

VISITANDO GALPONES DE ESQUILA. VIAJE DE UN MANAGER DE ESTANCIA POR FUEGOPATAGONIA, 1915

Introducción y Notas

Por Samuel García-Oteiza^a, Joaquín Bascopé-Julio^b & Christian López-Olivari^c

A continuación, se desclasifica un documento que derivó en un hallazgo en terreno. Se trata del diario de viaje de un ovejero que condujo al hallazgo de un galpón de esquila armado, desarmado y trasladado por el Territorio de Magallanes. Este galpón perteneció originalmente a la estancia Kimire Aike, pero hace décadas cambió su ubicación original. Al no existir un factor que gatillara su búsqueda, resultaba insospechado su destino y su posición actual. El galpón en cuestión tiene una cualidad característica de la región fuegopatagónica¹ y de otras regiones subpolares: es una estación móvil, kohwi o kau de fierro². Este galpón es, por lo demás, un hito de la expansión del extractivismo ovino en la región.

En cuanto al documento que desclasificamos, se trata específicamente del diario de viaje de A. Allan, manager de campo de la Falkland Islands Company (en adelante FIC). El diario está inserto en un informe, fechado en Punta Arenas el 10 de octubre de 1915, dirigido a la secretaria de la FIC en el puerto de Stanley, capital del archipiélago falklander. El escrito consta de cinco planas divididas en varias secciones. La última sección ofrece un breve diario de viaje con 22 entradas -que representan jornadas de travesía. El viaje tuvo como objetivo visitar galpones de esquila (Fig. 1).

Que el manager de una estancia de las islas Falkland haya viajado a la región a tomar datos

^a Académico Escuela de Arquitectura, Departamento de Obras Civiles, Centro de Innovación de Ingeniería Aplicada (CIIA), Facultad de Ciencias de la Ingeniería, Universidad Católica del Maule.

[<https://orcid.org/0000-0002-7165-0997>] ✉ samuelgarciaoteiza@gmail.com

^b Investigador del Instituto de Estudios Históricos y Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia, asociado al Museo de Historia Natural Río Seco y al IPCSH-CONICET.

[<https://orcid.org/0009-0006-6534-8587>] joaquinbascope@gmail.com

^c Académico Escuela de Arquitectura, Departamento de Obras Civiles, Centro de Innovación de Ingeniería Aplicada (CIIA), Facultad de Ciencias de la Ingeniería, Universidad Católica del Maule.

[<https://orcid.org/0000-0003-2947-3808>] caloarq1@gmail.com

* Autor de correspondencia.

¹ Nos referimos a Fuegopatagonia o región fuegopatagónica, sin el guión (Fuego-Patagonia) y sin la separación (Fuego Patagonia) introducidas con posterioridad a la forma geográfica unificada propuesta por el geógrafo finlandés Väino Auer (1948), quien la formuló por analogía a la región subpolar de Fenoscandia o Fenoescandinavia. Considera las Georgia, las Falkland, la Tierra del Fuego y Patagonia como una sola región con diversidad de suelos y vegetación.

² Refugios transportables de las naciones chon, hechos de piel de guanaco con listones de huenchi (chon insular) / gorwor (chon continental) / lenga (mapuzugún) / *nothofagus*, con colchonetas de ramita de huenchi/gorwor, calefacción central, fácil de plegar y transportar como mochila, especialmente diseñados para viajes. Relacionamos kowi / kau y los galpones desarmables no en un sentido técnico sino como analogía del uso estacional del suelo asociado a ambos artefactos. Kowi / kohwi / kawi es también el nombre chon que designa los barcos de vapor (Kalapacta y Beauvoir, 1901). La deforestación o erosión del suelo en ciertos sectores de Fuegopatagonia asociada a la propiedad de la tierra -específicamente a la ganadería ovino-vacuina (Andrade, 2005; Grenier, 2006; Gysling, 2020), permite considerar las estancias como usos estacionales del suelo -uso intensivo y estacional hasta la destrucción o imposibilidad de regeneración del suelo, en algunos casos. Por lo demás, el desarmado y traslado de estaciones sigue desarrollándose en Antártica (un ejemplo reciente es el desarmado, traslado y restablecimiento de la estación Halley 6).

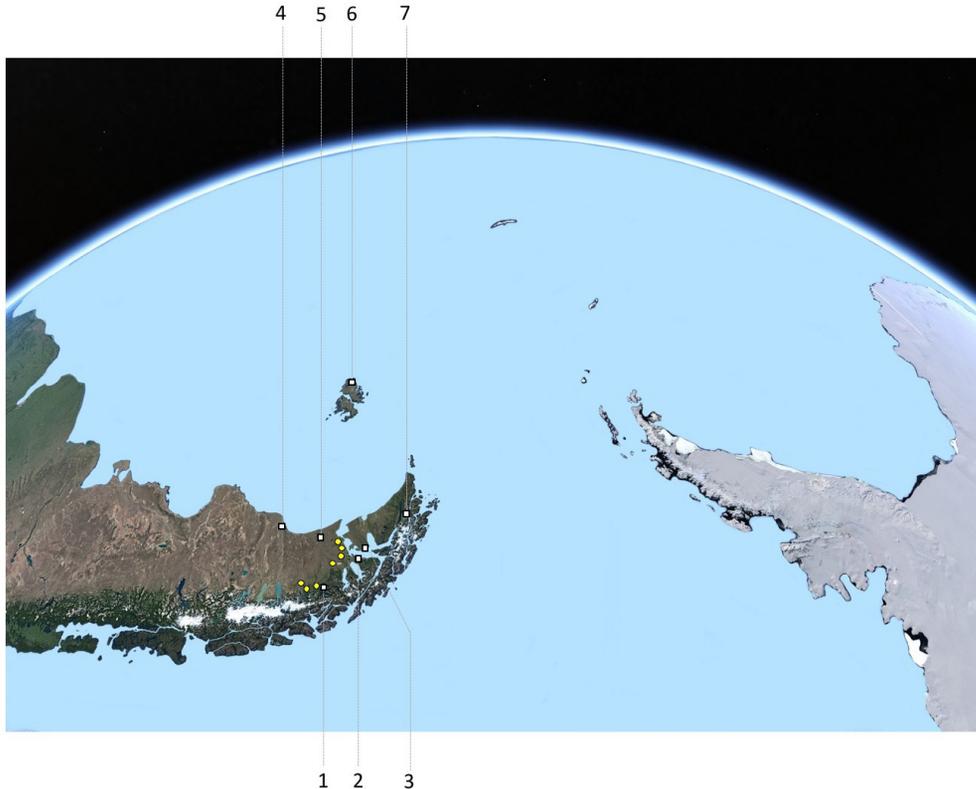


Fig. 1. Encuadre fuegopatagónico con los principales centros urbanos del territorio hacia 1915. Los puntos amarillos indican los galpones de esquila visitados por A. Allan. 1. Puerto Natales, 2. Punta Arenas, 3. Porvenir, 4. Puerto Santa Cruz, 5. Río Gallegos, 6. Puerto Stanley, 7. Ushuaia (imagen capturada desde Google Earth y editada por los autores).

no es raro ni excepcional, pues el tráfico entre el archipiélago falklander y la región fuegopatagónica es regular a principios del siglo XX.

*I. Conexiones entre el archipiélago falklander y la Costa*³

Los primeros traslados de masas ovinas al estrecho de Magallanes provinieron del archipiélago falklander. Esto sucedió en 1877. En esta fecha la explotación ovina en las islas Falkland aventajaba por casi treinta años a la región del estrecho de Magallanes. La experiencia ganadera falklander, nutrida de experiencias coloniales en Australia y Nueva Zelanda, se trasladó a los enclaves ganaderos fuegopatagónicos (Fig. 2). A partir de 1884, varios falklander se asentaron y formaron nuevas estancias ganaderas en los territorios de Tierra del Fuego, Magallanes y Santa Cruz. El

diario de viaje que desclasificamos documenta estas relaciones, específicamente a través del diseño de galpones de esquila.

Las relaciones históricas entre el archipiélago falklander y la Costa datan de mediados del siglo XVIII. El tráfico de ovinos y vacunos se intensifica durante el siglo XIX (Martinić, 2009). Los misioneros anglicanos, establecidos en Keppel, transportaban animales para abastecer sus estaciones instaladas en el Onashaga/canal Beagle y Yagashaga/canal Murray y Yendegaia (García-Oteiza, 2018). A partir de 1885 la descarga de ovinos se concentró en la región oriental del estrecho de Magallanes, para luego propagarse a Puerto Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande, esta última en Tierra del Fuego⁴. Sin embargo, desde el estrecho de Magallanes también se trasladaron para las Falkland animales (ovejas, vacunos, guanacos, caballos y bueyes) y maderas

³ Expresión falklander para referir -genéricamente- algunos puertos de la región fuegopatagónica (Río Grande, Punta Arenas, Río Gallegos, San Julián, Puerto Santa Cruz).

⁴ Durante marzo-junio de 1891 desde la isla Falkland del oeste se transportaron 1.500 ovejas a Puerto Santa Cruz, 3.290 para Río Gallegos y 4.500 ovejas para Río Grande en Tierra del Fuego (Coronato, 2010).



Fig. 2. Arriba: Esquila en el galpón de Collaroy station, Australia. Obsérvese su configuración interna, en la cual no se distingue una optimización del espacio en cuanto a la funcionalidad de las actividades (esquila, clasificación de lana, prensado, almacenaje) (*Harpers Weekly*, July, 19, 1873, Vol. XVII, N°864, p. 633). Abajo, izq.: galpón de esquila con forma de T, New South Wales, ca. 1890 (<https://www.artgallery.nsw.gov.au/collection/works/149.1984.2/>); Abajo, der., interior de Burrawong station, New South Wales, tarjeta postal (ca. 1900).

destinadas a la construcción de edificaciones y cercos. En abril de 1895 el vapor *Torino* transportó desde Punta Arenas al archipiélago falklander 20 carneros, y en el invierno de aquel año transportó desde el mismo archipiélago 5.000 ovinos para la misión salesiana de Río Grande en la Tierra del Fuego⁵. Entrando el siglo XX, el traslado de animales desde las Falkland hacia la Tierra del Fuego y el estrecho de Magallanes no cesó. En enero de 1920, Federico Lawrence descargó en Onashaga/canal Beagle, específicamente en Shumacush/Puerto Remolino, 2.400 capones provenientes de las islas Falkland (Gusinde, 2018). Es interesante mencionar los traslados masivos de masas ovinas desde las Falkland a los frigoríficos del estrecho de Magallanes. Así, por ejemplo, en 1940 el vapor *Pilar* debía traer un cargamento de 50.000 ovinos para el frigorífico de Río Seco. En marzo de aquel año, el *Pilar* ya había realizado el primer traslado de 3.000 animales⁶. Al menos hasta la primera mitad del siglo XX los

vínculos y comunicaciones entre las Falkland y el estrecho de Magallanes seguían activos.

II. La trayectoria de A. Allan en el archipiélago falklander

El manager A. Allan, autor del documento que se desclasifica, fue un criador neozelandés que ingresó en 1902 a trabajar en la FIC. Disconforme con los capataces falklander, intentó importar “dos o tres capataces de Nueva Zelanda de una clase superior” pero la FIC no quiso pagar los salarios correspondientes. Interrumpió la tradicional carrera de caballos de año nuevo pues implicaba “un desenfreno en medio de la esquila con el piño en los potreros” (Miller, 1985, p. 36). Pensando en proteger sus piños, Allan reguló el consumo de alcohol en la clase trabajadora.

En sus trece años como manager de campo (1902-1915), Allan intensificó la explotación laboral

⁵ *El Magallanes* (Punta Arenas), 28 de abril de 1895.

⁶ *La Verdad* (Punta Arenas), 9 de marzo de 1940.

con el objeto de recuperar las vegas falklander que, a su llegada, encontré sobrecargadas de ovino, el suelo erosionado y las ovejas pequeñas y débiles⁷.

Allan enviaba carneros a la Costa respondiendo a la expectativa de aumentar el peso de las crías ovinas en el frigorífico. Sugirió la conveniencia de dejar de criar caballos en las Falkland e importarlos desde la Costa -medida que se aplicó a partir de 1924, después de su salida de la FIC.

La administración de Allan se desarrolla en paralelo a la escalada de explotación, consumo y tráficos de todo tipo que culmina en la guerra de 1914-1918. Las Falkland, al igual que el resto de Fuegopatagonia, son una estación de aprovisionamiento de esta escalada que repercute en el manejo de campos y establecimientos. En la antesala de la guerra la demanda de carne desde las metrópolis se dispara. En 1911 la FIC construyó un edificio para el enlatado de carne en la estancia Goose Green, que implicó trabajo extra para Allan, sin aumento de salario. En 1915, unos meses antes de embarcar a Punta Arenas, Allan reporta una huelga en la fábrica de enlatado declarada por una colectividad de infancias obreras y obreros adultos trasladada desde dicha ciudad por la temporada. Es el año de la primera huelga obrera en la conurbación frigorífica Natales-Bories (Vega, 2008) y la época de organización obrera de mujeres en Punta Arenas. Cada año viajaban alrededor de 30 personas desde Magallanes a las Falkland para enlatar carne. El viaje de Allan por Fuegopatagonia, en fin, sucede unos meses antes de su renuncia a la FIC y forma parte de la burbuja especulativa de la explotación ganadera en plena guerra de 1914-1918 (llamada la "gran" guerra en el norte).

III. Galpones de esquila en Fuegopatagonia

A partir de 1886, dos años después del primer remate público de tierras efectuado por la gobernación de Magallanes, la explotación ganadera comenzó a consolidarse en la región del Estrecho. Entre 1894 y 1897 la producción de lanas en Magallanes duplicó la producción de las islas Falkland. Según consigna el periódico *El Magallanes* de junio de 1897,

Magallanes había exportado a Londres 16.442 kilos de lana, mientras que la producción de las Falkland ascendía a 7.876 kilos.

