

LOS ORIGENES DE LAS COMUNICACIONES TERRESTRES EN EL SUR DE TIERRA DEL FUEGO (CHILE)

SAMUEL GARCÍA O.^a

RESUMEN

En construcción desde hace dos décadas y acercándose a su término en el canal Beagle, la senda de penetración Vicuña-Yendegaia cierra un ciclo de superposiciones de huellas y flujos de habitantes nativos, exploradores, baqueanos, hacheros, arrieros, etc.

El artículo aporta por vez primera la articulación de información histórica que da cuenta de un prolongado proceso de exploración y de la posterior ocupación colonizadora del extremo austral de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

PALABRAS CLAVE: exploración, ruta terrestre, registro histórico, Tierra del Fuego.

THE ORIGINS OF THE TERRESTRIAL COMMUNICATIONS IN THE SOUTH OF TIERRA DEL FUEGO (CHILE)

ABSTRACT

Under construction since two decades and getting closer to its conclusion in Canal Beagle, the path of penetration Vicuña-Yendegaia closes the cycle of superpositions of footprints and flows of native people, explorers, baqueanos, lumberjacks, arrieros (muleteers), etc.

This article provides, for the first time, an articulation of historical information that gives an account of a long-term process of exploration and subsequent colonization of the far south of Tierra del Fuego.

KEYS WORDS: exploration, land route, historical registry, Tierra del Fuego.

INTRODUCCIÓN

Resolver incógnitas geográficas, buscar antiguos “pasos indios”, conocer las materias primas del territorio, demarcar la frontera internacional, realizar estudios científicos y trazar límites prediales

para otorgar concesiones ganaderas y forestales, fueron entre otros, los principales motivos que tuvo el hombre foráneo para adentrarse en el interior del sur de Tierra del Fuego a partir de fines del siglo XIX y comienzos del XX.

Las travesías de varios exploradores

^a Arquitecto y Licenciado en Arquitectura. Investigador Sección Historia y Patrimonio, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. samuelgarciaoteiza@gmail.com

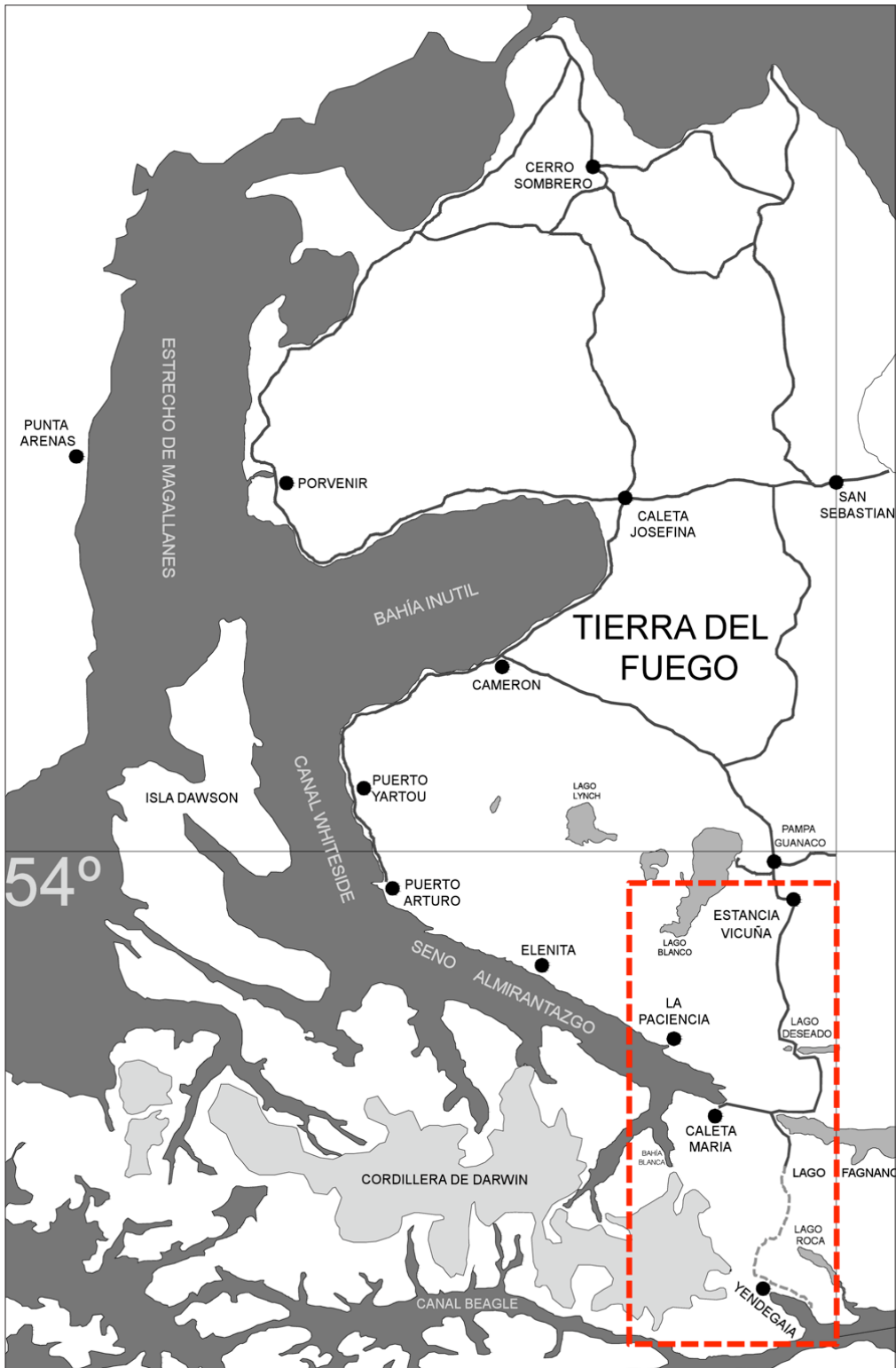


Fig.1. En línea segmentada se indica el área de estudio. (Mapa elaborado por el autor).

tuvieron una importante relevancia en la apertura del territorio. A través de la documentación escrita y fotográfica de la ruta explorada, fueron descubriendo y divulgando el interior de un territorio desconocido para el hombre blanco. Los mapas, que hasta entonces no expresaban la realidad geográfica del interior austral de la isla, se fueron complementando apareciendo hitos como los ríos, lagos y montañas con sus nuevos y respectivos topónimos además de las primeras demarcaciones de sendas terrestres posibles de efectuar.

Con la fundación de los primeros establecimientos explotadores forestales y ganaderos, en las primeras décadas del siglo XX, se fueron abriendo huellas que comunicaron las zonas interiores de los valles con los bordes litorales de las costas del seno Almirantazgo y canal Beagle. Sin embargo, los cordones montañosos que cruzan el sur de la isla transversalmente, de oeste a este, fueron barreras naturales que dificultaron la comunicación terrestre en el sentido norte-sur y viceversa entre la bahía Yendegaia y el lago Fagnano y desde éste a la estancia “Vicuña”, lugar donde concluía la red de caminos (sendas) al sur de la isla a fines de la primera década del siglo XX.

La idea de estudiar la proyección de un camino que comunicara esta parte del territorio con el puerto de Porvenir data de los años de 1920, para ello todas las huellas e información plasmadas en el territorio eran válidas para avanzar en la extensión de las redes viales australes de Tierra del Fuego, tanto las de los primeros exploradores como las de hombres anónimos que abrieron las “picadas” por los bosques. Pero fue recién a comienzos de 1978 y ante el aumento de la tensión entre Chile y Argentina por el litigio del canal Beagle, tras el reciente Laudo Arbitral de 1977, cuando se realizó una expedición, financiada por el gobierno de Chile, con el objetivo de realizar el estudio de factibilidad técnica y trazado de un camino entre la estancia “Vicuña” y la bahía Yendegaia (García, 2012) (Fig. 1). La expedición dirigida por Hans Niemeyer F. y guiada por los baqueanos Reinaldo Catalán y Francisco Oyarzún reutilizó y unió todas las huellas existentes logrando definir una gran y definitiva ruta terrestre longitudinal. La documentación de expediciones que tuvieron como objetivo definir rutas terrestres con anterioridad a la expedición “Vicuña-Yendegaia 1978” es prácticamente

desconocida o inexistente.

La desclasificación de variada información del ex-Departamento de Tierras y Colonización de la Región de Magallanes, además del reciente hallazgo del registro de una expedición policial realizada en 1968 entre la bahía Yendegaia y la estancia “Vicuña” nos permite hoy tener una mejor aproximación sobre el panorama histórico de las comunicaciones terrestres de la región austral fueguina (Fig. 1).

I. LA BUSQUEDA DEL PASO INDIGENA, SENO ALMIRANTAZGO - CANAL BEAGLE

El sur de Tierra del Fuego fue a inicios del siglo XX un lugar de gran interés para varios exploradores, principalmente por la búsqueda del anhelado paso indio que comunicaba el seno Almirantazgo con el canal Beagle y por la realización de estudios científicos y geográficos, iniciándose así los primeros bosquejos orográficos e hidrográficos del tercio sur de la Isla Grande. Los primeros exploradores que se aventuraron en esta región fueron Zurueta (1892), O'Connor (1892), Comisión Internacional de Límites (1895), Nordenskjöld (1896), Skottsberg (1908), Agostini (1913). Estos tres últimos exploradores ya habían recorrido la orilla norte del canal Beagle y adentrado en la bahía Lapataia hasta el lago Ucasiman o Acigami, posteriormente denominado Roca, ello les acrecentaba la curiosidad al suponer que por entre las altas montañas que encierran al lago Roca debía estar el rumoreado paso. Tal noción de comunicación entre el canal Beagle y el seno Almirantazgo era antigua, pero se desconocía la ruta exacta. El explorador Giacomo Bove escribió luego de su estadía en la bahía Yendegaia en mayo de 1882: [...] *La tradición recuerda que Iandagaia [Yendegaia] constituía un fácil medio de comunicación entre los fueguinos del canal Beagle y los del Almirantazgo, pero cuándo cesó dicha comunicación se ignora completamente* [Bove, 2005, p. 91].

En este contexto y algunos años después, el 2 de noviembre de 1885, el pastor anglicano a cargo de la misión de Ushuaia, Thomas Bridges informaba: *Para nuestra gran sorpresa y placer encontramos una partida de doce hermosos hombres de la Isla Dawson y alrededores. Habían*

venido unos pocos días antes, habiendo cruzado desde el Seno Almirantazgo hasta Lupataia [Lapataia] [...] nuestro antiguo conocido Pedro, de los de Europa, estaba con ellos y los condujo acá [Martinic, 1999, p. 82].

En los años siguientes el tránsito de aborígenes provenientes desde el seno Almirantazgo con dirección a Ushuaia quedó registrada al menos en dos reportes de la misión de Ushuaia, la primera de ella correspondió a enero 1887 y luego en octubre de 1889. Respecto a este última el pastor John Lawrence anotó: *Desde la última oportunidad de comunicación hemos tenido el placer de dar la bienvenida a la estación misionera a una partida de indios Alaculoof [...] Ellos habían viajado muchas millas a pie, cruzando montañas y valles, y varios ríos algunos de los cuales a veces eran tan fuertes como permitir que ellos cruzaran. En esta ocasión solamente los hombres habían llegado hasta Ooshooia y su principal abrigo eran pieles de guanacos. Las mujeres y los niños se habían detenido en Lupataia, alrededor de ochos millas de nuestro establecimiento.* [Op. cit., p. 83].

En conocimiento de los antecedentes que recordaban la antigua tradición en cuanto al paso que utilizaban los aborígenes, el teniente de fragata Tomás Zurueta, de la Armada Argentina, unió a comienzos de 1892 el canal Beagle con el seno Almirantazgo a través del valle Lapataia: *No satisfecho con la parte conocida [Tomás Zurueta] ha emprendido varias expediciones de utilidad indudable. Ahora mismo se ocupa de escribir una relación y mandar confeccionar planos de su última exploración que la hizo en el mes de Enero y parte de Febrero, con la eficaz e inteligente cooperación de los jóvenes ingenieros Eduardo Bestron y Carlos Waernet, este, ex alumno de la escuela naval sueca [...]. La exploración que acababa de hacer el joven que he presentado al lector consiste en su faz principal, en reducir la distancia que hay de Punta Arenas a Ushuaia de 209 millas a 140 [...]. El viaje de exploración lo hizo en un bote hasta la Pataya [Lapataia], bahía que está a 15 millas al poniente de Ushuaia; de allí siempre en el bote, continuó al norte por un río sin nombre y que con justicia se le debía*

llamar río Zurueta [río Lapataia], hasta 13 millas donde hizo su campamento. Siguió por tierra cargado de las indispensables provisiones; en línea paralela al río, cortando montes, faldeando cerros, hasta subir a la cuenca del río; y al otro lado, siempre rumbo al norte, continuó por un descenso quebrado hasta que llegó al [seno] Almirantazgo [¿bahía Blanca?] [Tello, 1896, pp. 180,181].

Continuando con el propósito de ampliar el conocimiento geográfico del sur de Tierra del Fuego, en 1892, y casi de forma paralela con la excursión de Tomás Zurueta (ver más adelante), el capitán de fragata Eduardo O'Connor (1858-1921) y el teniente Vicente Montes, también argentinos, luego de realizar algunas expediciones algo más al sur del río Grande, intuyeron la existencia de un gran lago. Montes escribió: *Observando el cauce de estas aguas [del río Mac Lennan], desde las alturas, vi a lo lejos, al parecer, al pie de las montañas, una gran hoya de varios kilómetros de diámetro. Observando esto dije a O'Connor que aquello debería ser un gran lago... y que valdría la pena hacer una entrada por la zona del [seno] Almirantazgo... O'Connor subió a la altura y se convenció de lo mismo y resolvió que hiciéramos la expedición así que termináramos el relevamiento de río [Mac Lennan] hasta el límite argentino-chileno [Belza, 1978, p. 176].*

Dispuestos a descubrir lo que habían apreciado desde lejos, O'Connor y Montes se trasladaron a Ushuaia en el barco *Golondrina*. Aquí se habrían encontrado con Tomás Zurueta, días previos a que éste iniciara su travesía al interior del valle Lapataia, y acordaron encontrarse en el seno Almirantazgo, luego continuaron rumbo a Punta Arenas. En esta ciudad tuvieron una importante conversación con monseñor Fagnano que confirmó lo que ellos habían presumido. *En Punta Arenas, prosigue Montes, nos entrevistamos con monseñor Fagnano, con el conversamos... y nos dijo que los indios decían que efectivamente por allí había una "Agua Grande"... [Op. cit.].*

Con la alentadora noticia entregada por Fagnano, la *Golondrina* se dirigió al seno Almirantazgo. En un lugar prefijado se encontraron con Zurueta¹ y continuaron hacia el

¹ Según el historiador Juan Belza, O'Connor se habría encontrado con Zurueta en el seno Almirantazgo, sin

embargo no entrega detalles del lugar y los pormenores posteriores (Belza; 1978, p. 177).

extremo oriental del gran seno. Desembarcaron en las orillas del monte Hope y continuando por sus cumbres y por la ribera norte del río Azopardo (en aquel entonces innominado) avanzaron hacia el este. Según Montes, desde una determinada cumbre todos los miembros de la expedición miraron hacia adelante y; *De pronto alguien grito: - ¡El lago! Yo corrí unos diez metros más alto y vi efectivamente el inmenso lago [...] en alto dije dirigiéndome al lago y en tono solemne (por decir caricaturesco): “Lago Fagnano yo te bautizo”... y apuré el contenido [...] bajamos a la orilla occidental y bebimos de sus aguas. Éramos los primeros civilizados que las tocábamos* [Op. cit, p. 178] (Fig. 2).

Respecto al origen del nuevo topónimo, O'Connor escribió: *En nuestras exploraciones hemos dado solo dos nombres de importancia y que se justifican [...]. El otro al lago que queda situado al este del monte Hope: Lago Fagnano, porque este sacerdote nos indicó la existencia del gran lago* [Op. cit, p. 175].

Este dato es interesante, pues ayuda a explicar porqué el depósito lacustre que sería denominado *lago Fagnano*, figuraba dos años antes de su descubrimiento oficial bosquejado en el mapa titulado *Carta de la extremidad meridional de Sud América construida para señalar el límite entre Chile i la República Argentina* publicado el 25 de octubre de 1890 y dibujado por Carlos Soza Bruna. Cabe señalar que estos planos eran confeccionados además de los datos levantados por las comisiones o ingenieros contratados por los respectivos gobierno de Chile y Argentina, por aquellos aportados por exploradores particulares, lugareños etc., así podríamos suponer que monseñor Fagnano, o uno de sus colaboradores, pudo haber informado al ingeniero chileno Carlos Soza la existencia del lago sin que éste hubiese estado en él, como de hecho lo demuestra la forma circular y segmentada en que lo esbozó. Tras la expedición de O'Connor el lago figuró en el mapa *Gobernación de la Tierra del Fuego y las islas Malvinas*, elaborado por el Instituto Geográfico Argentino en 1893, ocupando la misma superficie que en el mapa de 1890 dibujado por Soza (hasta el límite internacional), con la diferencia que llevaría el nombre *Fagnano*

y su silueta sería más próxima a la realidad (Fig. 2).

La exploración de O'Connor y Montes abrió una nueva ruta de exploración a una región solo conocida hasta entonces por los habitantes originales de la isla. Teniendo esta información como antecedente, a principio de 1895 la renombrada Comisión Internacional de Límites desembarcó en el seno Almirantazgo, llevando como objetivo el de señalar la frontera internacional establecida en 1881. Siguiendo la ruta abierta por O'Connor y Montes, y luego de explorar el lago Fagnano y sus alrededores, diseñó los primeros planos fehacientes de la zona (Skottsberg, 1911), dejando tras su paso los topónimos de los ríos *Betbeder*, *Azopardo*, *Mascarello* y *Fontaine*. Con esto, el valle Azopardo se consolidó como un gran pórtico de acceso al interior del sur de Tierra del Fuego y sería utilizado, como ruta obligatoria, por varios exploradores en los años siguientes (Fig. 3).

El primer explorador en aprovechar la valiosa información levantada por la Comisión Internacional de Límites, motivado por conocer el interior del sur de la isla y encontrar el paso aborigen entre el fiordo Almirantazgo y el canal Beagle, fue el explorador sueco Otto Nordenskjöld, quien junto a su grupo expedicionario penetraron a fines de febrero 1896 desde el seno Almirantazgo en demanda del lago Fagnano. Remontando por la orilla sur del río Azopardo y a unos cuatro kilómetros de alcanzar el lago, Nordenskjöld ingresó por un valle que se abre al sur (denominado actualmente Intimani), al trasponerlo divisó desde las alturas el río Betbeder, no así algo que sugiriera una posible conexión con el canal Beagle (Agostini, 1956; Nordenskjöld, 1896; Skottsberg, 2004). Al alcanzar el río citado se dirigió a la cabecera occidental del lago Fagnano y luego regresó al seno Almirantazgo sin alcanzar su objetivo, pero en cambio abrió una nueva posibilidad exploratoria. El 12 de marzo la expedición retornó a Punta Arenas (Fig. 4).

Pasarían varios años antes que una expedición superara lo realizado por Nordenskjöld y esto le correspondió nuevamente a una expedición sueca. El 28 de febrero de 1908, Carl Skottsberg (1880-1963) junto a sus compañeros, Percy Quensel, Thore Halle, Albert Pagels y Karl Müller,

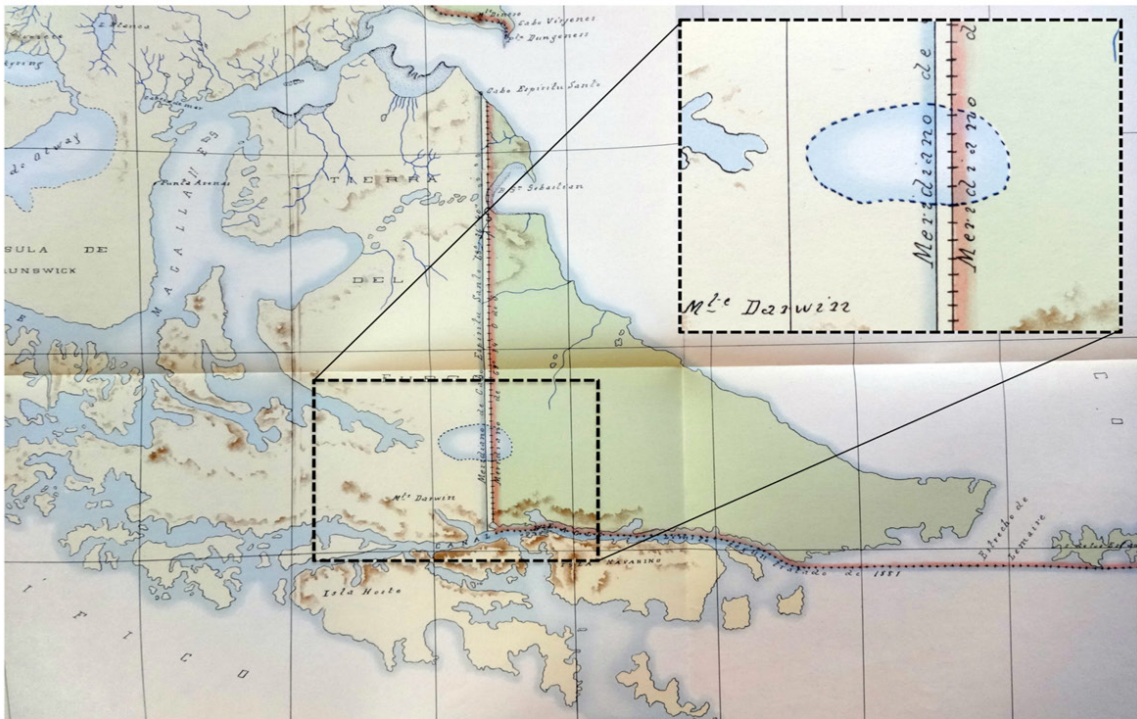


Fig. 2. Arriba: El lago Fagnano bosquejado en “Carta de la extremidad meridional de Sud América construida para señalar el límite entre Chile i la República Argentina”, 1890. Abajo: El mismo lago bosquejado, tras su descubrimiento oficial en 1892, en el mapa “Gobernación de la Tierra del Fuego y las islas Malvinas” (Instituto Geográfico Argentino, 1893)

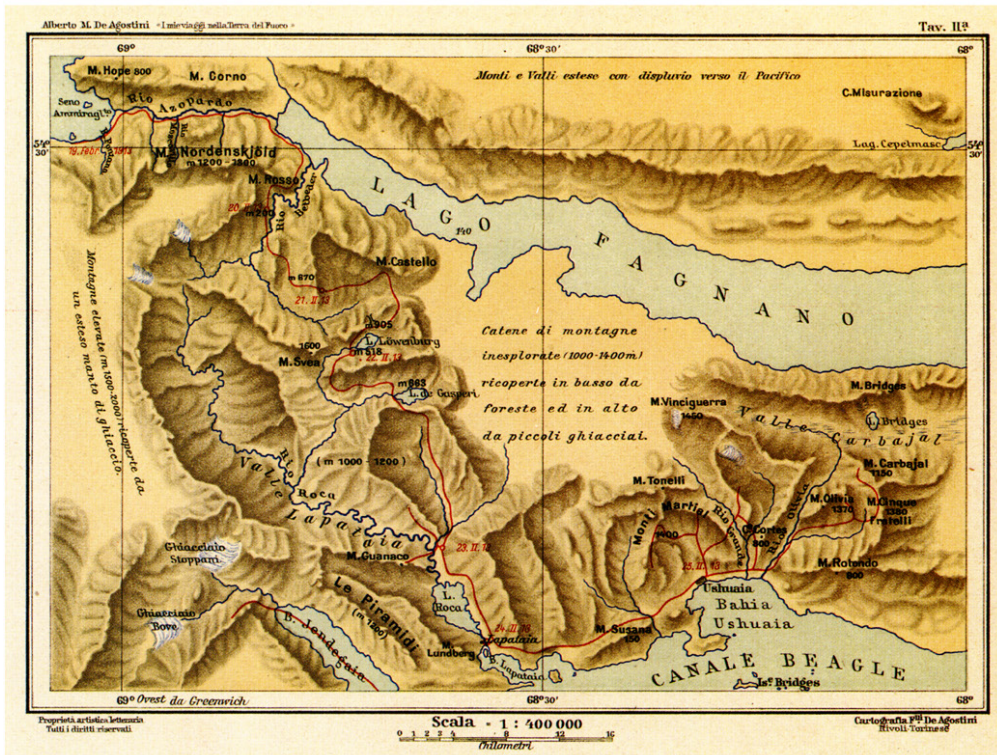


Fig. 3. Arriba: Primer levantamiento detallado del lago Fagnano y sus alrededores realizado por la Comisiones de Límites en 1895. Abajo: Mapa de la ruta de la expedición de Alberto De Agostini entre el seno Almirantazgo y canal Beagle (19-25 de febrero 1913).