Luego del segundo remate de tierras en el Territorio de Magallanes, efectuado en 1903 en la metrópoli santiaguina (20 de marzo y 1 de octubre), la invasión de los países chon se expandió por la isla y el continente, el tamaño de la explotación ovina creció y se diseñaron formas arquitectónicas *ad hoc* como galpones amplios, graserías o fábricas de latas y enlatado de carne. En este contexto surgió en la región lo que la historiografía denominó arquitectura de estancias (Benavides *et al.* 1999; Lolich, 2003). Cada estancia está compuesta por un conjunto de edificaciones, destacando por sus dimensiones el galpón de esquila.

Arquitectónicamente, el galpón de esquila es un volumen simple, compuesto por uno o más cuerpos. Su estructura, principalmente es de madera y su revestimiento exterior de plancha de zinc ondulada. A modo de piel, el galpón envuelve y da cabida en su interior a una serie de operaciones. El galpón se posa e impone sobre una superficie terrestre. En rigor, su diseño no requiere ni exige ninguna relación con el entorno lejano e inmediato. Es una estructura a prueba de lluvia, viento y nieve. No requiere ninguna instalación básica de agua, luz o gas. Aunque algunas estancias tienen sus propios generadores autónomos para agilizar el proceso de esquila. Su diseño ha sido perfeccionado hasta el punto que, en un siglo, no ha tenido modificaciones sustanciales.

El galpón de esquila es la mayor superficie techada de una estancia y está articulado a un sistema de corrales y una manga que suministra ovejas a los esquiladores. Se trata de una gran cámara operada por una colectividad obrera que hace desfilas el piño ovino para extraerle vellones de lana, limpiarlos, clasificarlos, prensarlos y envasarlos en fardos. De las actividades del galpón derivan algunos de los gremios representados en las asambleas de la Federación Obrera de Magallanes en la época del viaje de Allan, entre ellos los gremios de esquiladores y de velloneros, cada uno con su respectiva asamblea gremial. Otras actividades del galpón se organizan en torno a la prensa de lana,

⁷ "y carneros de hasta nueve años. Consideró que el método de cambiar los carneros cada dos años les traía a sus hijas, lo que provocaba una grave endogamia. Los Lincoln no se adecuaban a la región, y aconsejó Cheviots bien seleccionados para fortalecer las ovejas y luego continuar con Romneys, que debían provenir de las montañas de Nueva Zelanda y no de mimados rebaños de sementales. Las ovejas en North Arm estaban en un estado horrible con piojos y garrapatas. Hizo su propio baño de arsénico y azufre y las curó en un año. Pronto demostró lo buen ganadero que era; los piños comenzaron a prosperar; mejoraron los partos y aumentó el peso de la lana por cabeza. Cuando los corderos habían adquirido peso, los campañistas un día cortaban turba [usada como calefacción en las Falkland], al día siguiente salían a recorrer y el domingo descansaban. Pronto detuvo esto [...] crió una oveja que se adaptaba al país y no se deterioraba" (Miller, 1985, pp. 36-37).

a la mesa clasificatoria donde el vellón se limpia de cascarrias y se clasifica, la cancha o playa de esquila donde los escoberos barren la lana suelta alrededor de cada esquilador, y en los bretes (corrales bajo el techo del galpón) donde se mantiene constante el suministro de ovino hacia la cancha.

El galpón o cámara se activa específicamente en la temporada estival para las distintas esquilas (de ojo, esquila grande, esquila de cueros). El galpón de esquila concentra la mayor cantidad de trabajadores de la estancia. En él se coordinan esquiladores y managers de ovinos y, en caso de diferencias, en el galpón se anuncia la paralización de las faenas, se delibera la reanudación, etc. El galpón es, en este sentido, una cámara de cogobierno industrial en Fuegopatagonia⁸.

¿Cuál es la relación entre los galpones de esquila magallánicos y falklander? En rigor se desconoce. En algunas fotografías que datan de fines del siglo XIX observamos que los galpones de esquila en las islas Falkland fueron convencionalmente construidos en madera, con cubiertas de zinc ondulado y muros exteriores revestidos con tinglado de madera o zinc ondulado. La madera empleada para sus construcciones era principalmente importada desde el estrecho de Magallanes⁹.

En Fuegopatagonia hay galpones de esquila que destacan por sus dimensiones físicas y diseño arquitectónico y constructivo. Éstos, en su mayoría, fueron erigidos en estancias pertenecientes a la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego. En muchos casos desconocemos la fecha exacta de la construcción de los galpones, así como la individualización de sus arquitectos y/o constructores. A través del libro-catálogo *Ganadería, Industria y Comercio en el territorio de Magallanes* publicado en 1920 es posible establecer algunas fechas de construcción (Díaz *et al.* 1920). Este libro, por ejemplo, demuestra que el actual galpón de esquila de la estancia fueguina Caleta Josefina fue levantado con posterioridad a 1919. Es decir, casi treinta años después de la fundación de la

estancia (1893). Esto podría repetirse en varios otros galpones de los cuales se cree que datan de fines del siglo XIX. Conocer la fecha de construcción de los galpones de esquila de las estancias fuegopatagónicas es importante para comprender de mejor forma el documento que desclasificamos en este trabajo.

IV. La travesía del manager de la FIC por Fuegopatagonia

El viaje de A. Allan se extendió por un mes, en el cual recorrió alrededor de 1.200 kilómetros por los territorios de Magallanes y Santa Cruz. Allan previó cruzar a la isla de Tierra del Fuego, pero al final del viaje desistió.

Primero el manager navegó desde Puerto Stanley a Punta Arenas, donde estacionó una semana para organizar sus traslados. Navegó desde Punta Arenas a la comarca de Última Esperanza a bordo del vapor *Lovart*. Allí recorrió varias estancias de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego tales como Puerto Bories, Cerro Castillo, Fuentes del Coyle, sección Río Tranquilo. Luego visitó el galpón de la estancia Laguna Blanca¹⁰ y desde allí tomó dirección hacia el estrecho de Magallanes para visitar los galpones de las estancias Gringos Duros, San Gregorio¹¹, Kimire Aike y Punta Delgada. Ya en dirección de retorno a Punta Arenas visitó Otway Station. Cabe recordar que desde 1910 la estancia Gringos Duros u Oazy Harbour y Punta Delgada pertenecían a la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego¹².

El único galpón que capturó la atención del manager de la FIC fue el de la estancia Kimire Aike. En efecto, de todos los galpones que visitó sólo indicó que tomó notas de este galpón. Para A. Allan todos los galpones visitados, excepto el de Kimire Aike, seguían el conocido modelo planimétrico en planta de los galpones de esquila de Nueva Zelanda. El manager declinó cruzar a Tierra del Fuego debido a la falta de tiempo y ya que, según él, no había nada interesante que ver en términos de galpones.

⁸ Otras cámaras industriales donde las colectividades obreras cogobiernan en Fuegopatagonia son el frigorífico, la grasería, la fábrica de enlatado y las estaciones de procesamiento de ballenas. Todas intensifican sus operaciones por temporada.

⁹ Tras visitar la colonia de Punta Arenas en 1881 el ovejero inglés William Blain escribió: "Había dos o tres aserraderos en el bosque, y sacaban madera talándolo. De ellos también obtenían su madera los estancieros de las islas Falkland para cercado y corrales de ovejas. Los tableros funcionaban bien para construir galpones y cosas así" (Blain, 2017, p. 56).

¹⁰ Esta estancia de propiedad de la Sociedad Ganadera Laguna Blanca fue constituida en 1904. Hacia 1918 poseía alrededor de 113.690 hectáreas (Díaz *et al.* 1920).

¹¹ Estancia iniciada por José Menéndez hacia 1880. A partir de 1911 perteneció a la Sociedad Menéndez Behety. En 1918 tenía una extensión de 91.805 hectáreas (*op. cit.*).

¹² En 1910 la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego se fusionó con la Sociedad Ganadera de Magallanes. Esta última compañía fue la gran beneficiaria de los remates de tierras efectuados en 1903 (318.266 hectáreas) y 1905 (22.357 hectáreas).

Sin dudas en el galpón de Kimire Aike encontró algo totalmente inesperado que lo hizo detenerse y tomar nota.

V. El galpón de esquila de Kimire Aike

En primer lugar, el manager de la FIC destaca la materialidad de la estructura del galpón de Kimire Aike. Su estructura principal y secundaria son de fierro. Su asombro fue tal que solicitó que los galpones de las estancias de la FIC deberían ser construidos con la misma estructura que el galpón de Kimire Aike. Además, debían poseer una forma de T. Sobre esta forma nos referiremos más adelante.

El registro de que el galpón de Kimire Aike era completamente de estructura metálica es una novedad. En efecto, hasta ahora se tenía conocimiento que en suelo chileno sólo el galpón de Ciayke tenía dicha materialidad (cfr. Benavides *et al.* 1999).

Para la fecha del viaje de A. Allan al estrecho de Magallanes, los galpones con estructuras de fierro eran casi inexistentes en FuegoPATAGONIA. Por otro lado, hasta donde se ha podido indagar, los galpones de fierro estaban totalmente ausentes en las islas Falkland. Previo a 1915 teníamos conocimiento de la existencia de sólo un galpón de estructura de fierro en FuegoPATAGONIA. Éste correspondía al galpón de la estancia Cóndor, vinculada a los propietarios de Kimire Aike.

De los galpones con estructura de fierro, construidos a principios del siglo XX, que hemos podido observar entre el Onashaga/canal Beagle y Carr/lago Argentino, además del galpón de la estancia Cóndor, se encuentran los galpones de las estancias María Behety, Cañadón de las Vacas y Cullen. El galpón de la estancia María Behety fue levantado en 1935 y es el de mayor dimensión del territorio (Lolich, 2011). Del galpón de la estancia Cañadón de las Vacas se estima que su armado y erección fue realizado posterior a 1915¹³. Al galpón de la estancia Cullen nos referiremos en detalle más adelante.

VI. La estancia Kimire Aike

La estancia Kimire Aike fue iniciada en 1903 por la compañía *The Patagonian Sheep Farming Company*, constituida en Londres en 1887 (Martinic, 2002). La trayectoria de esta estancia confirma la relación territorial, histórica y política entre las islas Falkland y el estrecho de Magallanes (Fig. 3).

The Patagonian Sheep Farming Company fue creada por Walter Waldron y Harry Wood, quienes en 1884 fundaron la firma Waldron & Wood Limited. De los Waldron hay registro de actividad ganadera en Port Howard, isla Falkland occidental, desde agosto de 1866, sector en el que se instaló James Lovegrove Waldron tras una travesía por Australia y Nueva Zelanda (Troubridge y Raymond, 1912).

Por casi veinte años (1884-1903) otros Waldron (John, Arthur y Walter) junto a los Wood (Stanley, Henry y Harry) fueron arrendatarios exclusivos del litoral del estrecho de Magallanes comprendido entre la bahía Santiago (Cuarto Chorrillo) y punta Dungeness (Bertrand, 1886; Contreras *et al.* 1897; Pietrogrande, 1898). Su primer lugar de operación se estableció en bahía Muniación, punta Malvinas y punta Delgada. Según la memoria del gobernador de Magallanes de 1893, Waldron y Wood empleaban a 20 trabajadores nacionales y 50 extranjeros. En animales poseían 300 vacunos, 85.000 ovejas y 700 caballos. En cuanto al número de trabajadores, de ovinos y caballares, la firma poseía las cifras más altas del territorio (Señoret, 1894).

La firma también fue la precursora de los frigoríficos de la región. Para ello adquirieron en Europa el barco *Hengist*, “dotado de elementos frigoríficos que pensaban utilizar como depósito de los animales congelados destinados a la exportación para Inglaterra” (Durán, 1951, p. 38)¹⁴. Sin embargo, en junio de 1894 el barco naufragó en la cercanía de punta Dungeness no llegando a destino¹⁵. A principios de 1895, y a partir de los restos del barco *Oneida*, lograron concretar su proyecto instalando el primer

¹³ Conversación personal con su propietario (Cañadón de las Vacas, diciembre de 2019).

¹⁴ “La empresa arrendó el *Hengist*, un velero de unas 1.500 toneladas, que se había dedicado al comercio de carne congelada de Nueva Zelanda. Este barco hizo su primer viaje en 1890 y continuó trayendo un cargamento anual hasta 1895; en sus seis viajes, el barco transportó alrededor de 100.000 cadáveres. El *Hengist* cargó y congeló ovejas en dos puertos, San Carlos al este y Port Howard al oeste. Se amarraron dos botes salvavidas y se colocó una plataforma sobre ambos” (Troubridge y Raymond, 1912, p. 86).

¹⁵ “El buque náufrago *Hengist*”, *El Magallanes* (Punta Arenas), 17 de junio de 1894.