Fig. 4. Expedición sueca dirigida por Nordenskjöld en caleta María(1896). Fotografía tomada en las cercanías de la desembocadura del río Azopardo.

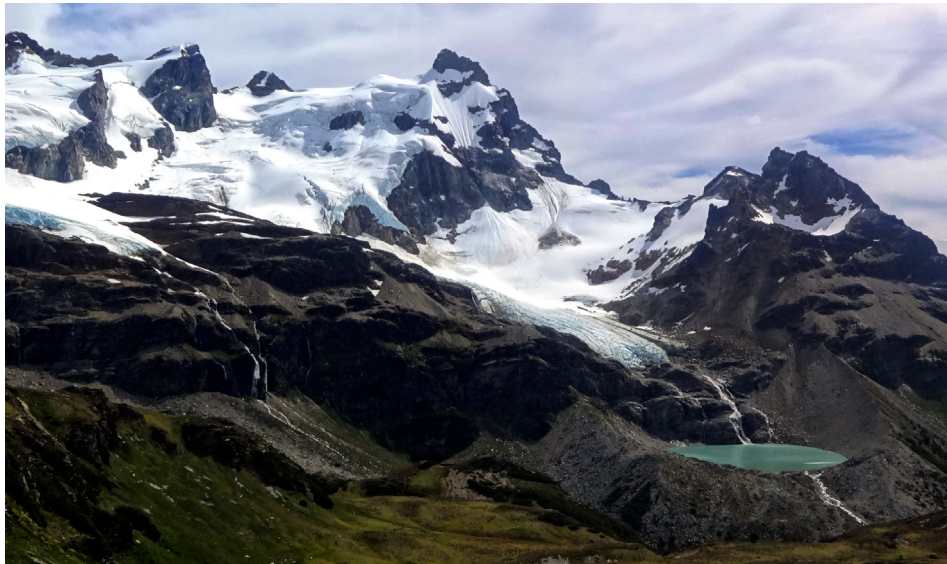


Fig. 5. Flanco oeste del monte Svea desde el paso de "Las Lagunas". (Fotografía del autor, febrero 2015).

remontaron el río Azopardo hasta el lago Fagnano y se introdujeron hacia el sur por el valle del río Betbeder. Desde aquí tomaron rumbo hacia el este a través del río Toledo (afluente del río Betbeder e innominado en aquel entonces), siguieron su curso hasta su nacimiento y en dirección sur-este descubrieron, el 11 de febrero, el paso de las Lagunas, 700 msnm, (Fig. 5). Skottsberg relató: *Probablemente éramos los primeros blancos hombres blancos aquí. Nos han dicho que antiguamente los indígenas solían cruzar las*

montañas desde el [río] Azopardo hasta el canal Beagle, pero no sabíamos si esto era cierto o no; si lo hubiera sido habrían utilizado nuestro paso, el Paso de las Lagunas, como lo denominamos. [...] Fue un poco frustrante no haber podido divisar el Canal Beagle [...] (Skottsberg, 2004, p. 64).

Al traspasar el paso de las Lagunas, divisaron en dirección este un lago que denominaron Löwenborg. Finalmente el 27 de marzo la expedición retornó a Punta Arenas en el vapor



Fig. 6. En el borde izquierdo se aprecia el lago Löwenborg, al centro la divisoria de aguas del lago Fagnano y lago Roca traspuesta por Agostini en 1913. (Fotografía del autor, febrero 2015).

Huemul, el mismo transporte que un mes atrás los había trasladado a Tierra del Fuego².

El 2 de febrero de 1909, monseñor José Fagnano se reunía con el entonces director de la misión salesiana de isla Dawson, el sacerdote Luis Carnino. El motivo de la misma era encomendarle una expedición a la zona del seno Almirantazgo. El objetivo era buscar un lugar en los valles aledaños al lago Fagnano para la creación de una nueva misión y encontrar una ruta terrestre entre el seno Almirantazgo y la misión salesiana “La Candelaria” emplazada en Río Grande (Argentina), estableciendo de esta forma una nueva vía de comunicación con la misión de isla Dawson. El 10 de febrero la expedición zarpó rumbo al seno Almirantazgo. Además de Carnino la comisión exploradora estuvo integrada por los coadjutores salesianos Juan Sikora, Valentín Slabosz, Bernardino Occelli, Juan Ferrando y el peón chileno Ramón Vera. El grupo desembarcó en el extremo oriental del seno Almirantazgo y penetraron por la orilla norte del río Azopardo (tal como lo había indicado Monseñor Fagnano) hasta el lago de su nombre. Al percatarse que no podrían llegar hasta Río Grande debido a las dificultades del

terreno, pensaron dirigirse hacia Ushuaia, para ello se internaron por el valle Bebteder. Al poco andar advirtieron la complejidad de la ruta: *Empezaré por relatar el hecho culminante acaecido en este lapso de tiempo, o sea el de la pretendida excursión hasta Lapataya, con miras de llegarse hasta Ushuaia. [...] y después de mucho andar [por el valle Betbeder] lograron escalar la cima del monte. El espectáculo que se presentaba ante sus ojos, era sin duda grandioso, obsesionante. Hacía el sudeste se veían montañas cuyos altos picachos estaban cubiertos de nieve. Más abajo cual si fueran interminables fajas blanquiazules, se divisaban los glaciares que habrían debido atravesar si querían llegar a la Lapataya [...] Soy del mismo parecer, agregaba el Padre Carnino, si seguimos, por más que tengamos la brújula podemos extraviarnos* [Massa, 1950, pp. 40,41].

El 26 de marzo apareció en el seno Almirantazgo el vapor *Oreste*, en él venían monseñor Fagnano, el padre Ricaldone y su secretario el padre Candela a buscar a los exploradores salesianos. Como recuerdo de este momento existe, al menos, una fotografía tomada por el padre Ricaldone, en la cual se logra apreciar

² *La expedición científica Sueca. Su regreso en el “Huemul”, Una rejion desconocida.*

Anteayer en la primeras horas de la noche fondeó en el puerto el escampavía “Huemul”, al mando del teniente señor Mayer, conduciendo a su bordo a la comisión de naturalistas y jeólogos suecos que hace algún tiempo se dirigió al Seno Almirantazgo, para internarse en esa parte de la Tierra del Fuego, aun poco explorada.

La comisión no sufrió ningún accidente serio en su exploración, y sus ilustrados miembros han regresado muy satisfechos de los resultados obtenidos, pues creen haber sido los primeros en conocer una rejion interesantísima y seguramente inesplorada hasta hoy, a juzgar por los mapas existentes, en los cuales no están marcadas montañas, rios y hasta lagos que ahora la

comisión sueca a descubierto.

Aunque esto último lo consideramos un poco extraño, después de los concienzudos estudios hechos por las comisiones de límites chileno-argentinas, la jira aportará un valioso contingente a la jeografía de la Tierra del Fuego, rejion que ha sido mirada con tanta indiferencia en nuestro país y que muchos hombres de ciencia que la han visitado la consideran de gran porvenir, llegando a creerla apta para el cultivo de los mismos cereales que se producen en el Canada y el norte de Rusia. De esto último hará pronto una prueba concluyente en los alrededores de Porvenir el señor Juan D. Roberts, que ha encargado para ser experiencias, semillas especiales de aquellos paises. (Lunes 30 de marzo de 1908. Chile Austral)

el ventisquero Veer, registro valioso que permitirá estimar su evidente retroceso.

Lo que genera ciertas dudas sobre la expedición salesiana es que el padre Alberto De Agostini no hizo mención de ella en la detallada recopilación histórica que realizó acerca de las exploraciones que antecedieron a la suya. Siendo de la misma congregación resulta difícil que no hubiese tenido conocimiento de ella.

El bien documentado Alberto De Agostini (1880-1960), ansioso de ser el primero en hallar el anhelado paso aborígen entre el seno Almirantazgo y el canal Beagle, antes de intentar la travesía daba cuenta de algunos antecedentes preliminares sobre el tema: *Un importante problema se les había planteado más de una vez a los exploradores e hidrógrafos que visitaron el interior de la Tierra del Fuego, a saber: si existía un paso que comunicase a través de la Sierra Valdivieso, la extremidad de la ensenada del Almirantazgo y la depresión del lago Fagnano con el canal Beagle [...] Avaloraba esta hipótesis una antigua tradición de los indios de los canales Alacalufes y Yaganes, según la cual efectuaban éstos, cuando eran numerosos, la travesía de aquella cordillera para comunicarse con las otras tribus o como entretenimiento de su vida errante. Además se decía que el viaje de costa a costa a través de ambas vertientes, lo efectuaban en sólo dos días, siguiendo los dos valles limitados por un cerro de poca elevación que señalaba la línea divisoria de las aguas de la Cordillera.*

Animados por estas vagas tradiciones y con la esperanza de encontrar el tan deseado paso, intentaron la travesía algunos viajeros colonos de Ushuaia subiendo los valles Lapataia y Yendegaia; pero debido a las dificultades que encontraron en su camino, causadas en su mayor parte por las intrincadas florestas, pantanos, ríos, desistieron de la empresa sin lograr su propósito [Agostini, 1956, p. 114].

Teniendo en consideración la información existente referida a las rutas realizadas por las expediciones suecas, Alberto De Agostini junto a sus compañeros Juan De Gasperi y los hermanos Abel y Augusto Pession lograron unir, entre el 19 y 24 de febrero de 1913, el seno Almirantazgo con canal Beagle, comprobándose que efectivamente

era posible unir ambas localidades ante la ausencia de obstáculos geográficos insalvables. El grupo explorador inició la travesía en caleta María (bahía Azopardo) desde allí se dirigieron al lago Fagnano y remontaron el valle del río Betbeder y al igual que Skottsberg tomaron rumbo hacia el este siguiendo el curso del río Toledo. Aquí Agostini escribió haciendo alusión a lo rentable que sería una explotación maderera y las ventajas que proporcionaría un camino en esta zona: *Crece en esta zona las hayas maravillosamente frondosas y una enorme barrera de grandes troncos altísimos, que se yerguen verticalmente, dicen de la extraordinaria riqueza que podría sacarse de estas florestas, si se hiciera navegable el río Azopardo y se construyeran los caminos necesarios [Op. cit., p. 127].*

Llegando al final del valle Toledo, a diferencia de Skottsberg y su grupo, los italianos siguieron hacia el este llegando a una cumbre innominada (905 msnsm), desde ella divisaron hacia el sur el lago Löwenborg y se dirigieron a él (Fig. 6). Desde este lago continuaron rumbo al sur sin descender al valle del río Rojas, luego de cruzar un monte descubrieron un lago que denominaron Gasperi. Desde aquí caminaron en dirección sur nuevamente y descendieron al río Rojas y siguiendo su curso llegaron al valle Lapataia, cruzaron el río homónimo y subieron el cerro que denominaron Guanaco. Luego del ascenso, volvieron al lago Roca y bordeando su orilla norte llegaron a la bahía Lapataia (Op. cit.).