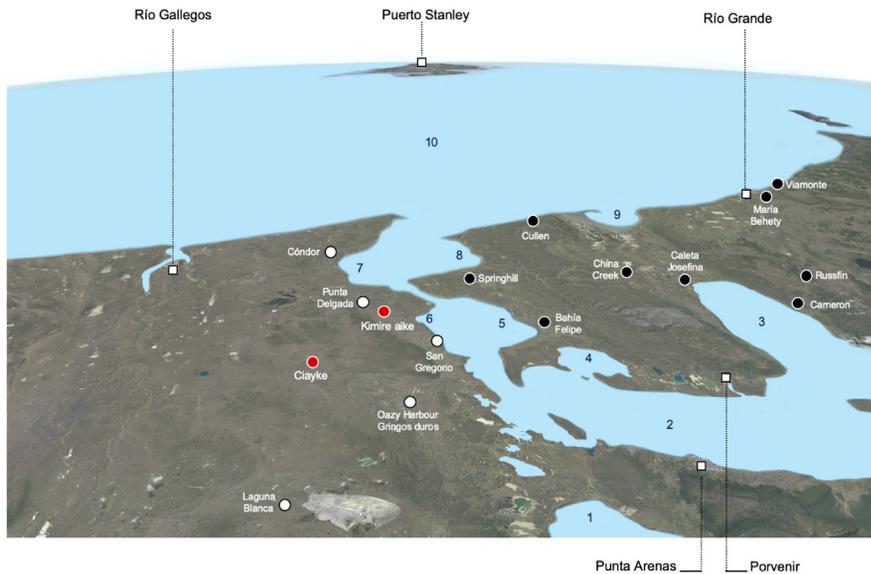
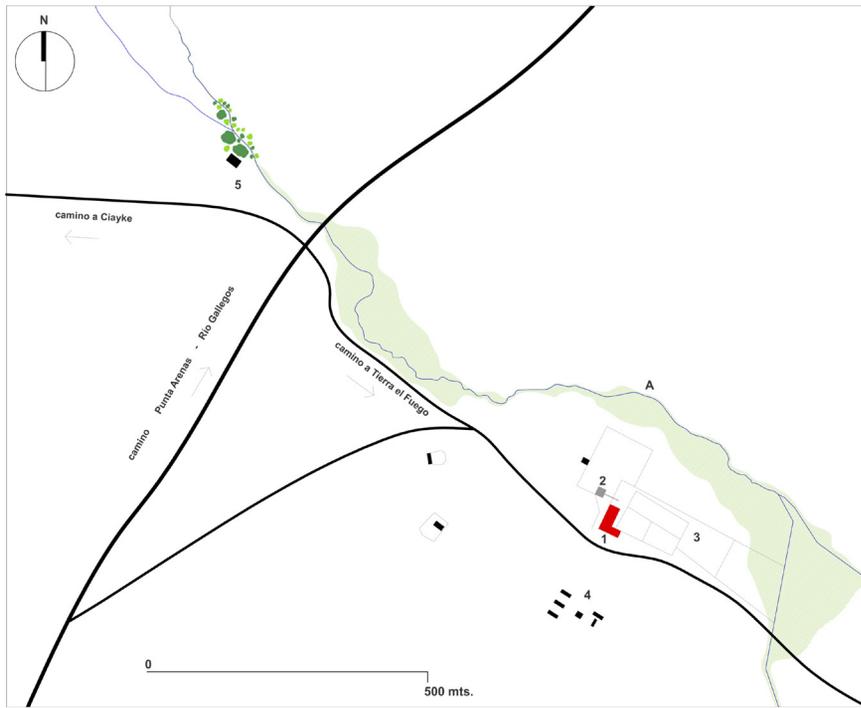


Fig. 3. Arriba: plano de emplazamiento de la estancia Kimire Aike (ca. 1945). 1. galpón de esquila, 2. baño de ovejas, 3. corrales, 4. viviendas de obreros, 5. casa patronal, A. chorrillo Kimire Aike. Abajo: emplazamiento de algunas de las principales estancias y centros urbanos del territorio hacia 1930. En rojo, la ubicación de las principales estancias aludidas en la presente investigación. 1. seno Otway, 2. Haster/Hatélily/estrecho de Magallanes, 3. Ko-J-Tapp/bahía Inútil, 4. Jowsken/bahía Gente Grande, 5. Urjenwarn/bahía Felipe, 6. bahía Santiago, 7. bahía Posesión, 8. Hoshmérr/bahía Lomas, 9. Atlshamka/bahía San Sebastián, 10. Atlántico.

frigorífico de la región¹⁶. En 1900 instalaron en el mismo paraje una fábrica de conservas de carnes avaluada en 15.000 libras esterlinas (*op. cit.*).

A lo largo de su historia la firma *The Patagonian Sheep Farming Company* operó en ambos lados del alambre fronterizo. En el territorio de Magallanes (Chile), además de la estancia Kimire Aike, la compañía se vinculó con las estancias Ciayke, Roseayke/Rosiyayke¹⁷, Springhill y Bahía Felipe. Estas dos últimas en la isla Tierra del Fuego¹⁸. En el territorio de Santa Cruz (Argentina) iniciaron las estancias Monte Dinero, Gap y Cóndor. Esta última devino en la administración general de todas las estancias de la firma (Martinic, 2011). En el lado argentino de la Tierra del Fuego, Waldron y Wood participaron en la creación de la estancia Cullen¹⁹ (O'Byrne e Iturburu, 1997).

Uno de los primeros registros de Waldron & Wood Limited en el litoral del estrecho de Magallanes es aportado por el ingeniero Alejandro Bertrand. Comisionado por el gobierno chileno. Bertrand recorrió la costa del Estrecho en marzo de 1885, esto a sólo meses del primer remate de tierras efectuado por la gobernación de Magallanes (noviembre de 1884). La fecha del viaje de Bertrand coincide con el arribo al estrecho de Magallanes de los primeros cargamentos sucesivos de ovinos provenientes de las Falkland. De hecho, Bertrand en su memoria hace un breve análisis de la situación ganadera en las Falkland ya que las considera “un ejemplo práctico i digno de imitación” (Bertrand, 1886, p. 116). Con respecto a Henry Wood, con quien Bertrand entabló conversación, apunta que “posee actualmente como 10.000 ovejas, que representan igual número de libras esterlinas, i muchos caballos,

en su mayor parte de raza inglesa, importados de las islas Malvinas” (Bertrand, 1886, p. 51). Tras su visita a los terrenos arrendados por Wood, Bertrand indica la presencia de un galpón para el depósito de lana ubicado en la punta Delgada pero no emite ningún comentario o descripción de él. Desde la visita de Bertrand a la visita del manager de la FIC transcurrieron 30 años.

Tras los remates de tierras en 1903 Waldron & Wood Limited perdió gran parte de sus terrenos y las instalaciones, entre ellas la fábrica de conserva de carnes²⁰. Debido a esto desplazaron su centro de operaciones a un nuevo paraje, esta vez alejado a 15 kilómetros del borde litoral del Estrecho. Para iniciar la nueva estancia no sólo trasladaron los animales e infraestructuras sino que también el registro alfabético en lengua chon o tsoneca del paraje donde se habían instalado en primera instancia. Para este registro hemos encontrado distintas escrituras, a saber: Gernerur (Schmid, 1860), Kimoroaique/estación de Kimoro (Roncagli, 1883), Kemerokai (Bertrand, 1886), Kemeror (Pietrogrande, 1898), Kemerokai (CCHL, 1906), Kameroká (OMT, 1913) y Kimeri Aike en 1915, según el informe-diario de Allan que desclasificamos ahora. Finalmente, la estancia modificó el registro a Kimire Aike. De esta variedad gráfica del registro territorial, que en otro lugar hemos definido como icnotipia (García-Oteiza, 2020), conocemos una traducción: lobería o estación de kemerur/lobo marino.

Esta estancia ovina se instala sobre una cancha de emboscada de guanacos, en uno de los corozones industriales de los países chon (mác'ck, shilknum, chon koyuká, anokkenk chon, gatmecken

¹⁶ “Remolque”, *El Magallanes* (Punta Arenas), 24 de febrero de 1895. La nota informaba: “El señor Stanley Wood nos pide que avisemos a los armadores y agentes de vapores que en el entrante mes de marzo espera sea avistado en la boca oriental del estrecho, el buque *Oneida*. El señor Wood ofrece a cualquier vapor que remolque ese buque hasta dejarlo amarrado en la boya de Punta Delgada la suma de doscientas libras esterlinas (...) Como el *Oneida* pesa más de 2.000 toneladas sería inútil que el *Antonio Díaz* tratara de ganar la prima. El buque no sería confiado a sus pocas fuerzas”.

¹⁷ “The Patagonian Sheep Farming posee campos en Río Verde, la estancia Kimire Aike, frente a Punta Delgada, y los campos de Ciayke, que desde 1890 ocupara don Gastón Blanchard. Entre la estancia Kimire Aike y Ciayke existen campos de la Sociedad Ganadera y la estancia San Gregorio. En 1911 la Patagonia Sheep Farming compró a San Gregorio el campo de Rosiyayke, campos que en 1894 ocupaban los señores Dobré y Allan, y cedió una lonja de terreno de los campos de Kimire Aike a la Punta Delgada, a cambio que ésta le permitiera abrir una calle que uniese sus campos con los de Rosiyayke, quedando de este modo, y con la compra hecha a San Gregorio, unidas Kimire Aike y Ciayke” (Díaz *et al.* 1920, p. 24).

¹⁸ La firma participó en la creación de las sociedades *The Tierra del Fuego Sheep Farming Company* y *The Phillip Bay Sheep Farming Company*.

¹⁹ Ver nota 36.

²⁰ Esta fábrica de carnes pasó al dominio de la Sociedad Ganadera de Magallanes.

chon, deushen chon, kawkaw y chono²¹), con intenso tráfico de chon / gente, movimiento de piños y trata de personas (Bascopé-Julio, 2022). A comienzos de la década de 1860, cuando los Waldron están iniciando su actividad en la bahía Fox (Falkland occidental), en la comarca de Kimire sucede un episodio de las guerras chon, entre la gente del dirigente Kaile y de Sámele, quienes se enfrentan en Ci aik/Ciayke –campo conectado con Kimire. Se trata de una guerra con distintos eventos, registrados desde la instalación del Fuerte Bulnes (1843), que enfrenta durante casi 30 años a los chon de María, Congo/Konger, Wissale/Huisel, Centurión, Lapulca, Casimiro, Chimsque/Gémoki, Orkeke, Tankelow, Crimé/Criman, Yonson, Cuastro, Cayuke, Waki, Camilo, además de Kaile y Sámele, que luchan por el reconocimiento territorial de los cristianos a lo largo del litoral del Estrecho y campos aledaños²². El reconocimiento de los países chon por parte de los cristianos se limita a pequeñas extensiones mientras avanza la invasión ovino-vacuna (i.e. estancia del cacique Mulato, reservas Kamusu Aike, Limonao, lago Cardiel y lago Viedma). Cabe agregar que, en este tiempo, previo a la invasión ovino-vacuna, los pastizales de Ciayke llegaban a la panza de los caballos (Dublé Almeida, 1938).

En 1950 la estancia Kimire Aike fue adquirida por la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego y anexada a la vecina estancia Punta Delgada (Martinic, 2012). Previo a la venta de sus terrenos, *The Patagonian Sheep Farming Company* poseía los siguientes campos: sección Ci aik/Ciayke²³ (68.567 ha), sección Pozas (8.342 ha), Kimire Aike (24.267 ha) y la sección Panteón (10.200 ha)²⁴.

Con la venta de Kimire Aike y sus secciones, *The Patagonian Sheep Farming Company* dejó suelo chileno para operar exclusivamente en suelo argentino. Su centro de operaciones se fijó en la estancia Cóndor.

VII. ¿Dónde está el galpón de Kimire Aike?

Al visitar actualmente la estancia Kimire Aike llama la atención que no hay ningún galpón de esquila. Sin embargo, cercano a los corrales se observan vestigios parciales de cimientos que sostuvieron una gran construcción, sin dudas de un galpón.

A partir de lo anterior, se deduce que en un momento indeterminado el galpón de Kimire Aike fue desmontado, desconociéndose completamente qué sucedió con él. Tampoco se ha podido hallar ningún registro visual o gráfico (fotografía, planimetría, dibujo, etc.). Por otro lado, el galpón de Kimire Aike –capaz de llamar la atención del manager de la FIC– no ha sido interés de estudio alguno.

En el libro *Estancias Magallánicas* (Benavides et al. 1999), si bien no se hace referencia directa a la estancia Kimire Aike, se expone un dato útil para conjeturar sobre el destino de su galpón. Al respecto se indica: “No es esta la oportunidad para relatar las proyecciones internacionales que tuvo la llamada arquitectura del vidrio y el acero, ajena casi por completo a la realidad rural magallánica, a la que accedieron únicamente las cerchas metálicas del ya desaparecido galpón de Punta Delgada, que provenían de la conservera de Puerto Muniación, a las que hay que agregar las que, según Kenneth MacLean, se trajeron desde Australia para Kimiri Aike y se trasladaron después a Ciayke”²⁵ (op. cit., p. 73).

Lo que plantea MacLean tiene sentido. Como se ha expuesto, los campos de Ciayke pertenecieron a *The Patagonian Sheep Farming Company* desde inicios del siglo XX hasta 1950, año en que la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego adquirió los terrenos y construyó gran parte de las edificaciones que actualmente permanecen en el lugar. Probablemente *The Patagonian Sheep Farming Company* ocupaba los campos de Ciayke

²¹ Sobre países y lenguas chon, véase la definición de Casimiro (Schmid, 1862), extendida por Ucheistauwa /Thomas Bridges al ona (1875), ampliada por Lenz a la lengua chono (1979) y representada por Hammerly en un mapa (1947). También véase Lanushwaiwa/L. Bridges, 1901; Kalapacta y Beauvoir, 1901; Pa:ka / Luis Garibaldi Honte y Molina, 1974; Viegas-Barros, 2015; Viegas-Barros y Malvestitti, 2019. Incluimos el idioma kawkaw en la familia chon, a falta de nuevos materiales y cotejos que refuten el parentesco chono/kawkaw sugerido por García-Martí (1783) tras una estadía en terreno (1767).

²² Al respecto ver Fuegopatagonia, línea de tiempo https://cdn.knightlab.com/libs/timeline3/latest/embed/index.html?source=17WrXYVacLnEVH_OT5surSY2U0k7-wnMBYbehoEQFONY&font=Default&lang=en&initial_zoom=2&height=650

²³ Ciayke, del nombre geográfico chon Ci aik, castellanizado con la estancia.

²⁴ Información obtenida del “Plano 51 de la Provincia de Magallanes, *Terrenos de particulares y fiscales con indicación de los loteamientos en conformidad a la Ley 6.152*”, escala 1:500.000, 1955.

²⁵ *Destacado nuestro*.

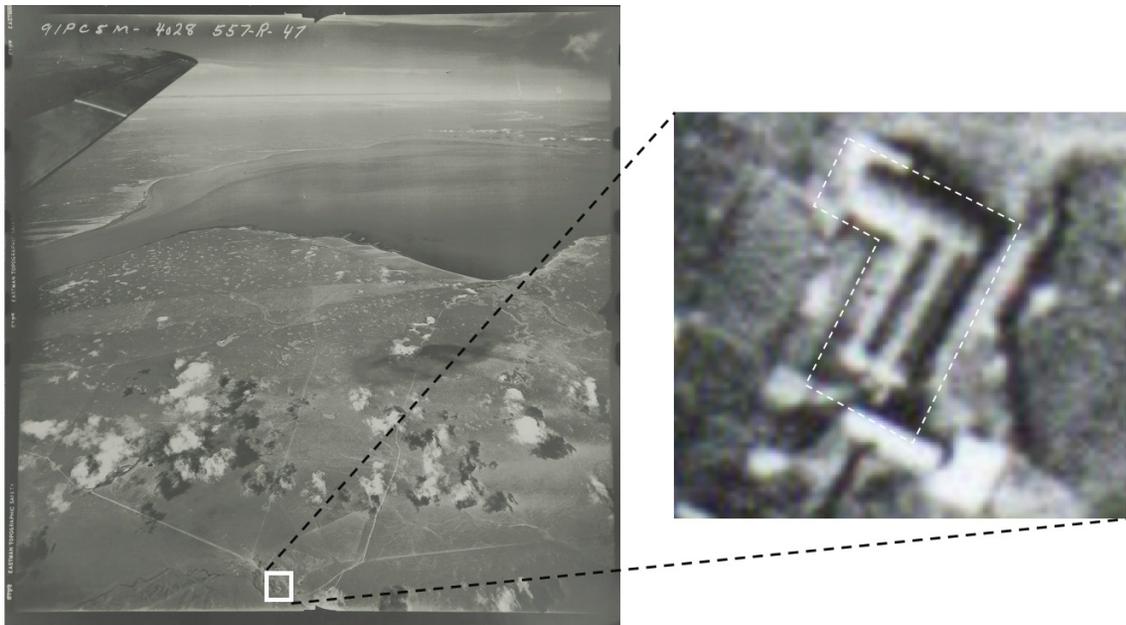


Fig. 4. Detalle de la fotografía trimetrogon N° 47 (R), rollo 557 (23x23 cm), en la cual se logra observar el galpón de Kimire Aike (1945). Imagen consultada en la biblioteca del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

como veranada y tenía allí construcciones menores como “puestos” (Martinic y García-Oteiza, 2014). Para la esquila, los animales serían arreados al galpón de Kimire Aike. Por otro lado, el galpón de Ciayke es de estructura de fierro, coincidiendo con la descripción realizada por el manager de la FIC.

Ante la ausencia de fotografías del galpón de Kimire Aike se ha recurrido a las fotografías aéreas del vuelo trimetrogon de 1945²⁶. De estas imágenes es posible distinguir dos aspectos claves. De la fotografía N° 47 (R), rollo 557 se aprecia que el galpón de esquila de Kimire Aike es similar al que actualmente se encuentra en Ciayke; dos volúmenes paralelos de iguales dimensiones (cubiertas a dos aguas) y un volumen en escuadra y de una dimensión mayor (cubierta curva o parabólica) (Fig. 4). En la fotografía N° 94 (V), rollo 557 se observa que en Ciayke el actual galpón de esquila no estaba.

Si consideramos el dato recogido en *Estancias magallánicas* y las fotografías del vuelo trimetrogon no sería arriesgado conjeturar que el galpón de Kimire

Aike fue trasladado íntegramente a los campos de la estancia Ciayke. Para la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego no tendría lógica tener dos galpones cercanos (Punta Delgada y Kimire Aike)²⁷, justificándose así el traslado del galpón a los nuevos terrenos adquiridos²⁸. A esta movilidad contribuye la materialidad y diseño del galpón, la cual permitía su armado, desarme, traslado y rearmado (tal kowi o kau)²⁹. Esta movilidad con una estructura de madera resultaría casi imposible. Ante lo expuesto surge la interrogante: ¿será el galpón hoy presente en Ciayke al que se enfrentó el manager de la FIC en 1915 en Kimire Aike?

VIII. Buscando el galpón de Kimire Aike

El 6 de noviembre de 2022 se visitó las estancias Kimire Aike y Ciayke. El objetivo era examinar y determinar, mediante la utilización de un escáner 3D, el grado de coincidencia entre los vestigios existentes en Kimire Aike y el galpón de

²⁶ Respecto a este material ver: <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/coberturas-aerofotogrametria>

²⁷ Entre ellas dista una distancia aproximada de 10 kilómetros.

²⁸ Entre Kimire Aike y Ciayke hay 42 kilómetros de distancia aproximadamente. En 1911 se trazó y construyó un camino que conectó directamente estas estancias a través de una diagonal. Este camino fue absorbido por la Dirección de Vialidad y clasificado con el código Y-495.

²⁹ Ver nota 2.

Ciayke. Para ello, se hizo hincapié en tres puntos: forma, dimensión e inscripción.

a) Forma

Para este ítem se comparó el volumen geométrico obtenido desde la imagen aérea de Kimire Aike (Fig. 4) con el galpón ubicado, a la fecha de la visita, en Ciayke.

En términos generales, al analizar la fotografía aérea sobre Kimire Aike, es posible observar la existencia de dos grandes cuerpos de planta rectangular (en adelante “a” y “b”). El primero “a” está compuesto por dos naves yuxtapuestas, cada una con cubierta a dos aguas. El cuerpo “b” es un volumen oblongo y está conformado por una nave con cubierta curva o parabólica. La forma final del conjunto se logra por el adosamiento de un extremo del cuerpo “a” al borde de una de las caras longitudinales del cuerpo “b”, formando finalmente un gran volumen “L”.

Al visitar el galpón de Ciayke fue posible verificar dos grandes cuerpos de similares características a lo registrado en la fotografía aérea comentada. Por ende, es posible deducir inicialmente una correspondencia formal de ambos edificios. Sin embargo, para lograr una mayor certidumbre se procedió a escanear *in situ* los vestigios existentes en Kimire Aike y comparar sus dimensiones con las del galpón de Ciayke.

b) Dimensiones

KIMIRE AIKE

En Kimire Aike fue posible visualizar los vestigios de las fundaciones del cuerpo “a” y “b”. A partir de estos vestigios se midió y determinó la longitud y ancho de las plantas de ambos cuerpos (Figs. 5 y 6).

La fundación del cuerpo “a” corresponde al tipo aislada, la cual se conforma mediante poyos cilíndricos de hormigón de 32 cm de diámetro y de 50 cm de altura (8 filas longitudinales distanciadas entre sí de forma relativamente variable en torno a los 2,3 m a eje y 20 filas transversales distanciadas entre sí en torno a los 1,67 m a eje). Algunos de estos elementos están envueltos con cilindros metálicos (tarros de lata reutilizados), los que operan como

encofrado de los poyos. Actualmente algunos de estos cilindros se encuentran degradados y otros destruidos, pero es posible visualizar aún en el terreno un total de 131. En su perímetro longitudinal sur-poniente se observan tres líneas de cimiento corrido de hormigón y en su vértice nor-oriente fundaciones corridas de dos recintos rectangulares de 2,40 x 2,80 m. La longitud total del cuerpo “a” es de 33,52 m, mientras que su ancho medio es de 18,66 m. A partir de estos datos, se estima una superficie en planta de 625,48 m².

La fundación del cuerpo “b” corresponde a un sistema de fundación corrida perimetral que contiene a un radier de hormigón. Sobre el radier se encuentran restos de tres bases de hormigón, un paralelepípedo de 0,60 x 0,40 m de sección y 0,70 m de altura; un segundo de 0,75 x 0,40 m de sección por 0,60 m de altura, y un tercero de 1,90 x 0,70 m de sección por 0,40 m de altura. Estas bases cuentan aún con pernos de anclajes en su parte superior. En el sector sur-oriente del radier es posible distinguir una excavación de 7,00 m de longitud por un ancho de 1,40 m en sus laterales y de 2,15 m en su parte central, con una profundidad aproximada de 2 m. En los vestigios mencionados no se encontró ningún tipo de inscripción que aludiera, por ejemplo, a fechas o nombres. La longitud total del cuerpo “b” es de 36,66 m, mientras que su ancho medio es de 12,31 m, estimando su superficie en planta de 451,28 m². La sumatoria de las superficies de ambos cuerpos (“a” y “b”) permite determinar que la superficie total del galpón que existió en Kimire Aike corresponde a 1.076,76 m².

CIAYKE

Al medir las distancias longitudinales y transversales de los cuerpos del galpón de Ciayke, se determinó que el cuerpo “a” posee una longitud de 33,50 m y un ancho de 18,66 m³⁰, resultando una superficie total de 625,11 m². En el caso del cuerpo “b”, la longitud obtenida es de 36,60 m y ancho de 12,31 m. La superficie total obtenida en este caso es de 450,55 m². En base a lo anterior, la superficie total del galpón de Ciayke corresponde a 1.075,66 m² (Fig. 7).

³⁰ Medida interior obtenida entre los revestimientos metálicos existentes. Cabe señalar que la ondulación de las planchas metálicas otorga un rango de tolerancia en torno a los ± 3 cm.

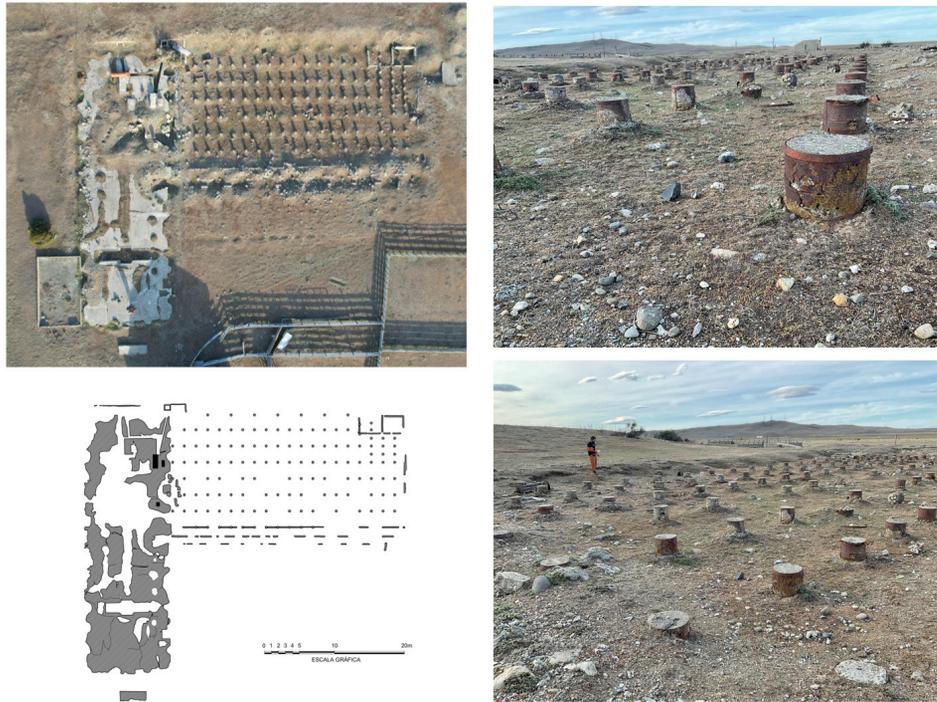


Fig. 5. Vista aérea, planta de los vestigios (elaboración propia) y detalles de poyos de fundación del galpón de Kimire Aike (noviembre de 2022).

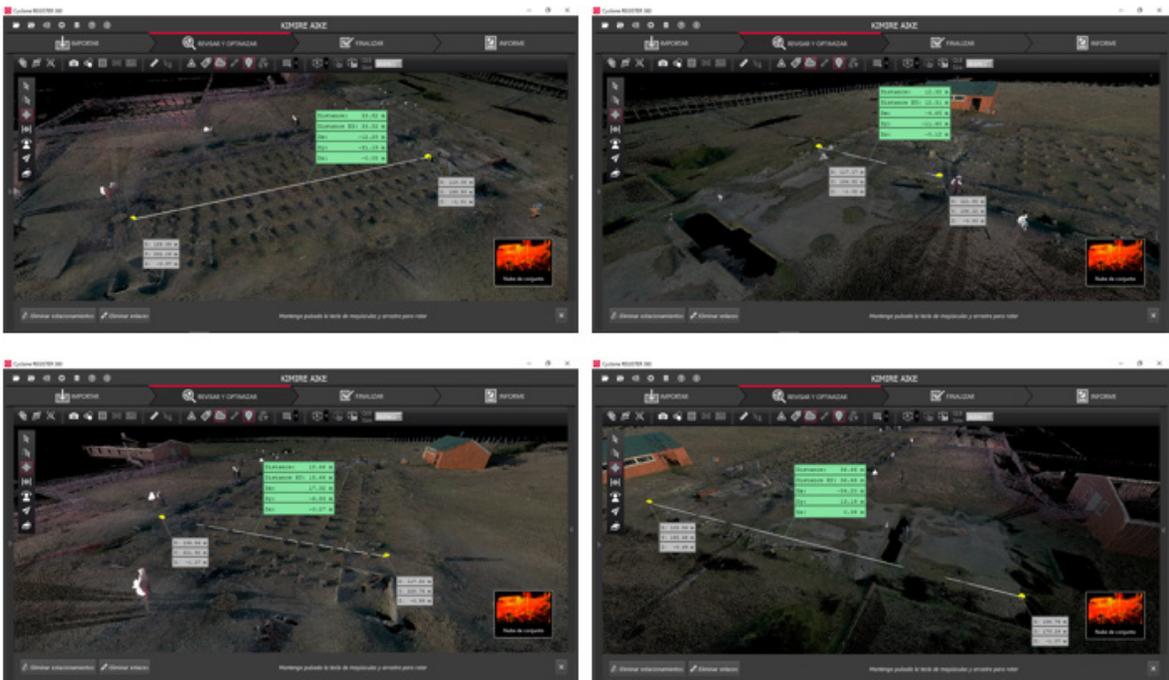


Fig. 6. Medición de los vestigios del galpón de Kimire Aike a partir de nube de puntos. Capturas de pantalla obtenidas desde el software Cyclone REGISTER 360 de Leica Geosystems.

Considerando las mediciones efectuadas en terreno y las tolerancias posibles, las dimensiones obtenidas en Kimire Aike y Ciayke son prácticamente idénticas (1.076,76 m² versus 1.075,66 m²). Lo anterior, constituye un dato relevante para sostener que la estructura que pudo haber estado en Kimire Aike es la que hoy se encuentra en Ciayke.

c) Inscripciones

Con el objetivo de hallar indicios de su procedencia, se examinó detalladamente el galpón de Ciayke en búsqueda de inscripciones, membretes, stencil, entre otros.