Si bien se había abierto la ruta seno Almirantazgo-canal Beagle partiendo desde el valle del río Azopardo, aún no estaba del todo claro el trayecto que ofrecía el valle Lapataia y que había sido recorrido por Tomás Zurueta en 1892. Esto debido a la falta de antecedentes y registros disponibles en aquel entonces. En diciembre de 1922 el pintor norteamericano Rockwell Kent (1882-1971) redescubrió esta ruta y dejó de ella un registro excepcional (Kent, 1924). Luego de haber visitado la sección chilena del lago Fagnano y sus alrededores, desembarcó junto a su compañero en bahía Blanca, desde este lugar se introdujeron por el nacimiento occidental del valle Lapataia, por un paso situado al norte del glaciar Dalla Vedova, con el objetivo de llegar a Ushuaia. En el segundo día de viaje Kent encontró vestigios del anhelado paso

aborigen³: *Here it came to me that I had Leith my cap at our last resting place, and I returned to find it. While I was reproaching myself for thus casting my strength and our time, I was rewarded by Discovery of the decaying frames of two Indian shelters. I was to learn in Ushuaia that in former years, when the English misión al that place was active, there had appeared occasional bands of Indians of the Alacaloof race, who by some unknown and difficult way had come across the mountains from the north. It was undoubtedly their traces that we'd hit upon* [Op. cit, p. 115] (Fig. 7).

Luego Kent cruzó el río Lapataia frente a un puesto ovejero (actual Puesto de Lata) y se dirigió a través del valle Vega Larga (denominada en su mapa *Pasture Land*) a la bahía Yendegaia, precisamente donde se emplazaba el casco de la estancia “Austral Jendegaya” iniciada en 1915-1916 por Jerónimo Serka y Slavo Besmalinovic⁴. Desde aquí bordearon la orilla norte de la bahía hasta la caleta, denominada más tarde, *Dos de Mayo* y tomaron rumbo hacia el este a través de una “picada” de unos siete kilómetros hasta cruzar la frontera y llegar a la bahía Lapataia.

A través de las exploraciones graduales realizadas por Nordenskjöld y Skottsberg, y finalmente con la de Agostini y Rockwell Kent, se comprobó, además del aporte de nuevos e interesantes antecedentes geográficos de la zona, que era posible unir a pié el seno Almirantazgo con el canal Beagle al menos por dos vías. El descubrimiento de vestigios aborígenes en el valle Lapataia por parte de Rockwell Kent no deja dudas que este era, al menos, el lugar por donde transitaban los aborígenes. Lo que es aún una incógnita es saber si efectivamente estos remontarían el valle del río Azopardo para cruzar al canal Beagle. Es importante señalar que tanto

Skottsberg como Agostini encontraron en los pasos descubiertos manadas de guanacos. La presencia de estos animales puede indicar que claramente estos lugares, libres de la espesa vegetación dominante en la zona, pudieron ser recorridos por grupos aborígenes tras la caza de ellos, los cuales por medio de sus huellas o en su huida podían indicar o sugerir a sus perseguidores pasos o portezuelos practicables. Al respecto Skottsberg escribió: *Quensel y yo fuimos enseguida a trepar el acantilado detrás de nosotros ya que nos quedaba muy poca carne, y aproximadamente a 750 metros de altura nos topamos con una manada de guanacos [...] Desde una cima de aproximadamente 1000 metros vimos la manada alejarse descendiendo en dirección al valle, en el otro lado del paso.* [Skottsberg, 2004, p. 64]. Agostini por su parte aprovechó las huellas de estos animales: *Para llegar al primer collado sur, el camino más corto habría sido bajar a la cañada; pero la tupida vegetación, que nos tenía ya harto aburridos, nos hizo desistir; preferimos, pues, seguir por encima hacía el oriente los senderos muy hábilmente trazados por los guanacos* [Agostini, 1956, p. 129].

Cuando se iniciaron las solicitudes para el otorgamiento de concesiones terrestres y como forma de regular las ocupaciones hasta entonces informales, fue necesario iniciar los primeros trabajos de mensuras del extremo sur de Tierra del Fuego. Hacia fines de 1929 se inició la definición de los lotes de terreno en el sector de Yendegaia (ver anexo I). En el oficio N° 585 del 9 de noviembre de 1929 el jefe del Departamento de Tierras y Colonización de Magallanes Agustín Ferrada, asignó para la realización de las mediciones al agrimensor Carlos Cortés Corvalán dándole las “Instrucciones para la comisión en Yendegaia”. En el informe se detallaba

³ El lugar donde Kent encontró los vestigios aborígenes coinciden con aquel descrito por Thomas Bridges en 1885:

Propuse hacer una corta visita a Lupataia para ver donde están y qué puede hacerse. Oímos que están allí esperando para cruzar un río con sus familias, que no pueden vadear o nadar, sin embargo de ser tan atrevidos. Fred Hamaka casi se ahogó al intentarlo y ello habría ocurrido si uno de los Dawsonians no se zambulle y lo trajo consigo [...] Estaba admirablemente situado en una eminencia escarpada que dominaba la extensa ciénaga

que había a sus pies, a través de la cual corre el río que conecta Ucasiman con un lago mucho más grande hacía el interior. Esta eminencia estaba coronada con un grupo de árboles fagáceos, bajo el follaje habían sido construidas tres cabañas indias. Encontramos alrededor de veinte nativos en ella, con unos ocho perros. Ese día habían matado un guanaco [Martinić, 1999, p. 82].

⁴ Oficio 144. 30 abril 1929. Archivo Departamento de Tierra y Colonización, Región de Magallanes (en adelante ADTCM).

○ ZURUETA (1892) ● O'CONNOR (1892) ● NORDENSKJÖLD (1896) ● SKOTTSBERG (1908) ● AGOSTINI (1913) ● ROCKWELL KENT (1922) ● DIVISORIA DE AGUAS

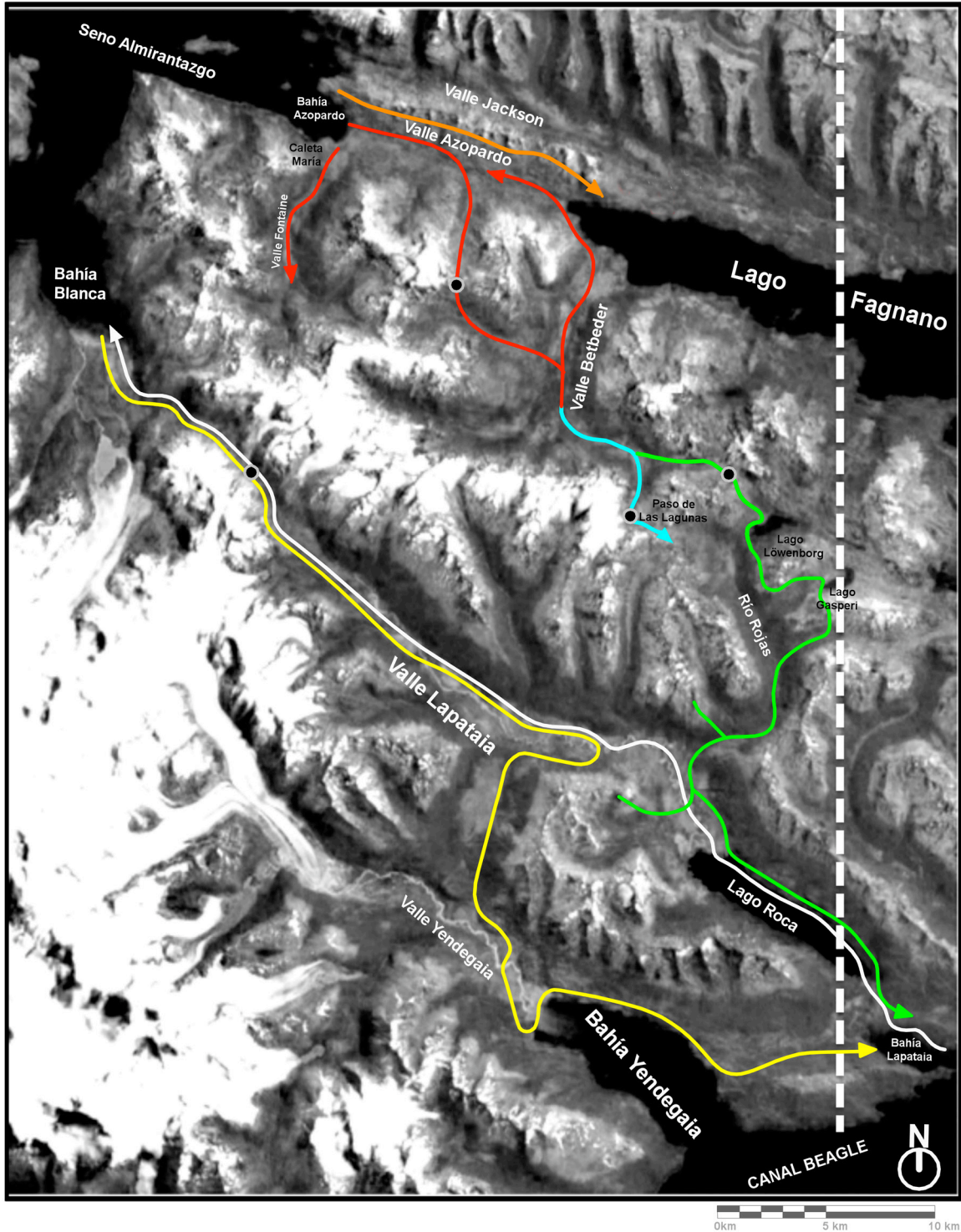


Fig. 7. Rutas aproximadas de las primeras expediciones realizadas entre el seno Almirantazgo y canal Beagle. (Mapa elaborado por el autor).



Fig. 8. "Picada" en el bosque para el trasporte de vigas de madera en bruto hacía el aserradero, posiblemente sector Lapataia. (Fotografía de Alberto De Agostini).

la ruta a seguir y la forma en que debía ir demarcando los polígonos que darían forma a los nuevos lotes. Cortés, utilizando las huellas ya existentes (Fig. 8) y acompañado de los alarifes Waldemar Steimpell, Julio Jaramillo, Luís Alberto Jaramillo y Guillermo Cortés lograron mensurar 18.000 ha durante el mes de noviembre y diciembre de 1929 y comienzos de 1930⁵. Resulta interesante la descripción que Ferrada indicó en cuanto a la ruta entre el lago Roca (valle Lapataia) y el lago Fagnano que el agrimensor Cortés debía seguir, lo que demuestra que a la fecha era aún insuficiente el conocimiento geográfico de la zona, esto a pesar de los descubrimientos realizados por Skottsberg y Agostini casi dos décadas antes: [...] *A partir de la pirámide 24⁶, seguirá la costa norte del Lago Roca, el río Rojas⁷, y siguiendo un estero, cañadón o quebrada hasta caer al río Bebeder [Betbeder]; este río hasta el Lago Fagnano y el río Azopardo hasta llegar al fondo del selo*

[seno] del Almirantazgo, siguiendo la costa hasta Bahía Parry.

[...] Ud. subsanará en el terreno las dificultades que se le presenten para llegar al Lago Fagnano, pudiendo hacer el levantamiento por otros ríos, esteros o caminos que presenten mas facilidades que el río Bebeder [Betbeder].

Finalmente el trabajo iniciado por Cortés concluyó con el plano titulado: *Departamento Tierra del Fuego. Isla T. del Fuego: Norte Canal Beagle. Proyecto de Hijuelación de Terrenos Fiscales: Lotes N° 11, 12, 13, 14*, publicado el 23 de mayo de 1930 y que constituyó el primer proyecto de mensura de la bahía Yendegaia y sus alrededores⁸. Para esa fecha existían dos puentes sobre el río Yendegaia de cuarenta metros de longitud cada uno⁹ y dos kilómetros de planchados construidos por la firma Serka & Cía. en el interior del lote 13¹⁰. Interesante es destacar la demarcación

⁵ Oficio N° 19. 21 de enero 1930. "Planilla de jornales. Mensura y reconocimiento en Yendegaia". (ADTCM).

⁶ Hito que señala el límite entre Chile y Argentina y que se ubica en la orilla norte del lago Roca.

⁷ Corresponde al río Lapataia.

⁸ Oficio N° 512. 23 de julio 1930. "Loteamiento de la isla

Navarino y Yendegaia" (ADTCM).

⁹ Aún se pueden apreciar vestigios de ambos puentes sobre el río Yendegaia.

¹⁰ Oficio. 30 de abril de 1929. "Tasación de mejoras existentes en el lote del terreno fiscal, que ocupa en Yendegaia, la Sociedad Serka y Compañía" (ADTCM).

de senderos graficados en el plano citado, los que se complementan con las denominaciones “camino a Ushuaia”, “sendero a la Bahía Parry” y “al lago Roca”. Con esta valiosa información ya conocemos el grado de avance de las comunicaciones terrestres que para la década de 1930 existían en el extremo austral de la isla y que incluso aún son rutas que se mantienen operativas.

II. COMUNICACIÓN TERRESTRE ENTRE ESTANCIA “VICUÑA”-LAGO FAGNANO

Los cordones montañosos transversales que forman el valle “La Paciencia”, en cuyo interior se encuentran los lagos Deseado y Despreciado, se convirtieron en el primer obstáculo a sortear para penetrar desde la estancia “Vicuña” (lugar donde concluía la red de caminos) hacia el lago Fagnano y viceversa. Ante la inexistencia de un valle que evidenciara un paso para trasponer la cadena montañosa, como lo es el valle Betbeder visto desde la orilla norte del lago Fagnano, tal vez no hubo más alternativa, en el sentido sur-norte, que buscar por cual de los cañadones que desembocan al lago Fagnano y valle Jackson pudiera haber un paso practicable hacia “La Paciencia”. Mientras que en sentido contrario, buscando de la estancia “Vicuña” al lago Fagnano, en el flanco sur del valle “La Paciencia” las alternativas son menos sugerentes, a excepción de un cañadón que desemboca en las cercanías del extremo oeste del lago Despreciado.

Como primer antecedente disponible acerca de los orígenes de la conectividad terrestre en la zona, podemos mencionar que a fines de marzo de 1908, el científico y miembro de la expedición sueca dirigida por Skottsberg; Thore Halle y Karl Müller, unieron el lago Fagnano con el lago Deseado, aunque no detallaron mayores antecedentes de la ruta que siguieron (Skottsberg, 2004, pp. 65, 67) y por ende ignoramos la trascendencia que pudo haber tenido este viaje para el conocimiento de las comunicaciones terrestres en la zona que nos ocupa. Lo que es importante destacar es que al menos en esta fecha no habían habitantes en este sector.

La ocupación definitiva del área que tratamos, se inició cuando la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes, conocida popularmente como la “Industrial”, por decreto supremo N° 2047 del 11 de octubre de 1913 obtuvo los derechos de contrato de colonización de Ramón Moisés de la Fuente, adjudicándose 321.664 ha ubicadas al sur del paralelo 54° y fundó en 1915 la estancia “Vicuña”¹¹. El límite austral de esta concesión era el extenso borde litoral norte del seno Almirantazgo, los terrenos comprendidos entre el valle Jackson y el borde occidental del lago Fagnano y desde su desembocadura hasta punta Canoa¹² (ambos puntos unidos con una línea diagonal).

El 18 de junio de 1917 la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes arrendó a Ernesto Hobbs 15.375 ha emplazadas principalmente en los valles Jackson y Azopardo. Hobbs junto con Alejo 2° Marcou explotaron el campo bajo la firma “Hobbs Marcou y Cia” y en las décadas siguientes la compañía se consolidaría al formarse la Sociedad Ganadera e Industrial Marcou & Cia Ltda. compuesta por Ernesto Hobbs, Alejo 2° Marcou, Francisco D. Paton, Gastón Marcou y Cecil J. Hobbs. Casi de forma simultánea con el arrendamiento obtenido por la sociedad de Marcou, el 1 de agosto de 1917 el alemán Pablo Dieter se adjudicó la concesión del lote “A” con una superficie de 36.500 ha (ver anexo I). Los límites de esta concesión comprendían las inmediaciones del lago Deseado y la orilla norte del lago Fagnano, lugar donde Dieter fundó la estancia “Isabel”. Concluyendo con la ocupación foránea del área, cabe mencionar que la Sociedad Comercial y Ganadera María Behety (subarrendadora de la “Industrial”), aprovechando las condiciones naturales propicias para la extracción de madera a gran escala, inició a partir de 1918 los aserraderos “Puerto Arturo”, “Elenita” y la “Paciencia”, emplazados en los lugares y valles homónimos en la costa norte del seno Almirantazgo (Martinic, 2009). Con lo anteriormente expuesto se fue dando inicio a la ocupación económica de esta parte meridional de la Tierra del Fuego, demarcándose trazados

¹¹ “Territorio de Magallanes. Nomina resumen de las concesiones y arrendamientos vigentes”. 10 folios. Autor: Hugo Pietrogrande. Punta Arenas 22 de marzo de 1927

(ADTCM).

¹² Punta Canoa se ubicada al fondo del fiordo Parry y comienzo del fiordo Cuevas.

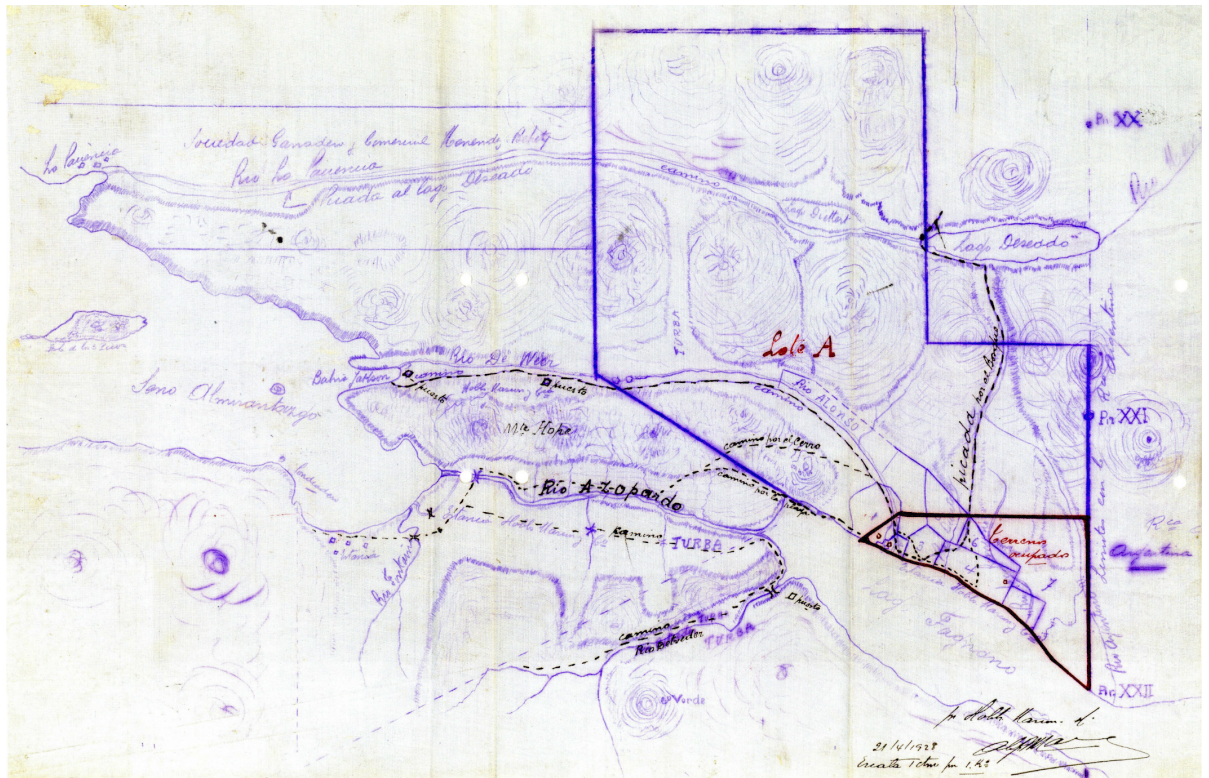


Fig. 9. Mapa inédito elaborado por "Hobbs Marcou y Cia" (21 de abril 1928).

y huellas, que con la presencia humana fueron definiendo y estableciendo las formas y vías de comunicación terrestres y el enmarque de un territorio hasta entonces inabarcable.

En 1926 la firma de Marcou adquirió los animales de propiedad de Pablo Dieter, a quién se le había caducó la concesión del lote "A"¹³, y se fue instalando paulatinamente en la orilla norte del lago Fagnano. El 19 de abril de 1928 Marcou solicitó al Intendente del Territorio de Magallanes¹⁴ la ocupación de una parte del lote "A"¹⁵, adjuntando en la solicitud un mapa inédito (Fig. 9) y que revela varios antecedentes, entre ellos y en lo que nos interesa lo siguiente:

a) La demarcación de las huellas o "picadas" existentes, que da cuenta de la conectividad entre el lago Fagnano-seno Almirantazgo y alrededores.

b) Un "camino" entre el lago Deseado y el interior del valle "La Paciencia" conocido como la

"picada Pasinovic" y que conectaba con la estancia "La Marina" (Argentina) (Figs. 9 y 10).

c) La demarcación de una "picada en el bosque" entre el lago Fagnano y el lago Deseado.

d) La denominación del actual lago Despreciado como lago Dieter.

e) El emplazamiento de puestos, construcciones habitacionales y puentes.

En la misma solicitud del 19 de abril de 1928, Marcou indicó un antecedente desconocido acerca del estudio de un camino entre el sur de la isla y Porvenir, dándose a conocer la antigüedad de este proyecto vial hoy en ejecución: [...] *Con el deseo de ayudar a la construcción de red de caminos en Tierra del Fuego, la sociedad que represento, mandará hacer, por su cuenta, en la próxima primavera una picada desde el Lago Fagnano hasta el Lago Deseado, con el fin de facilitar el estudio del camino proyectado hacia*

¹³ Oficio N° 318. 23 de septiembre 1929 (ADTCM).

¹⁴ Oficio N° 1071. Folio 370 (ADTCM).

¹⁵ El 8 de junio de 1928 la solicitud realizada por Marcou

fue acogida y se le concedieron 3.500 ha de un total de 36.500 ha que conformaban el lote A.

Puerto Porvenir.

La propuesta de Marcou, así como todo aquello realizado por los asentamientos explotadores y que contribuyera a la conectividad en el sur de la isla, caminos, “picadas”, puentes, planchados etc., era valorado por el Departamento de Tierras y Colonización al catalogarlas como “mejoras introducidas” en los campos. Esto beneficiaba y respaldaba a los concesionarios al momento de solicitar nuevos contratos de arriendos, ampliación de los límites del lote, etc. Es por ello que los mismos cada vez que podían declaraban o informaban sobre los trabajos realizados; en otros casos eran lo mismos funcionarios del departamento fiscalizador, los que por medio de visitas a terrenos constataban y daban cuenta de los avances o mejoras introducidos en los campos.

En lo que respecta a la comunicación entre la estancia “Vicuña” y el lago Deseado, existe como antecedente que entre el 2 y 4 de enero de 1929 la expedición finlandesa dirigida por Väinö Auer realizó una excursión a caballo hacia el lago Deseado desde la estancia citada. La expedición fue guiada por el trabajador de la estancia, el oná Freily, quien sirvió de baqueano. En esta oportunidad solo el botánico de la expedición Heikki Roivainen llegó hasta el lago, el resto del grupo se quedó atrás estudiando las turberas (Auer, 1929). Gracias a esta información podemos suponer que ya se tenía conocimiento o noción previa de la comunicación terrestre entre los lugares mencionados, aunque es difícil conocer los orígenes de ella.