La estructura principal y secundaria del galpón es completamente de fierro, es decir, pilares, perfiles, vigas y cerchas (Fig. 8). Respecto al fabricante del galpón, en algunos pilares y vigas del cuerpo "a" se lee la inscripción "Lanarkshire Steel Co Ltd. Scotland (Siemens Martin/Acid Process)". Cabe señalar que el galpón de la estancia Cañadón de las Vacas fue fabricado por la misma compañía.

Al ingresar al cuerpo "b" se distingue una serie de inscripciones interesantes. En primer lugar, en dos pilares se lee la inscripción "Gibbons/Kimire-Punta Arenas" (Fig. 9). En segundo lugar, en las planchas de zinc que revisten cubierta y paredes está escrito de forma manual y en color negro (con brocha o pincel) una numeración correlativa y en números romanos. Debajo de dicha enumeración se indican las letras N, S, E, W. Es de suponer que estas iniciales corresponden a las coordenadas geográficas North, South, East, West. Estas referencias geográficas no coinciden con la orientación del galpón de Ciayke. Sin embargo, calzan con el emplazamiento de los vestigios de Kimire Aike. En algunas planchas de zinc curvas que configuran la cumbre del cuerpo "a" es posible observar la inscripción "Gibbons/Kimire-Punta Arenas" y una enumeración específica en números arábigos. Lo anterior permite deducir inmediatamente que estamos frente a una serie de elementos que fueron trasladados. Queda claro que en el proceso de desarme se tuvo la previsión de marcar cada pieza de revestimiento siguiendo un orden matemático y geográfico, para posteriormente realizar, en un sitio distinto, un correcto montaje de la obra.

Por último, cabe agregar que al inspeccionar la estructura de fundación del cuerpo "b" se halló, específicamente en una viga maestra de madera, el pequeño pero interesante texto: "Noviembre 17 de -1950-" (Fig. 10). Este notable hallazgo brinda una buena aproximación a la fecha del re-armado del galpón de esquila, año que coincide con la adquisición de la estancia Ciayke por parte de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego.

A partir de las evidencias expuestas: formas, dimensiones e inscripciones, es posible aseverar que el galpón de Kimire Aike fue trasladado íntegramente a Ciayke, incluyendo sus maquinarias generadoras de energía y la prensa de lana.

IX. Descripción del galpón de Ciayke

Al examinar el galpón se distingue que el cuerpo "a" alberga los corrales de animales y playa o cancha de esquiladores. El cuerpo "b" está destinado a la clasificación de lana, prensado, pesaje, acopio de fardos de lana y sala de máquinas³¹ (Figs. 11-13).

La estructura del cuerpo "a" consiste en once marcos metálicos, compuestos por pilares y vigas prefabricados y montados en obra mediante unión apernada. Estos marcos están distanciados entre sí en torno a los 3,33 m. En este caso se estructuran dos naves paralelas por lo que es posible distinguir dos pilares metálicos en los extremos laterales y un tercero central, que permite conformar dos cerchas de dos aguas cada una sobre cada nave.

La estructura de cuerpo "b" se configura por 13 marcos metálicos compuestos de dos pilares laterales y una estructura de cubierta curva. Estos marcos se encuentran distanciados entre sí en torno a los 3,04 m.

Respecto a la estructura de techumbre, para el cuerpo "a" se utilizan cerchas W (o *Fink Truss*) y para el cuerpo "b" cerchas parabólicas. Un detalle a destacar es la cumbre-respiradero-lucarna de forma curva y el soporte de canaletas incluidos en el cuerpo "a". Ambos elementos forman parte de un sistema de diseño integral, donde cada pieza es cuidadosamente diseñada bajo una visión de conjunto.

El interior del galpón es iluminado de manera natural mediante una serie de ventanas laterales, fijas y de vidrio. Destaca la corredera lateral de ventanas,

³¹ De manera evidente, al cuerpo "a" se le adosó, en fecha incierta, un nuevo cuerpo para aumentar la cabida de animales en el área de corrales. La estructura del nuevo cuerpo es de madera y revestida en su exterior (muros y cubierta) con plancha de zinc ondulada.



Fig. 8. Vistas del interior del galpón de Ciayke (noviembre de 2022).
Compárese con Figs. 17 (galpón de Cullen) y 20 (galpón de Goose Green).



Fig. 9. Inscripciones halladas en el interior del galpón de Ciayke. Se logra identificar nombre del proveedor, destino geográfico y nomenclatura armado-desarme con las coordenadas geográficas (W, E). Obsérvese que en las planchas de zinc onduladas y pilares se escribe “Kimire”, sin el sufijo Aike (noviembre de 2022).



Fig. 10. Inscripción hallada en la estructura de piso del cuerpo “b” del galpón de Ciayke. En la imagen de la derecha se lee: “Noviembre 17 de -1950-” (abril de 2023).

a modo de una cinta, que recorre todo el largo del cuerpo “a”. Esta corredera se ubica sobre la cancha o playa de esquiladores, otorgando iluminación sin incomodar o cegar al esquilador. El cuerpo “b” posee ventanas laterales en partes puntuales. Ambos cuerpos tienen pequeñas ventanas en la parte superior de sus costados transversales.

A diferencia de las fundaciones de Kimire Aike, en Ciayke no son mixtas. En Ciayke, el galpón completo (cuerpos “a” y “b”) tiene fundaciones aisladas. Ambos cuerpos se fundan en poyos de hormigón con forma de trapecio (ubicados en el centro) y con poyos cuadros (ubicados en su perímetro). En el cuerpo “a” la estructura de piso consiste en vigas principales de fierro. En el cuerpo “b” la estructura de piso se configura a partir de un entramado de vigas de madera.

En el cuerpo “a” el revestimiento de piso, en la sección de los corrales, se compone de marcos metálicos rectangulares superpuestos y desmontables; compuesto por tiras metálicas espaciadas, permitiendo que caigan al suelo natural la cascarria y la orina de las ovejas. En la sección de playa o cancha de esquiladores el suelo es de madera y sin rendijas, evitando la pérdida de lana. Este cambio de suelo explica por qué en Kimire Aike existen tres corridas de fundaciones de hormigón paralelas a las fundaciones de poyos. Cabe señalar que los bretes que configuran los corrales son de fierro y desarmables.

El piso del cuerpo “b” tiene alturas y revestimientos distintos. La sala de máquinas se ubica a nivel de suelo y sin revestimiento, quedando el suelo natural a la vista. En la sección de almacenaje, clasificación y prensado de la lana, el suelo es de madera y está en torno a 1,30 m sobre el nivel del suelo natural.

En el cuerpo “b” se encuentran las mismas bases de hormigón y excavación presentes en Kimire Aike, específicamente en el radier de hormigón. Sobre las bases de hormigón se montan los generadores y motores de electricidad. En cuanto a la excavación, ésta contiene y aloja la prensa de lana hidráulica. Tanto la prensa de lana como el generador de energía fueron fabricados por la empresa inglesa John Saw & Sons (Salford) Limited-Engineers Manchester.

X. Galpón con forma de T

Como se ha expuesto, el manager de la FIC realizó dos observaciones respecto al edificio-galpón. Además de destacar la materialidad del galpón de Kimire Aike, hace una positiva referencia al galpón en T. Sin embargo, el galpón de Kimire Aike tiene una forma de L. Si el galpón de Kimire Aike no tenía forma de T, ¿por qué el manager de la FIC se refiere a ella?

Para intentar despejar la interrogante, se observaron en terreno los galpones visitados por A.

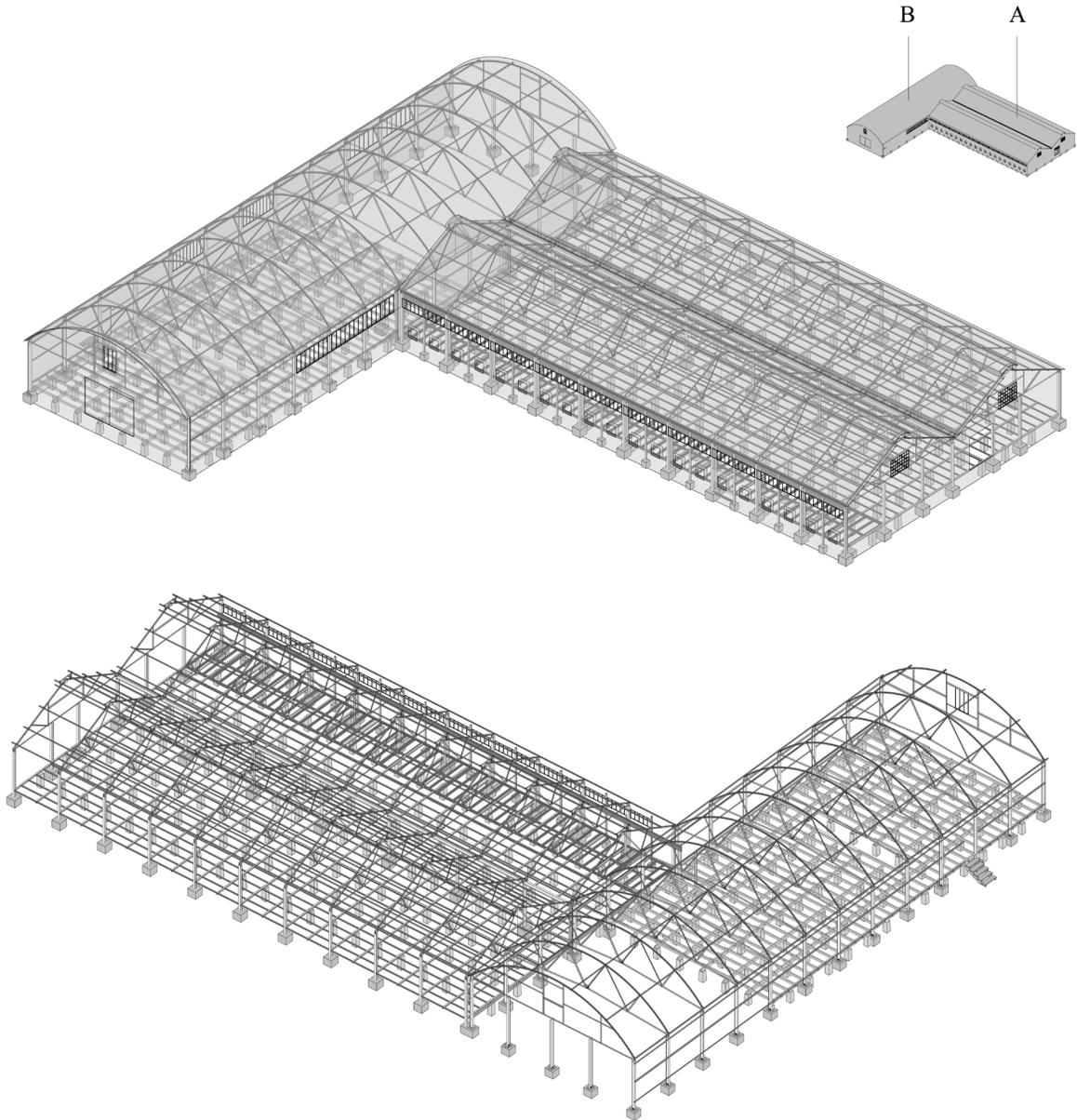


Fig. 11. Vista isométrica estructural del galpón de Ciayke. El cuerpo "a" (625,11 m²) alberga los corrales y cancha de esquila. En el cuerpo "b" (450,55 m²) se ubica la sala de máquinas y se desarrolla la clasificación de lana, pesaje, prensado y almacenaje. Ver figura 7. (elaboración: Christian López-Olivari).

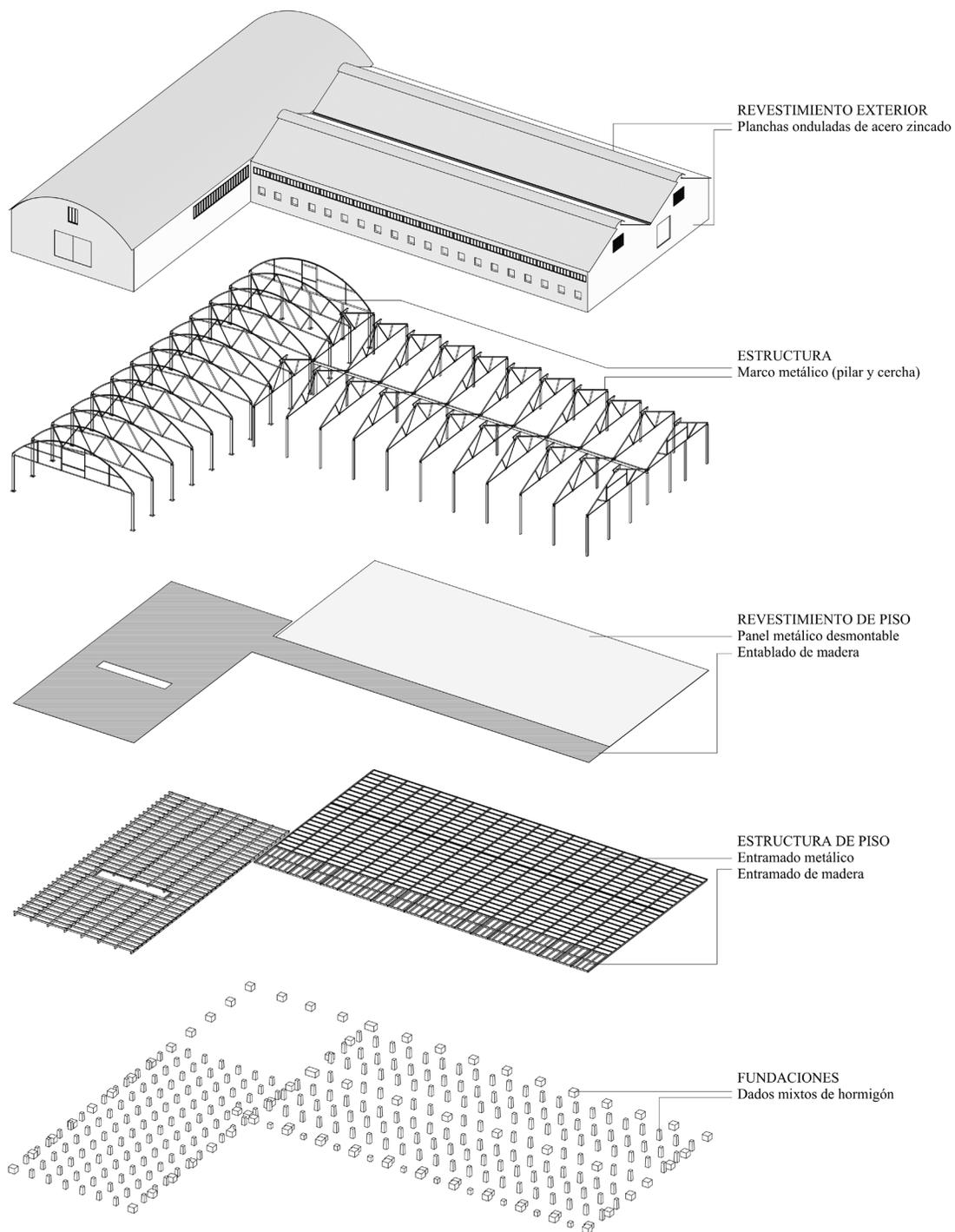


Fig. 12. Vista isométrica explotada del galpón de Ciyke (elaboración: Christian López-Olivari).