A comienzo de la década 1930 la compañía de Marcou ya había construido veintitrés kilómetros entre caminos y picadas, además de varios puentes dentro de los campos que ocupaba¹⁶. Y adquirió más presencia en el sur de Tierra del Fuego al adjudicarse por decreto supremo del Ministerio de Tierra y Colonización N° 2315 del 28 de septiembre de 1938, la totalidad del lote “A” de 37.500 ha, el cual pasó a denominarse lote “8”, además de 250 ha en la isla Tres Mogotes, todo esto por el plazo de veinte años a partir del 10 de abril de 1938. Mientras la empresa liderada por Alejo Marcou se consolidaba y expandía sus límites, la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes devolvía al

fisco anticipadamente 239.000 ha de terrenos de baja productividad y por decreto N° 3018 del 9 de diciembre de 1938, renovó el arrendamiento de solo 60.000 ha por un plazo de veinte años a partir del 28 de enero de 1940¹⁷ (ver anexo I).

Mientras los grandes aserraderos del seno Almirantazgo, pertenecientes a la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety, llegaban a su término hacía 1940 (García, 2012), por decreto supremo N° 34 del 12 de enero de 1942 se autorizó a la Sociedad Ganadera e Industrial Marcou & Cia Ltda. la explotación de los bosques que estaban dentro de los límites de su concesión¹⁸. Con esto, la empresa inició el último gran complejo industrial maderero del seno Almirantazgo, el aserradero “Caleta María”, lo que fortaleció las comunicaciones terrestres entre el lago Fagnano y el seno Almirantazgo a través de los valles Azopardo y Jackson (García, 2013). La apreciación de la prensa de la época respecto a la accesibilidad al sur de la isla era clara, en este contexto es oportuno transcribir una noticia publicada en *El Magallanes* de Punta Arenas (de la edición del 5 de marzo de 1942), donde el tema central era la prohibición de ingresar animales a Tierra del Fuego por una presunta propagación de fiebre aftosa: *Casos peores hemos conocido y sabemos de algunos propietarios de aserraderos en el Seno Almirantazgo que no podrán llevar los bueyes indispensables para su explotación, salvo que internándolos por Porvenir, previa cuarentena, hagan la ruta por medio de los bosques vírgenes, montañas y ventisqueros que separan a esa apartada región del Norte de la isla, hacia la cual nunca se han abierto huellas o caminos.*

A partir de 1945 la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes inició la ocupación de los terrenos de “La Paciencia” (10.000 ha¹⁹). Para hacer efectiva la ocupación de los nuevos terrenos concesionados era necesario transitar por el lote 8 cuyo arrendatario era la Sociedad Ganadera e Industrial Marcou y Cía. Para ello el 7 de febrero de 1946 se reunieron en la oficina de la Inspección de Tierras de Magallanes los representantes de las sociedades involucradas. En la reunión la sociedad

¹⁶ 9 de junio de 1929. Oficio 433 (ADTCM).

¹⁷ Acta de nombramiento a la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes. Depositario provisional. 28 de julio 1960.

Punta Arenas (ADTCM).

¹⁸ Oficio N° 287. 25 de mayo 1953 (ADTCM).

¹⁹ Oficio. S/N° 3 de enero 1945 (ADTCM).

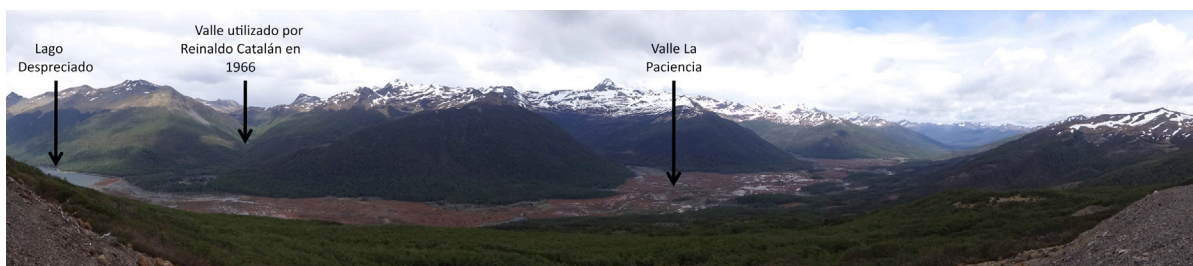


Fig. 10. Valle “La Paciencia”, la flecha indica el valle utilizado por Catalán para traspasar al valle Jackson en febrero de 1966. (Fotografía del autor, febrero 2009).

representada por Marcou se comprometió a que no impedirá ni pondrá obstáculos para que puedan transitar dentro de los campos que forman el lote fiscal N° 8 del plano N° 3, del cual es arrendataria, los arreos de animales de la mencionada Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes.

Al finalizar la primera mitad del siglo XX la ruta entre la estancia “Vicuña” y el lago Fagnano sería demarcada por una desconocida expedición militar realizada en 1948. La travesía se inició en caleta María en demanda del lago Fagnano. Desde aquí hasta el lago Deseado los militares siguieron la misma ruta o “picada” indicada en el mapa elaborado por la firma representada por Alejo Marcou en 1928, para luego continuar en demanda de la estancia “Vicuña”. La transcendencia de esta expedición radicó en que sus integrantes a partir del lago Fagnano en adelante fueron marcando la ruta con tablas clavadas en los árboles y en las zonas libres de vegetación, como las cimas de los cerros, la ruta fue señalada con estacas de madera afirmadas con piedras del lugar. Estas marcas perduraron en el tiempo y años más tarde fueron utilizadas por nuevos habitantes que llegaron al sur de la isla, estableciéndose de esta forma como una ruta “oficial” (ver más adelante).

A comienzos de 1955 Reinaldo Catalán Oporto (1927), quién con el devenir de los años se convirtió en uno de los baqueanos típicos de la zona, llegó por primera vez a caleta María para trabajar en el aserradero homónimo (García, 2012). Respecto a las comunicaciones terrestres entre la estancia “Vicuña” y la bahía Yendegaia, Catalán recuerda: *Antes de venirme a Punta Arenas conocí en Osorno a un joven que había hecho su servicio militar en Punta*

Arenas, él me comentó que los militares habían hecho una expedición al sur de Tierra del Fuego y que la ruta la habían ido marcando [...] cuando llegue a trabajar al aserradero Caleta María a fines 1954 busqué esa huella y la encontré y en 1956 la seguí a pié hasta el lago Deseado. En ese tiempo nadie hablaba de ninguna huella hacia Vicuña o Yendegaia, la gente trabajaba por el lago [Fagnano] cortando vigas no más, no salían a buscar alguna huella “pal” monte, ellos llegaban y se iban por barco a Punta Arenas, nadie sabía como llegar a Vicuña, tampoco era un tema de conversación. Pancho Gómez para quien trabajé en el lote 4 de Cameron por 1961 contaba que había un carabinero de apellido Coloma que había cruzado de Vicuña a Yendegaia y que al ver las condiciones en que trabajaban los trabajadores de Serka en el aserrado lo había multado, en ese tiempo el aserradero estaba donde esta el locomóvil tirado, porque hizo saber en Punta Arenas las condiciones malas en que trabajaban esos hombres, sin luz ni agua, eso era lo que contaba una vez Pancho Gómez.

Antes que yo regresará por segunda vez al lago [Fagnano] en 1966, había un trabajador de don Lucio [Genskowski], el “Macheteado Muñoz”, él sabía como llegar del lago [Fagnano] a la Paciencia, por la subida del [río] Alonso. El era bagualero y conocía mucho la zona y se decía que si a “Machete” lo mandan a jinetear arriba de un árbol, arriba se va a jinetear.

El 1 de abril 1958 la Sociedad Ganadera e Industrial Marcou & Cia Ltda., representada por Juan Kuzmanic S. y Roberto Guajardo G., renovó nuevamente el arrendamiento de los lotes que ocupaba por un plazo de veinte años²⁰. Sin embargo por acuerdo de la compañía, la concesión

²⁰ Oficio N° 261. 30 de julio 1959. Sociedad Ganadera e Industrial “Marcou y Cia Ltda”. Arrendamiento lotes 2

y 8 planos 18 y 3 Seno Almirantazgo, Tierra del Fuego, Magallanes(ADTCM).

fue traspasada en calidad de subarriendo a Lucio Genskowski Pietrogrande (1921-1977), quien de forma particular llevó a cabo una explotación maderera, a menor escala, de los bosques situados en la orilla norte del lago Fagnano (*Op.cit*). De esta manera se siguió manteniendo operativa la huella entre caleta María y el lago Fagnano a través del valle Azopardo; lo contrario sucedió con el valle Jackson que fue perdiendo su condición de vía de comunicación e importancia que había tenido en el pasado.

Tal como lo señalaba el decreto supremo N° 3018 del 9 de diciembre de 1938, el día 27 de enero de 1960 se cumplió el plazo de arrendamiento a la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes y por ende debía restituir al fisco los campos que ocupaba de la estancia “Vicuña” y del lote “La Paciencia”, terrenos restituidos oficialmente el 27 de julio de 1960²¹ (ver anexo I). Según el trabajador Honorio Chiguay G. quién se desempeñó, a comienzos de 1960, como campañista para la “Industrial”, esta empresa antiguamente realizaba arreos de ovejas (preferentemente capones) desde la estancia “Vicuña” hasta la bahía “La Paciencia” para embarcar los animales en el muelle que allí existió. Partiendo de la estancia “Vicuña” se tomaba la dirección hacia el sur pasando por el puesto “Marcou” y siguiendo el río Rasmussen hasta la cumbre del flanco norte del valle “La Paciencia”, allí una de las opciones era bordear el cerro Diamante pasando por el “Paso de la Muerte” y se descendía al valle “La Paciencia” en busca del seno Almirantazgo siguiendo antiguas huellas y planchados realizados durante la existencia del aserradero homónimo (1918-1940 app). Para Honorio Chiguay era más factible, por un tema de distancia, embarcar los animales en la Paciencia que llevarlos hasta Puerto Nuevo (bahía Inútil); que era el otro lugar donde existía un embarcadero, también recuerda que cuando él llegó a trabajar para la “Industrial”, el encargado de “La Paciencia” era Armando Sánchez quien vivía hace años en aquel lugar junto a su familia. Con los arreos realizados por la “Industrial” hacia el valle “La Paciencia” se fue consolidando la accesibilidad terrestre y el conocimiento de la misma hacia el sur de

la isla por la gente local.

En cuanto a la orilla sur del lago Fagnano, el vecino de Porvenir; Santiago Gómez Andrade (1901-1980) era concesionario de 23.700 ha pertenecientes al lote 9. Los límites del lote mencionado estaban comprendido hacia el oeste, la desembocadura del lago Fagnano, este, frontera con Argentina; norte, lago Fagnano y hacía el sur, el paso de las Lagunas (ver anexo I). Si bien el lote 9 era concesionado hace años por Santiago Gómez, éste no había hecho uso de él, hasta que previo acuerdo con Reinaldo Catalán Oporto, quien ya conocía el sector, iniciaron su explotación (García, 2012). De esta forma Catalán en febrero de 1966 realizó su primer cruce arreando vacunos desde Cameron al lago Fagnano: *Llevabamos 81 vacunos y 15 caballos desde el lote 4 de Cameron, desde allí nos demoramos como 5 días hasta la estancia “Vicuña”, el viaje lo hice con los campañistas; José Rival, Álvarez y el “Gorra de Mono” [...] pasamos por la estancia “Vicuña” que era de Jorge Quiñones y más al sur estaba el lote 12 que era del sr. Nicolás Sesnich y que lo administraba su cuñado Marcelino Iglesias viejo²², él ahí nos pasó a dos campañistas más para que nos ayudaran por dos días, ahí estaba “Macheteado” Muñoz y “Papitas” que era un viejito de apellido Ojeda [...] desde Vicuña no demoramos como 15 días hasta el lago [Fagnano] porque no había huella y teníamos que ir abriendo camino con hacha y buscando las mejores picadas. Llegamos a la casa “Marcou” sin problemas porque hasta ahí es pura vega no más. De ahí buscamos hacia las cumbres de “Marcou” y nos agarró una nevazón que no veíamos nada y tuvimos que bajar, los animales quedaron a la buena de dios, perdimos a 20 animales pero al otro día los encontramos. Cuando estábamos en las cumbres Marcou bajamos buscando hacia la Paciencia, no hacía el lago Deseado. Llegamos cerca de la orilla [oeste] del lago Despreciado, ahí arreglamos un corral grande que había y dejamos descansar a los animales. Yo fui al lago Deseado y encontré un cartel de madera que decía “Fagnano”, yo sabía que no era el lago Fagnano y entonces me di cuenta que el cartel tenía una flecha y indicaba*

²¹ Ver nota 13.

²² Luego de la reposición al fisco de la estancia “Vicuña” (perteneciente a la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes) en 1960, se creó entre otros, el lote N° 12, el cual fue adjudicado por Nicolás Sesnich y administrado por su cuñado Marcelino Iglesias Estrada quien había sido

el encargado de la estancia “Vicuña” en lo tiempos de la “Industrial”. Más tarde el lote N° 12 fue vendido a Smiljan Coro quien a mediados de la década del noventa lo vendió a la forestal Trillium. Actualmente el casco de la ex estancia del lote N° 12 es ocupada por la sede administrativa de Wildlife conservation Society (WCS) en Tierra del Fuego.

que hacia allá estaba el lago Fagnano [...] estos carteles decían “Regimiento Pudeto 1948 Ejército de Chile” y estaban puesto desde el lago Fagnano, por la misma ruta donde pasa el camino ahora, hasta la casa de “Marcou” más o menos [...] yo después usaba esa ruta para ir desde caleta [María] a [estancia] “Vicuña” [...] por que el terreno era más firme para pasar animales, pero en ese momento no la ocupe por estaba muy tapada la pasada por el lago, habían muchos árboles caídos y había que pasar por el agua.

Después de ir al lago Deseado volví al [lago] Despreciado por que por ahí los valles eran más abiertos [...] subimos por el lado derecho un valle y pucha que nos costó porque era empinado el terreno y los pobres animales apenas subían (Fig. 10). Ya después que subimos llegamos a una laguna de donde nace el río Alonso y había unos corrales y cercos antiguos que ya estaba en el piso y dije por aquí es la cuestión [...] así que seguimos el río Alonso hasta el lago Fagnano [...] cuando íbamos bajando hacia el lago Fagnano por el río Alonso en una árbol estaba tallado el escrito: “Geólogo N° 3 - Oyarzo, Oyarzún, Valenzuela, Ulloa-Campamento de Almuerzo” en el lugar habían unos jarritos enlozados que al tomarlos se desasieron. Después en el lago [Fagnano] buscamos “pa” caleta [María] y cruzamos el río Azopardo con los animales a nado, cerca de donde estaba el puente que don Lucio Genskowski había arreglado porque estaba muy malo antes, dejamos los animales por la pista de aterrizaje y fuimos a caleta María, los trabajadores de don Lucio no podían creer que había llegado por tierra a caleta María. A los tres días que llegamos llegó el barquito con los víveres que me enviaba don Santiago Gómez quien era mi socio y ahí don Lucio me prestó una casita para dejar los víveres antes de subirlo al lago Fagnano.

III. EXPEDICIÓN YENDEGAIA-VICUÑA 1968

El contexto

Expuesto a modo de contextualización el descubrimiento parcial del territorio austral de la isla Grande y algunas interrogantes que

aún permanecían sin respuestas sobre esta extensa área en lo referido a los posibles pasos aborígenes entre el seno Almirantazgo y el canal Beagle y las primeras expediciones foráneas, queda de manifiesto el interés que despertó el interior del sur de Tierra del Fuego a comienzos del siglo XX, que para el año de la expedición “Yendegaia-Vicuña 1968” prácticamente se había perdido. Las conexiones terrestres hacia 1968 entre el valle Lapataia y el seno Almirantazgo eran nulas o desconocidas, las personas que habían trabajado durante la primera mitad del siglo XX en esta zona, en gran parte se habían retirado, lo que dificultó el traspaso de información y conocimiento más profundo adquirido tras años de recorrer el territorio²³. Entre el seno Almirantazgo y el lago Fagnano existían “picadas” o huellas que permitían una comunicación terrestre y que eran utilizadas por la empresa maderera de Lucio Genskowski Pietrogrande, las cuales, como ya se ha visto, habían sido abiertas por la compañía de Marcou décadas atrás (García, 2013). Entre el lago Fagnano, lago Deseado y el puesto “Marcou” aún existían algunas marcas de la expedición militar de 1948, que era utilizada por el baqueano Reinaldo Catalán luego de rehabilitarla y mantenerla operativa para el mejor arreo de sus animales y su propia movilización entre la estancia “Vicuña” y su rancho emplazado en la orilla sur del lago Fagnano próximo a la desembocadura del río Betbeder. La línea fronteriza internacional era, y siempre lo ha sido, incontrolable debido a su inaccesibilidad y desconocimiento de su fijación, sólo se conocía donde estaban los hitos fronterizos pero no lo que había entre ellos. La cuestión limítrofe (litigio del canal Beagle), entonces incierta de hecho, con Argentina hacía prever la necesidad de un conocimiento detallado de la zona fronteriza y sus alrededores.

Origen y desarrollo

En el contexto expuesto se solicitó al personal de la tenencia Yendegaia, a mediados de noviembre de 1967²⁴, realizar un patrullaje exploratorio que

²³ En especial las que habían trabajado en el aserradero “Caleta María”.

²⁴ En aquel entonces la Tenencia Yendegaia estaba a cargo del sargento 1° Lorenzo Medina Romero.

uniera la tenencia “Yendegaia” con el retén “La Vicuña” ubicado en las inmediaciones de la estancia homónima, con el objetivo de hallar un ruta terrestre entre ambas localidades. La responsabilidad de la expedición la asumió el teniente de carabineros Raúl Eduardo Álvarez Pinto, destinado desde la Tenencia Monte Aymond a la Tenencia Yendegaia el 1 de diciembre de 1967, quien designó como compañeros de ruta al cabo y práctico de auxilio José Adán Bascur Torres, y a los carabineros José Gregorio Santana Mancilla y José Germán Gallardo Gallardo (Figs. 11, 12 y 13).

Recepcionada la orden para la realización de la expedición, se iniciaron los preparativos con patrullajes al sector del lago Roca, de ello se dejó constancia en el *Libro de Novedades de Población 1967-1971* de la Tenencia Yendegaia: *Se realizó patrullaje por el sector fronterizo de Lapataia hasta el lago Roca. Desde ese lugar se recorrió totalmente el lado sur del lago y continuó hasta el puesto de Champa. Se procedió a juntar los potros salvajes del sector y hacerlos tomar dirección del Almirantazgo. A las 20 hrs del día 26 del actual se llegó hasta el puesto Las Latas donde se permaneció hasta las 8 hrs. Se traen 2 caballos para la Tenencia.*²⁵

Total kilómetros recorridos 180. No existen caminos sino senderos de mala calidad. Dos veces debe bajarse al lago [Roca] y transitar con el agua que llega hasta la silla de montar. Turbas o pantanos en todo el lugar. Debe transitarse con personas que conozcan el sector.

A sido una experiencia más para el viaje a La Vicuña en perspectiva

Yendegaia, 28 de diciembre de 1967

*José Bascur Cabo de Carabineros / Edo.
Álvarez Pinto Teniente de Carabineros*

Los expedicionarios sabían que los desafíos del viaje comenzarían una vez dejado atrás el río Lapataia y se introdujeran en el valle del río Rojas o cañadón Parrillar. Hasta aquí la ruta era “accesible” y conocida por los carabineros debido a los patrullajes que realizaban con anterioridad y por el tránsito de los trabajadores de la estancia “Yendegaia”. La expedición remontó el río Rojas hasta el lago Löwenborg, desde aquí siguieron



Fig. 11. Expedición “Yendegaia-Vicuña 1968”. De izq. a der.: José Bascur, José Santana, José Gallardo. Lugar indeterminado. (Fotografía gentileza Washington Gallardo V.)



Fig. 12. De izq. a der.: José Santana, José Gallardo, Eduardo Álvarez. Lugar Indeterminado. (Fotografía gentileza Washington Gallardo V.)



Fig. 13. En primer plano José Gallardo, al fondo se aprecia el cerro “Castillo”. (Fotografía gentileza Washington Gallardo V.)

hacia el norte, ascendieron hacia una cumbre innominada y cruzaron la divisoria de aguas del lago Fagnano y Roca, seguramente por el mismo paso utilizado por Agostini y sus compañeros en

²⁵ Estos caballos serían utilizados como cargueros en la expedición.

1913. Al descender llegaron a un valle innominado que confluye con el río Toledo, continuaron por éste hasta el río Betbeder, desde aquí traspasaron al valle del río Sáez y lo remontaron a través del paso “Luís Guillermo”, avanzaron hacia el oeste hasta alcanzar el valle del río Mascarello y descendieron cerca del extremo oriente de la cancha de aterrizaje de caleta María. Desde esta localidad y hasta “La Vicuña” ya existían huellas o “picadas” e incluso los policías encontraron las marcas dejadas por la expedición militar de 1948. Finalmente la expedición unió en siete días la tenencia Yendegaia con el retén “La Vicuña” y su regreso, utilizando la misma ruta, fue realizado en tan solo cuatro días. Como recuerdo y testimonio de la expedición de 1968, aún permanece en las hojas del *Libro de Población 1967-1971* mencionado, el registro del retorno a Yendegaia del grupo expedicionario:

3 de febrero de 1968

*De guardia carabinero Francisco Cárdenas
El día 11 de enero se salió de patrullaje
montado con el fin de unir esta Tenencia con el
reten La Vicuña.*

*Luego de llegar-Caleta María en el Seno
Almirantazgo, fiscalizo río Azopardo y lago
Fagnano se continuó hasta la vicuña llegando el
día 17.*

*El lunes 29 se emprendió el regreso
llegando hasta esta Tenencia a la hora anotada
(14:00 hrs)*

*Francisco Cárdenas, Carabinero / Edo.
Álvarez Pinto, Tte. de Carabinero*

La ruta realizada entre el valle del río Rojas y caleta María fue la más interesante y decisiva de la expedición, en este trayecto, y según el relato del viaje, no se encontró indicio de huella y “picadas”, ni nada que les diera algún atisbo por donde debían continuar. Cabe lamentar el extravío del mapa preliminar que se utilizó durante la expedición y en el que se detalló la ruta exacta realizada, siendo de suma importancia pues en el registro no se proporcionan datos precisos sobre el trayecto seguido.

Los aporte de la expedición

Los aportes de la expedición pueden ser valorados por su contribución al conocimiento

histórico y de las comunicaciones terrestres de la región austral de Tierra del Fuego. El reciente hallazgo del registro escrito inédito de la expedición (ver anexo II) nos permitió conocer los detalles de este viaje, hasta entonces desconocido, y valorarlo considerando las circunstancias y el contexto histórico, geopolítico y social en que se realizó. El informe da cuenta de un patrullaje de exploración policial donde lo que interesa no son observaciones de carácter científico sino más bien el registro de personas presentes en la ruta recorrida y todo aquello relacionado con la seguridad de la línea y zona fronteriza con Argentina, por ello están ausentes datos rigurosos como las alturas y pendientes de las montañas atravesadas, coordenadas geográficas, caudal de los ríos, temperatura, croquis, fotografías, especies animales avistadas etc. A pesar que el informe es breve (sólo cuatro páginas), es preciso y notable por la forma amena y sincera, con un estilo directo sin divagaciones, en que ilustra el recorrido y el panorama fueguino de aquel entonces referido a la conectividad terrestre, en este sentido el informe considera un subtítulo denominado “Estado del sendero” donde diariamente se anotaron observaciones de la ruta. Otro excelente aporte es la descripción que se hizo del único lugar habitado de la ruta explorada, Caleta María. Para ello el relato se detiene con el título “Antecedentes del sector” y proporciona antecedentes desconocidos en lo referido al número de habitantes que vivían y trabajaban en el aserradero que mantenía Lucio Genskowski P. El informe fue desarrollado por el teniente a cargo del patrullaje Raúl Eduardo Álvarez a partir de la transcripción de los datos anotados en su “libreta de patrullaje”.