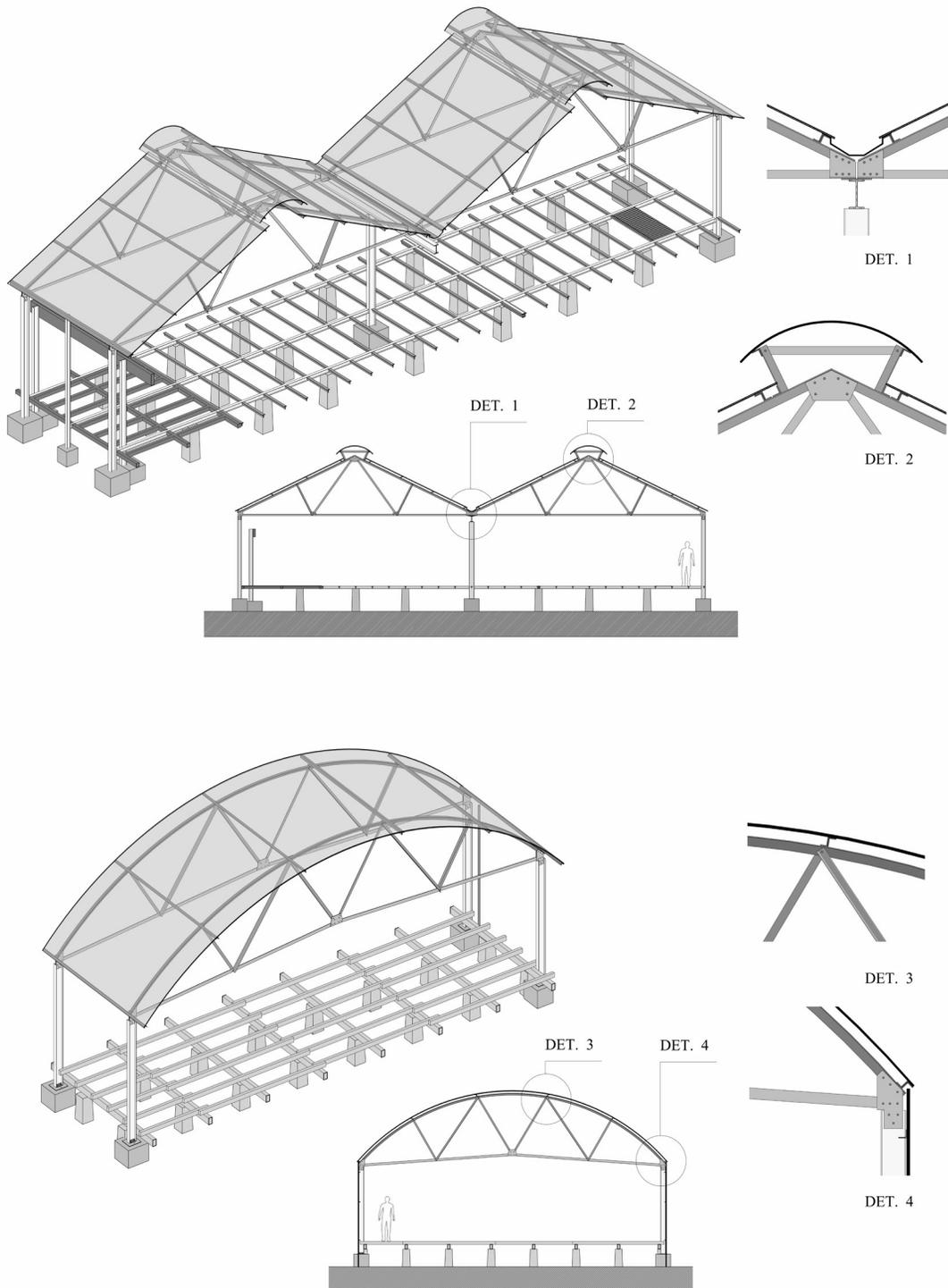


Fig. 13. Vistas de detalles constructivos del galpón de Ciayke. Arriba: cuerpo "a", abajo: cuerpo "b" (elaboración: Christian López-Olivari).



Fig. 14. Fotografía sin título ni identificación específica. Sin embargo, tras una visita a terreno identificamos y corroboramos que pertenece al casco de la estancia Punta Delgada (ca. 1948). Archivo Biblioteca Congreso Nacional.

Allan. De éstos sólo queda en pie el galpón de Oazy Harbour y tiene forma de T. El galpón de la estancia Punta Delgada fue completamente desarmado. Sin embargo, gracias a la fotografía del vuelo trimetrogon N° 48 (L), rollo 557 se constató que el galpón original era igualmente en forma de T. Esto se pudo verificar en terreno, donde fue posible observar los leves vestigios del galpón (Fig. 14). El galpón de la estancia Laguna Blanca³², al igual que el galpón de Punta Delgada, fue completamente desarmado. Al observar los restos de sus fundaciones, apoyado con fotografías capturadas con dron y cotejarlas con distintos registros fotográficos del galpón, se detectó que el galpón original de Laguna Blanca tenía forma de T. Respecto al galpón de la estancia Cerro Castillo, no se ha podido determinar la forma de su primer galpón. Es sabido que el galpón existente fue construido en 1947. En este contexto, es importante mencionar que el actual galpón de la estancia Cerro Guido³³, probablemente ya construido a la fecha del viaje del manager de la FIC, también posee una forma de T (Fig. 15).

En resumen, de los galpones visitados y observados por el manager de la FIC (falta comprobar el galpón de Cerro Castillo), todos tenían forma de T. Esto podría ser la simiente de su mención a esta forma.

¿Cuál es la utilidad de un galpón en forma de T? La forma de T responde de una manera eficaz a la mecánica de un proceso productivo, la forma sigue la función. La T divide en dos partes el proceso de esquila de las ovejas. Un brazo de la T alberga los bretes centrales, bretes de aparte y playa o cancha de esquiladores. El otro brazo contiene el espacio donde se prensa, pesa y almacenan los fardos de lana. Una vez esquiladas las ovejas, los vellones y lanas son trasladados hacia el centro del galpón. En esta intersección se realiza la clasificación de la lana. Aquí se ubica una mesa y recipientes donde se depositan los distintos tipos de lana.

Todo indica que la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego optó originalmente por galpones de esquila con forma T (Cerro Guido, Oazy Harbour, Punta Delgada, China Creek³⁴). Sin embargo, en

³² Ver nota 10.

³³ Ubicado a 45 kilómetros, aproximadamente, de la estancia Cerro Castillo.

³⁴ Resulta interesante una fotografía recientemente publicada que muestra que el galpón de la estancia China Creek (Tierra del Fuego) era en forma de T y de similar diseño al galpón de Punta Delgada y Oazy Harbour. Si esta foto corresponde efectivamente a China Creek, el galpón que actualmente permanece allí no sería el galpón original de la estancia. Al respecto ver McKinnon, D. (2021). *A la sombra del ovejero. Memorias fugitivas de una estancia en Tierra del Fuego (1936-1956)*. Punta Arenas: Entrepáginas, p. 9.



Fig. 15. Vistas de galpones con forma T. Arriba, galpón de Oazy Harbour. Al centro, vestigios del galpón de Laguna Blanca el cual, como se destaca en la imagen, tenía originalmente forma T (con el tiempo fue mutando según nuevos requerimientos). Abajo, galpón de Cerro Guido (noviembre 2022).

el documento que se desclasifica, A. Allan indica que el manager de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego se inclina por los galpones con una cancha de esquila central, algo distinto a lo que permite la T. Si la playa o cancha de esquila se ubica de manera central, el volumen del galpón es más bien rectangular. A partir de lo anterior se conjetura

que, en un segundo momento, posterior a 1920, la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego optó por los galpones rectangulares y con la cancha de esquila central. Esto sucede al menos con los galpones de las estancias Caleta Josefina, Russfin, China Creek y Cerro Castillo (Fig. 16). La cancha central de esquila fue rechazada por el manager de la FIC debido a lo poco higiénica que resultaba para los esquiladores.

XI. Los galpones de *The Patagonian Sheep Farming Company*

Hasta donde hemos podido indagar, la compañía fundada por Waldron y Wood fue la primera en Fuegotpatagonia que erigió galpones de esquila de estructuras metálicas (Kimire Aike, Cullen, Cóndor). Luego, como se verá más adelante, siguió *The Falkland Islands Company* (Goose Green y North Arm).

De esta forma, *The Patagonian Sheep Farming Company* se diferenció de la otra gran compañía, la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego. Esta última optó por construir todos sus galpones con estructura de suschi (yagan) / huenchi (chon insular) / gorwor (chon continental) / lenga (mapuzugun) / nothofagus pumilio y betuloides (latín).

La configuración del galpón de Kimire Aike o Clayke tiene similitudes con otros de la misma compañía. En efecto, el galpón de la estancia Cóndor tiene un volumen con techo parabólico. El galpón de la estancia Cullen se configura con dos volúmenes paralelos y uno en escuadra, con un remate de cumbre-respiradero-lucarna. El galpón de la estancia Bahía Felipe (Tierra del Fuego), donde participó *The Patagonian Sheep Farming Company* también poseía un cuerpo con cubierta parabólica³⁵.

Respecto al galpón de la estancia Cóndor, según Lohic (2003, 2009, 2011), no está claro su origen y procedencia. La construcción actual se compone de cuatro cuerpos distintos y dispuestos de tal forma que configuran un volumen con forma de T. Según la autora el galpón data de 1911. Sin embargo, el cuerpo parabólico sería anterior a 1911 y correspondería a una estructura que fue rearmada en Cóndor.

La estancia Cullen³⁶ erigió su actual galpón de esquila en 1926 (O'Byrne e Iturburu, 1997) y su sistema constructivo es casi idéntico al galpón de

³⁵ Ver fotografía publicada en Díaz *et al.* (1920, p. 112).

³⁶ La estancia Cullen fue iniciada en 1897 a partir de las gestiones realizadas por Walter Waldron. Sus primeros administradores fueron Clarence F. Wood, 1899-1909 y Wilfrid Waldron, 1909-1914 (O'Byrne e Iturburu, 1997).

Ciayke. Su estructura es completamente metálica y está configurada por tres naves similares. Dos naves se ubican de forma paralela, similar al cuerpo “a” del galpón de Ciayke. La tercera nave se emplaza de forma perpendicular, conteniendo en su interior la clasificación de la lana, prensado y almacenaje de los fardos de lana. Los tres galpones poseen la misma cumbreira curva del galpón de Ciayke. Este galpón fue diseñado y fabricado por la firma Dorman, Long & Company Ltd. (of Middlesbrough and London)³⁷. En algunas partes de su estructura y revestimiento (pilares, vigas, perfiles y planchas de zinc) es posible identificar el texto “Cullen-Punta Arenas” (Fig. 17).

XII. Galpones de fierro y en forma de T. Desde el estrecho de Magallanes a las Falkland

¿Por qué el manager de la FIC tendría interés en visitar los galpones de esquila de Magallanes? En la carta que envía al secretario de la FIC incluye bocetos de planos de galpones de los cuales éste debía escoger. El manager indica que el galpón que escoja debe ser construido en fierro como el galpón de Kimire Aike. De esto se desprende que la FIC tenía en proyecto la erección de nuevos galpones de esquila. Esta suposición adquiere sentido ya que en 1924 la FIC comenzó a gestionar la adquisición de galpones con estructura de fierro. Al año siguiente, en 1925, la compañía comenzó la construcción del primer galpón de esquila con estructura de fierro del archipiélago falklander. Éste correspondió al galpón de la estancia Goose Green. Probablemente por la misma fecha se construyó, con iguales características el galpón de la estancia North Arm. Ambos galpones fueron diseñados y fabricados por la firma londinense William Bain & Co. (Figs. 18-21). Su volumetría fue concebida desde su inicio en fierro y en forma de T. En el galpón de Goose Green se replicó el diseño de la cumbreira del galpón de Kimire Aike.

Al observar los planos arquitectónicos/estructurales de los galpones de Goose Green y North Arm se distingue inmediatamente el sentido de la T. El galpón se divide en tres partes según las funciones que tienen cabida bajo la superficie techada. Desde la planimetría, el galpón se divide a la vez en tres galpones



Fig. 16. Vistas de galpones con cancha central de esquila: Caleta Josefina, Russfin, Cerro Castillo (noviembre de 2022).

según su uso. En efecto, en la planimetría se zonifican sectores con los rótulos Pen Shed, Shearing Shed y Wool Shed. En un brazo tienen cabida los corrales y la cancha de esquiladores. En el otro brazo se ubica la prensa y el espacio para el acopio de fardos de lana. En la intersección de ambos brazos se ubican los velloneros y meseros (*wool room*, *wool sorting*). Este modelo es idéntico a los galpones en T de la región del estrecho

³⁷ Hemos observado este nombre, tras una visita presencial realizada el 16 de abril de 2023, en algunas vigas y pilares principales del galpón.



Fig. 17. Vistas interiores y exterior del galpón de la estancia Cullen (abril de 2023).

de Magallanes (Laguna Blanca, Oazy Harbour, Punta Delgada), Tierra del Fuego (China Creek), Santa Cruz (GlenCroos, Cañadón de las Vacas, Cóndor) y de la comarca de Última Esperanza (Cerro Guido) (Fig. 22).

XIII. Breve comentario general

El breve documento escrito por el manager de la FIC abre una serie de nuevos temas en torno al galpón de esquila en Fuegotpatagonia. En primer lugar, resultaba difícil el solo hecho de pensar que los galpones del estrecho de Magallanes pudieran resultar de interés y un referente para los estancieros

de las islas Falkland. Casi por defecto se piensa que la situación era al revés, es decir, que en el estrecho de Magallanes se replicaba lo desarrollado y ejecutado en el archipiélago falklander. Sin embargo, el presente trabajo comienza a iluminar lo contrario. La arquitectura estanciera en la región del estrecho de Magallanes logró un nivel de desarrollo óptimo, arquitectónico y estructural, a través de la construcción de una serie de prototipos de edificios-galpones.

Del viaje del manager de la FIC resultó un híbrido. De los galpones de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego extrajo la forma en T y del galpón de Kimire Aike la estructura en fierro. El conocimiento adquirido



Fig. 18. Galpón de Goose Green en construcción (1925) y detalles constructivos. Gentileza Jane Cameron National Archives, Puerto Stanley.



Fig. 19. Faena de esquila en el galpón de Goose Green (ca. 1950). Gentileza Jane Cameron National Archives, Puerto Stanley.



Fig. 20. Vistas interiores del galpón de Goose Green. Obsérvese en las imágenes de arriba el detalle de la cumbre, el cual es similar al galpón de Kimire Aike/Ciayke (diciembre de 2015).

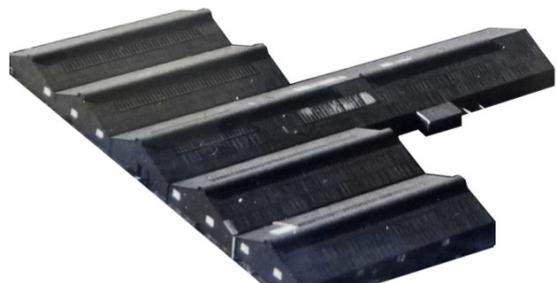


Fig. 21. Vista aérea del galpón de Goose Green (ca. 1950). Imagen de la derecha editada por los autores. Gentileza Jane Cameron National Archives, Puerto Stanley.

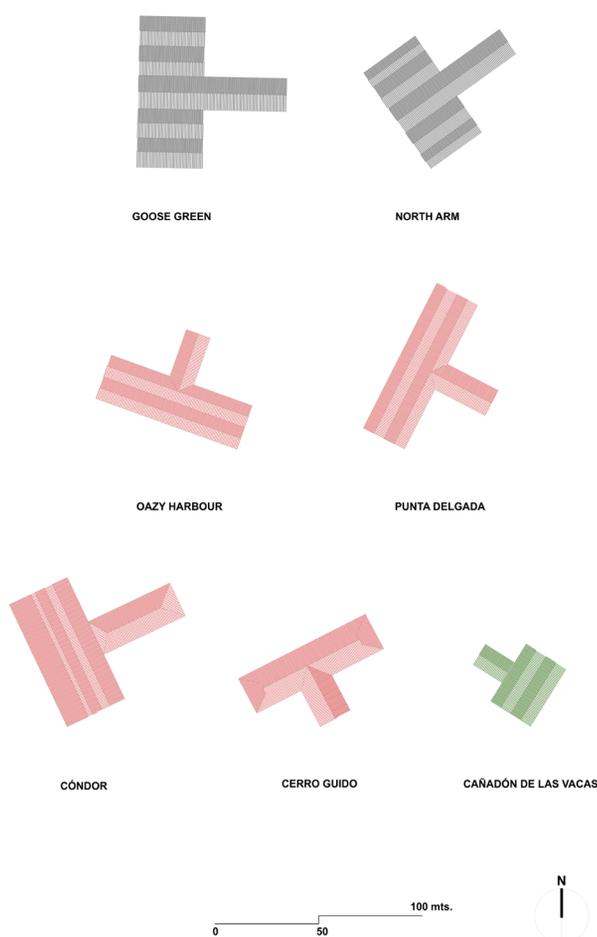


Fig. 22. Muestra comparativa de distintos galpones en forma de T. El galpón de Punta Delgada existió, al menos, hasta mediados del siglo XX. Los otros aún se encuentran operativos.

en el viaje perduró, resistió y convenció. Una década más tarde, en 1925, cuando A. Allan ya no era un empleado de la FIC, comenzó la construcción del galpón de Goose Green. Un galpón originalmente concebido en la orilla del estrecho de Magallanes, dibujado en Londres y construido en las Falkland.

Sin el hallazgo del documento que se desclasifica, hubiese resultado difícil haber reparado en el particular origen del galpón de Ciyake. El documento también permitió advertir el galpón

de esquila con forma en T. Su lógica funcional y geometría no habían sido advertidas en los escasos estudios e investigaciones sobre el tema.

Hasta ahora, el alambre fronterizo chileno-argentino, así como la llamada “causa Malvinas”, han contribuido al estudio de la región de forma fragmentada, aislada y en perspectiva geográfica norte-sur³⁸. En el viaje visitando galpones y en el armado, desarmado, traslado y rearmado del galpón de Kimire Aike y Ciyake descubrimos, en cambio, una unidad territorial

³⁸ Las historias y geografías de encuadre norte-sur dividen la región en secciones, orientando cada una a un público a veces santiaguino, otras bonaerense y otras londinense. Esta perspectiva a menudo disocia de la historia regional la guerra de 1982 -impulsada por una dictadura desde Buenos Aires, con participación de otra dictadura desde Santiago de Chile y bendecida por la iglesia católica con la visita de Karol Wojtyła a Buenos Aires en junio de 1982. Esta perspectiva -norte-sur, de la zona extrema o del fin (Bascopé-Julio, 2018)- desconoce y/o aísla el autogobierno del país falklander, tanto en el pasado -consejo legislativo falklander en funcionamiento desde 1845 y que a partir de 1985 es una asamblea legislativa electa por voto popular- como en la actualidad (plebiscito de 2013).

o geografía fuegopatagónica en acción.

La arquitectura en las islas Falkland no ha sido considerada en estudios regionales recientes (cfr. Benavides *et al.* 1999; cfr. Garcés *et al.* 2013; cfr. Lolich, 2011). El viaje del manager de la FIC, específicamente el tramo de visita a Fuentes del Coyle y regreso por el campo a Puerto Bories, es un temprano estudio en terreno de galpones fuegopatagónicos. Cabe destacar que esta investigación considera la región como unidad, ofrece una perspectiva transpolar de la historia regional, distinta de la historia de la soberanía estatonacional. Esta última diseña y proyecta traslados norte-sur sobre la región, más complejos y a contrapelo de la unidad geográfica regional modulada por tráficos de veranada e invernada (Bascopé-Julio, 2018). Perspectiva distinta, en fin, respecto del turismo de fin del mundo y de “arquitecturas georraciales” (Hill, 2019) como “Sudamérica” o “Latinoamérica”.

El documento desclasificado fue escrito originalmente en inglés. En su transcripción al castellano se intentó mantener el sentido original del texto, así como su puntuación. La ubicación del documento es: *Falkland Island Company Papers*, FB, volumen 3. *Jane Cameron National Archives*, Port Stanley, Falkland Islands³⁹.

AGRADECIMIENTOS

Dejamos nuestros agradecimientos a quienes apoyaron y colaboraron en distintas instancias en la presente investigación: Rodrigo González (Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes), Mateo Martinic (Punta Arenas), Nadia Finck (Río Grande), Tansy Bishop (*Jane Cameron National Archives*, Puerto Stanley), José Bauk (estancia Cecilia), Errol O’Byrne (estancia Cullen), Roberto Lemaire (estancia Cañadón de las Vacas). Finalmente agradecemos los comentarios realizados por los evaluadores, los cuales contribuyeron a mejorar la versión final del escrito.

XIV. Documento

Punta Arenas, 10 de octubre de 1915
A la Secretaría⁴⁰.

Estimado señor:

Al volver del campo a ésta recibí su carta del 1 de septiembre.

Respondo brevemente ya que no tendré tiempo cuando regrese a Stanley ya que el vapor estará allí sólo unas pocas horas.

Me alegra ver que las láminas de hojalata y la madera para cajas están recibiendo su atención y confío en que las sacaremos en mejores condiciones en el futuro.

*Enlatado de ovino del oeste*⁴¹

Me alegra ver que aprueba los precios que sugerí, pero queda por ver si los estancieros los aceptarán.

No hay dificultad en erigir un embarcadero y creo que la sugerencia de Weiss⁴² sobre el pontón sólo sería adecuado en un día bueno. Un agente de la *Swift*⁴³ ha estado en las islas, no he oído que haya hecho ningún negocio hasta el momento, pero puede interferir con nuestra oportunidad de comerciar con los estancieros; aunque sí algo parecido a los precios de aquí, no me sorprendería si le vende a él también ya que es mejor que enlatar.

Teléfono a bahía Egg/Egg Harbour

Estoy bastante de acuerdo en que es mejor no actuar apurado por varios motivos. Si no conseguimos ovejas del oeste no hay apuro.

En cuanto al proyecto grande de conexión, a bahía Egg y luego a Brazo Norte/North Arm es el mejor. La línea empezaría en Caiquén Verde/Goose Green yendo hacia el suroeste. Una línea a chorrillo Walker/Walker Creek también comenzaría desde

³⁹ El documento desclasificado fue hallado, a un siglo de su escritura, por los dos primeros autores en diciembre de 2015 durante una estadia en el *Jane Cameron National Archives*. Este viaje, en el cual también participó el ilustrador Juan Carlos Muñoz Alegría, se enmarcó en una investigación que indaga sobre las relaciones históricas, geográficas y culturales del territorio transpolar fuegopatagónico.

⁴⁰ Walter Alfred Harding llevaba la secretaría de la FIC en esta época.

⁴¹ Se refiere a la isla Falkland occidental.

⁴² Encargado de la fábrica de carne enlatada de la FIC.

⁴³ La *Swift Beef Company Ltda.* fue una compañía inglesa que luego de unirse con *The Patagonia Meat & Cold Storage Company Ltda.* instaló en 1911 el primer frigorífico en la ciudad de Río Gallegos. En 1916 el frigorífico *Swift* benefició a 282.000 animales y en 1917 a 257.000 (Correa y Kappenbach, 1924).

Caiquén Verde, pero como no podemos aprovechar los postes que van a bahía Egg, sería mucho más corto ir hacia el sureste, cruzar chorrillo Bodie y bajar por bahía Arrow/Arrow Harbour, ahorrando toda la distancia entre bahía Arrow y Orqueta.

No considero que la línea a chorrillo Walker sea tan necesaria, ya que, si la línea de bahía Egg está conectada con la casa Orqueta/Orqueta House por la que pasa, no es una gran distancia enviar un mensaje a chorrillo Walker a través de un jinete. Si hubiera que hacer algún envío desde chorrillo Walker, sería necesario tener una línea directa allí, ya que los hombres andan lejos de Orqueta para la esquila y el baño.

Requerimientos para el enlatado

Weiss me ha enviado los requisitos de las inscripciones para el enlatado y revisaré el asunto con él, guardando copias en la fábrica. Cuando se envié la orden, no estaba del todo seguro cuántas ovejas se sacrificarían la próxima temporada, por lo que no se ordenaron cantidades definidas.

Tenemos suficientes láminas de hojalata y madera para cajas a mano para unas 3.000 ovejas hasta donde recuerdo, y le encomendamos a usted el envío de láminas de hojalata, etc., cuando supo que íbamos a conseguir muchas ovejas afuera.

Tenemos cerca de una temporada de provisiones por delante, siempre en la medida de lo posible, que creo que es el mejor plan en caso de retrasos en la entrega.

No podríamos estimar cuántas ovejas se matarán la próxima temporada ya que la cuestión del flete del oeste [desde la Falkland occidental] no se resolvió. Como puede ver ahora, su aprobación a mi propuesta de precios fue escrita recién en casa el 1 de septiembre. Ésta tendrá que ser enviada al oeste y conseguir la aprobación de los estancieros, lo que demorará un tiempo todavía.

Lo que sigue es el diario de mi viaje en Patagonia visitando variedad de galpones, casi todos levantados en base a planos de Nueva Zelanda. No vi nada nuevo salvo Kimeris [sic] Aike el cual es el mejor en mi opinión, aunque dibujaré unos

tres galpones cuando vuelva: uno para adaptar el de Kimeri [sic] Aike a nuestro suelo, y también un galpón en forma de T con dos maneras diferentes de funcionamiento.

Quiero consultar a Mills sobre el sector donde va el motor.

Creo que el galpón que usted elija de mis planos debería ser construido en fierro, con perfiles de fierro, como en Kimeri Aike.

Si colocamos carros para transportar los vellones, lo dejo a su criterio.

Conocí a Bob Paterson aquí y estuvo de acuerdo conmigo en que no hay mucha ganancia en un transportador. Los vellones pueden romperse, requeriría más potencia el motor. Los esquiladores esquilan menos ovejas al tener que poner cada vellón en el transportador. Todos los muchachos que se necesitan para llevar los vellones serían más baratos que la potencia extra del motor. Y los vellones no se romperían. Sin un transportador, el galpón en T es el mejor plan.

El manager de la Explotadora⁴⁴ se inclina por el galpón con cancha central donde los hombres esquilan en un piso uno frente al otro, y las ovejas esquiladas se colocan en un hoyo y pasan por debajo del piso.

No me gusta este plano en absoluto, ya que las ovejas esquiladas bajan a la cascarría que queda debajo del galpón y cualquier oveja cortada queda inmediatamente fuera de la vista del hombre a cargo. Y creo que es un lugar muy insalubre, el viento sube a través del agujero y deja a los hombres con una mala corriente de aire, y sopla la lana. No veo nada a favor del plano de la cancha central.

Walter Wood tiene mucho espacio en sus estancias, pero no hace ninguna clasificación de la lana en la estancia -para así obtener un mejor precio del que obtendría en un tercer lugar que sí clasifica. Este año no hará ninguna clasificación.

Esto más bien confirma lo que escribí en un correo anterior respecto a que a los compradores continentales les gusta el vellón intacto, y ellos hacen la clasificación. Salvo quitar la mugre, las guatas y el pedazo, las fibras gruesas, etc., de hecho, bastante menos que lo que hacemos en la actualidad.

⁴⁴ Se refiere a Thomas Burbury, manager general de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego (1913-1923).

Diario

7 de septiembre. Llegada a Punta Arenas.

8 de septiembre. Entrevista con Hobbs⁴⁵, Burbury, etc. La ruta de viaje fue sugerida por este último para ir a Última Esperanza por el "Lovart" y pasar por las estancias de la Explotadora [Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego]. Escribí correo, etc., a [ilegible] y mientras esperaba la salida del "Lovart"⁴⁶.

13 de septiembre. Salí en el "Lovart" para [Última] Esperanza. Llegué el 17.

18 de septiembre. Dieciocho chileno, de vacaciones durante dos días. No puede continuar pero fui a la esquila en el galpón de [Puerto] Bories.⁴⁷

20 de septiembre. Viajé a Cerro Castillo, 35 millas.

21 de septiembre. Examiné los edificios y la estancia.

22 de septiembre. Manejé hasta [Fuentes del] Coyle y regresé el mismo día por el campo.

23 de septiembre. Viajé de vuelta a [Puerto] Bories.

24 de septiembre. Viajé a [Río] Tranquilo⁴⁸.

25 de septiembre. Viajé a Morro Chico.

26 de septiembre. Compré varios caballos para los carros de Stanley, [ilegible] G. J. Felton y pasé a [Río] Penitente.

27 de septiembre. Viajé hasta Laguna Blanca y vi el galpón.

28 de septiembre. Viajé hasta Gringos Duros [u Oazy Harbour] y vi el galpón.

29 de septiembre. Viajé por los campos de Gringos Duros.

30 de septiembre. Viajé a San Gregorio y anduve [ilegible].

1 de octubre. Viajé hasta Kimerie [sic] Aike y vi el galpón, etc. Y tomé nota.

2 de octubre. Viajé a [Punta] Delgada y vi galpones.

3 de octubre. El domingo me quedé en [Punta] Delgada.

4 de octubre. Conduje de vuelta a Gringos Duros.

5 de octubre. Fui a la estancia Otway⁴⁹.

6 de octubre. Viajé a Cabo Negro y conduje hasta Punta Arenas con el manager de Gringos Duros.

Vi muestras de caballos de tiro en Gringos Duros para conseguir en San Sebastián⁵⁰, así que le pedí seis a Burbury.

Después de haber visitado tantas estancias en el continente, no queda tiempo para ir a Tierra del Fuego y no hay [allí] ningún galpón útil para ver. Pensé que era mejor hacer una visita a Kimire [sic] Aike y excluir Tierra del Fuego.

11 de octubre. Por regresar a las Falkland. Los caballos vendrán más tarde, ya que el barco de correo no los llevará y por algunos meses no habrá buque de carga. Como no hay perspectiva de conseguir caballos para arar, me llevo de regreso a un conductor de bueyes chileno que está ansioso por ir y ha sido muy recomendado.

BIBLIOGRAFÍA

Impresas

Andrade, L. (2005). *Sociología de la desertificación. Los productores ovinos extensivos de la Patagonia austral*. Miño y Dávila.

Auer, V. (1948). *Las capas volcánicas como nuevo método de cronología postglacial en Fuegopatagonia*, tomo VIII. Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección General de Investigaciones, Instituto de Suelos y Agrotecnia.

Bascopé-Julio, J. (2018). *En un área de tránsito polar: desde el establecimiento de líneas regulares de vapores por el estrecho de Magallanes (1872) hasta la apertura del canal de Panamá (1914)*. CoLibris.

Bascopé-Julio, J. (2022). Cantos de venganza, bailes de menarquía y cámaras masculinas en las naciones fuegopatagónicas. En O. Aguilar y A. Ménard (Eds.), *Magallanes 1520-2020: historias, pueblos, imágenes* (pp. 203-243). Social-ediciones y Universidad de Magallanes.

Benavides, J., Valenzuela, M., Pizzi, M., y Martinic, M. (1999). *Las estancias magallánicas: un modelo de arquitectura industrial y ocupación territorial en la zona austral*. Universitaria.

⁴⁵ Ernesto Hobbs, empresario de origen inglés vinculado a distintas actividades industriales en Magallanes, tales como ganadería, ballenera, comercio, entre otros. Fue gerente de la estancia ganadera Gente Grande, primera estancia instalada en la Tierra del Fuego (1883-1885).

⁴⁶ Vapor de la compañía naviera e industrial "Braun y Blanchard".

⁴⁷ Se refiere a la estancia Puerto Bories.

⁴⁸ Sección de la estancia Puerto Bories.

⁴⁹ En 1903 fue adquirida por "Patagonian Land & Estate Company Limited".

⁵⁰ Estancia de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego ubicada en la sección chilena de Tierra del Fuego.

- Bertrand, A. (1886). *Memoria sobre la Rejion Central magallánica de las tierras magallánicas*. Imprenta La Nacional.
- Blain, W. (2017 [1878-1898]). *Un viaje a las colonias. Memorias y diario de un ovejero escocés en Malvinas, Patagonia y Tierra del Fuego (1878-1898)*. Centro de Investigación Diego Barros Arana.
- Coronato, F. (2010). *El rol de la ganadería ovina en la construcción del territorio de la Patagonia*. Tesis doctoral. Institut des Sciences et Industries du Vivant et de l'Environnement (Agro Paris Tech).
- Correa, E., y Kappenbach, L. (1924). *La Patagonia Argentina*. Talleres Kraft.
- Díaz, Contardi y Cía. (1920). *Ganadería, industrias y comercio del territorio de Magallanes, desde sus principios hasta la actual época 1919*. El Magallanes.
- Dublé Almeida, D. (1938). Diario del viaje al río Santa Cruz, Patagonia. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, LXXXIV, 208-231.
- Duran, F. (1951) *Sociedad Explotadora Tierra del Fuego*. SETF.
- Fernández-Garay, A. (2004). *Diccionario tehuelche-español/ Índice español-tehuelche*. Escuela de Investigación de Estudios Asiáticos, Africanos y Amerindios (CNWS), Universidad de Leiden.
- García-Martí, J. (2011[1767]). Diario del viaje y navegación hechos desde su misión de Caylin, en Chiloé, hacia el sur en los años 1766 y 1767. En *Misionando por los canales australes. La travesía de un jesuita por los canales desde Chiloé hacia la laguna San Rafael*. Ofqui Editores.
- García-Martí, J. (1783). "Carta a Lorenzo Hervás y Panduro: Bolonia, 31 de octubre de 1783". En L. Hervás y Panduro (Ed.), *Catálogo de las lenguas de las naciones conocidas, vol. I: Lenguas y naciones americanas*. Imprenta de la Administración del Real Arbitrio de Beneficencia.
- García-Oteiza, S. (2018). Nota sobre la colonización del país de los yendagians/yundagians, Tierra del Fuego, 1898. *Magallania*, 46(2), 253-260.
- García-Oteiza, S. (2020). *Los caminos en Fuegopatagonia. Una encrucijada entre territorio y cartografía, 1870-1910*. Tesis doctoral, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Grenier, P. (2006). *Los tiranosaurios en el paraíso. La embestida de las transnacionales en la Patagonia chilena*. Lom.
- Gusinde, M. (2018 [1920]). Diario del segundo viaje de Martín Gusinde a Fuego Patagonia (1919-1920). *Anthropos*, 113, 543-571.
- Gysling, J. (2020). *Patagonia agredida. Itinerarios de desertificación*. La Prensa Austral.
- Hammerly, D. (1947). Clasificación del nuevo grupo lingüístico Aksánas de la Patagonia occidental. *Ciencia e Investigación*, año III (12), 492-501.
- Hill, R. (2019). The georacial past in the New World present. En E. Franklin Lewis, M. Bolufer Peruga, C.M. Jaffe, B. Epps y J. Muñoz-Basols (Eds.), *The Routledge Companion to the Hispanic Enlightenment*, 30-42.
- Kalapacta, L. y Beauvoir, M. (1901). *Pequeño Diccionario del Idioma Fueguino-Ona con su correspondiente castellano*. Tipografía Salesiana de Artes y Oficios.
- Lanushwaiwa/Lucas Bridges (1901). Vocabulary and sentences derived from Ellis phonetic system but arranged to suit the Ona [Vocabulario y oraciones derivadas del sistema fonético de Ellis pero arregladas para adaptarse al ona]. En J. Bascopé-Julio y V. Domínguez (trad. y eds.) (2018), *En un área de tránsito polar: desde el establecimiento de líneas regulares de vapores por el estrecho de Magallanes (1872) hasta la apertura del canal de Panamá (1914)* (pp. 611-658). CoLibris.
- Lenz, R. (1979 [1905-1910]). *Diccionario etimológico de las voces chilenas derivadas de lenguas indígenas americanas*. Universidad de Chile.
- Lolich, L. (2003). *Patagonia, arquitectura de estancias*. CEDODAL.
- Lolich, L. (2009). Patagonia, estancias, arquitectura. *Difundiendo saberes*, 6(8), 42-50.
- Lolich, L. (2011). El patrimonio inmaterial como sistema. Efectos de la industrialización en la Patagonia. *Apuntes*, 24(2), 242-259.
- Martinic, M. (2002). La participación de capitales británicos en el desarrollo económico del territorio de Magallanes (1880-1920). *Historia*, 35, 299-321.
- Martinic, M. (2009). Relaciones y comercio entre Magallanes y las islas Falkland (1845-1950). *Magallania*, 37(2), 5-21.
- Martinic, M. (2011). Documentos inéditos para la historia de Magallanes. Las vivencias patagónicas de Mateo Ivanovic Sapunar. *Magallania*, 39(1), 277-299.
- Martinic, M. (2012). La seguridad en el ámbito rural magallánico en la época de la colonización pastoril. *Magallania*, 40(1), 7-20.
- Martinic, M., y García-Oteiza, S. (2014). Arquitectura rural menor en Magallanes I. *Magallania*, 42(1), 5-16.
- McKinnon, D. (2021). *A la sombra del ovejero. Memorias fugitivas de una estancia en Tierra del Fuego (1936-1956)*. Entrepáginas.
- Miller, S. (1985). The History of the Falkland Islands Company. *Falkland Island Journal*, 35-40.
- O'Byrne, B., e Iturburu, G. (1997). *Estancia Cullen S.A. 100 aniversario*. Estancia Cullen.

- Pa:ka/Garibaldi Honte, L., y Molina, M. (1974). Toponimia indígena fueguina. *Karukinka*, 8, 2-10.
- Schmid, T. (1860). *Vocabulary and rudiments of grammar of the Tsoneca language*. Bristol: T.E. Chilcott, Steam and General Printer, Clare Street. 12° (IV + 47 p). Reimpreso en: Lehman-Nitsche, R. (1912). *Two linguistic treatises on the Patagonian or Tehuelche language*. Coni.
- Schmid, T. (1862). *Journal. A Voice for South America*, Bristol. IX, 155-161.
- Señoret, M. (1894). *Memoria del Gobernador de Magallanes. Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores Culto i Colonización presentada al Congreso Nacional en 1894*. Santiago: Imprenta La Nacional.
- Troubridge, J., y Raymond, J. (1912). *A History of Hohen Meat Trade: An Account of the Development and Present Day Methods of Preparation, Transport, and Marketing of Hohen and Chilled Meat*. Constable & Company Ltd.
- Vega, C. (2008). *1915, la primera gran huelga natalina: aportes para el conocimiento de los inicios del movimiento obrero de Última Esperanza*. Ateli.
- Viegas-Barros, J. (2015). *Proto-chon: fonología, morfología y léxico*. Tesis doctoral, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Viegas-Barros, J., y Malvestitti, M. (2019). Un manuscrito de Carlos Spegazzini con datos inéditos sobre la lengua haush. *Indiana*, 36(2), 101-128.
- Ucheistauwa/Thomas Bridges (1875). Letter to the Comitee: Tuscápalan, Ushuwia, Firelands, October 25th, 1875. *South American Missionary Magazine*, marzo 1876, 56-62.
- Cartografía**
- Bertrand, A. (1886). *Plano topográfico de la rejion central magallánica*. Escala 1:500.000. Dimensiones físicas 70x50 cm.
- Comisión Chilena de Límites (1906). *Magallanes. Atlas Mapas de la Región Andina*. Escala 1:250.000. Dimensiones físicas 62x50 cm.
- Contreras, A., Donoso, A., y Soza, C. (1897). *Plano topográfico de la hijuelación de los terrenos fiscales en el Territorio de Magallanes*. Levantado por los ingenieros de la Comisión de Límites. Sin escala. Dimensiones físicas 115x90 cm.
- Oficina de Mensura de Tierras (1913). *Mapa de Chile 1910*. Escala 1:500.000. Dimensiones físicas 85x54 cm.
- Pietrogrande, H. (1898). Sin título [muestra división predial del territorio de Magallanes]. Escala 1:250.000. Dimensiones físicas 97x57 cm.
- Roncagli, G. (1883). *Patagonia. Territorio argentino cerca del océano Atlántico entre el río Santa Cruz y el Estr. de Magallanes*. Escala no indicada. Dimensiones físicas 42x23 cm.