Si bien en el registro escrito no informa o menciona la existencia de fotografías que hallan registrado el viaje, fue muy acertado el hallazgo de diez imágenes inéditas conservadas en el álbum familiar del carabinero José Gallardo G. (ver más adelante). Un aporte excepcional, por lo novedoso, son las imágenes de Caleta María, donde se aprecia el galpón del aserradero, y del puesto “Marcou” (Fig. 14).

Su huella en el territorio

El informe de la exploración termina con la manifestación de la necesidad de un camino que



Fig. 14. Arriba: Puesto "Marcou" 1968. (Fotografía gentileza Washington Gallardo V.)
Abajo: vestigios del puesto "Marcou", febrero 2013. (Fotografía del autor).

uniera Yendegaia con “La Vicuña”. Diez años más tarde, Hans Niemeyer F. condujo la expedición de 1978 que definió el trazado definitivo de la senda de penetración Vicuña-Yendegaia (García, 2012). Para esa fecha ya no quedaba ningún miembro de la expedición de 1968 en la Tenencia Yendegaia. Hans Niemeyer desconocía completamente lo realizado por la expedición policial²⁶; no obstante el baqueano Reinaldo Catalán, quien junto a Francisco Oyarzún guiaron a Niemeyer en su travesía, era uno de los pocos que tenía conocimiento de la expedición de los carabineros; *Yo sabía por donde habían pasado los carabineros porque yo encontré restos de fogatas que ellos habían dejado [...] ellos no pasaron por el paso de Las Lagunas, fueron a dar la vuelta por atrás, por el lago Lowenborg y después siguieron por un río que nace de arriba del paso de Las Lagunas, y ese río viene a caer al río “belbi” [Betbeder] y de ahí tomaron derecho y se dejaron caer a caleta María por allá por el río Mascarello.* Al tener Catalán conocimiento del paso de los policías, no tuvo dudas de que era posible llegar a Yendegaia con caballos. Este conocimiento que portaba el baqueano confirmó la ruta que debía seguirse y para Hans Niemeyer este simple dato no pasó inadvertido y lo registró en su cuaderno de campo siendo quizás la primera referencia escrita sobre la expedición policial; *Se alcanzó un punto donde se junta al río Betbeder un afluente que le cae por la ribera izquierda proveniente de un cañadón que se abre desde occidente y que nace en unos cerros altos. Según Catalán esta ruta habría seguido un grupo de carabineros para pasar de Yendegaia a Caleta María* (Ministerio de Obras Públicas, 1978, p. 37) (Figs. 15 y 16).

Los recuerdos de un integrante

Por diversas razones suele omitirse en los registros de viajes acontecimientos que en su momento se cree que no tienen o tendrán trascendencia alguna o porque simplemente no son pertinentes y necesarios para el objetivo del proyecto. Así estos acontecimientos, detalles o anécdotas serán solo recuerdos personales que permanecerán en la memoria de sus protagonistas.

El registro de la expedición “Yendegaia-Vicuña 1968” no estuvo ajeno a lo señalado y José Santana M., miembro de la expedición aún recuerda algunos sucesos y anécdotas acontecidas durante el viaje que complementan y aclaran algunas dudas del registro escrito:

La expedición no fue tan organizada, nosotros no teníamos conocimiento que alguien halla hecho esa ruta [...] llevábamos una carta y marcábamos por donde supuestamente estábamos pasando [...] también marcábamos por donde pasábamos para después regresar por ahí mismo y no andar perdido y andar buscando. Los caballos que llevamos nosotros eran, uno, el que llevaba yo, porque como yo era el más nuevo. Yo llevaba mi caballo que montaba y además llevaba el caballo que llevaba todas las provisiones y ese lo habíamos ido a buscar al lago Roca. Estaba a medio amansar no más, así que le mandamos toda la carga no más. [...] yo era el que tenía que cuidar de los caballos, uno era el baqueano y el otro era el Práctico de Primeros Auxilio, y era con el que me llevaba más, y el teniente, bueno, había que ensillarle el caballo y todo el asunto, era el Jefe.

Recuerdo que subimos por el cañadón Parrillar y llegamos a un lago [Löwenborg] y estuvimos como medio día orillando su lado izquierdo [lado norte], [...] nosotros ya en ese lago encontramos castores. No habíamos visto castores y nos pareció raro cuando encontramos en el agua unos palos blancos y tallados como en forma de lápiz, pero para no pecar en vano o por ignorancia nadie quiso decir nada hasta que José Gallardo nos dijo que eso lo hacían los castores y que habían sido traídos de la Argentina, después vimos las represas.

Yo era el más joven ese tiempo, pero el teniente también era joven y se nos desmayó dos veces, se nos desvaneció. Esto fue un día que subimos a una cumbre más o menos prolongada [...] Empezamos en la mañana a subir y al medio día estábamos más o menos en la mitad de la cumbre del cerro pero con pura mata aparragada y entonces había que

²⁶ Recordemos que su carácter secreto o reservado determinó que este viaje permaneciera en el anonimato.

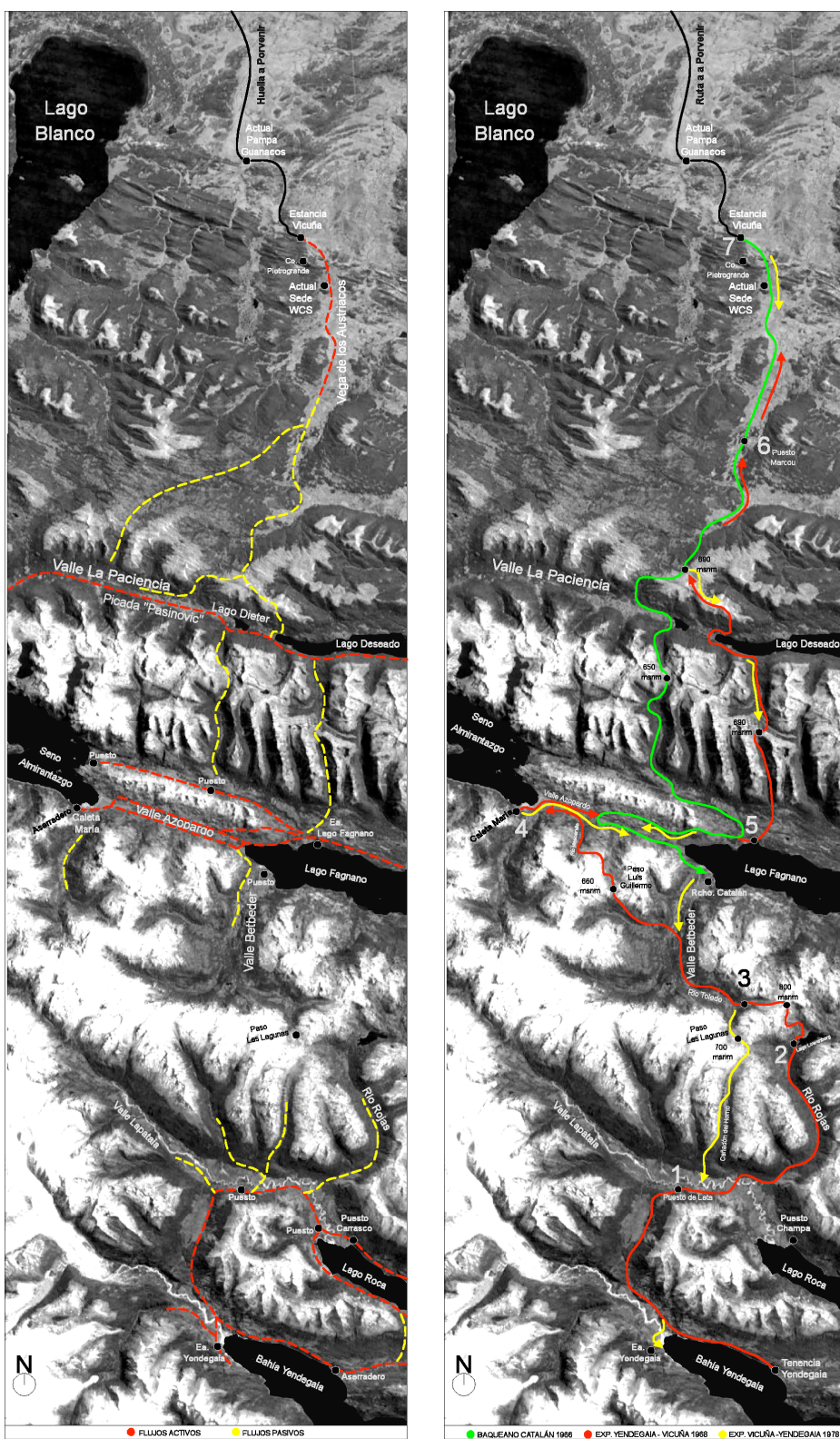


Fig. 15. Izq. Flujos terrestres hacia 1940. Der. Expediciones realizadas entre 1966-1978, con número se indican los campamentos de la expedición “Yendegaiá-Vicuña 1968” (mapas elaborados por el autor. Base: Google Earth).

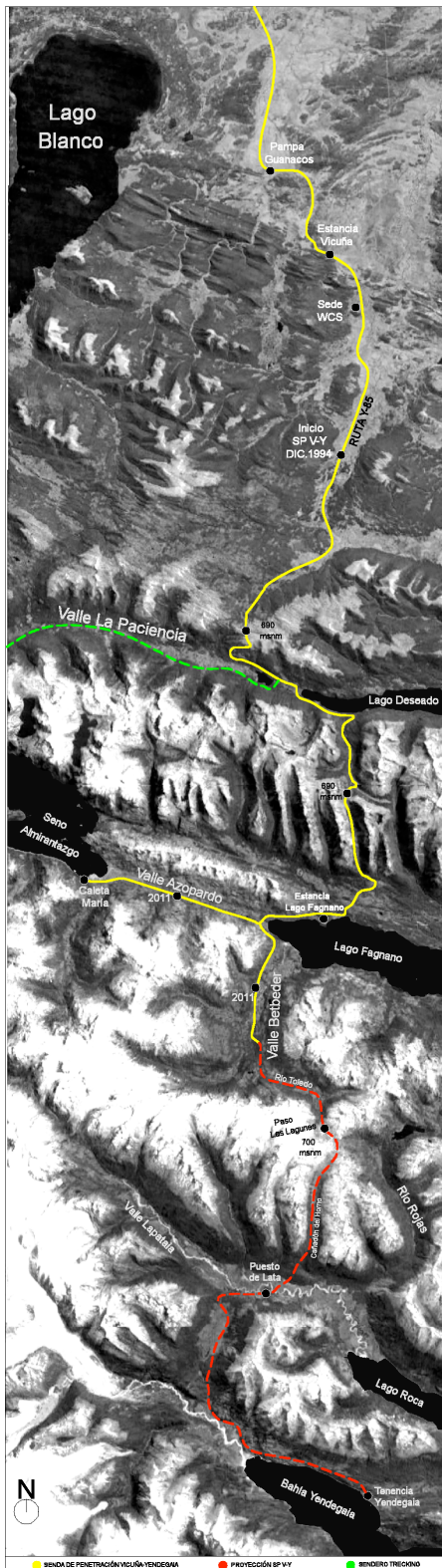


Fig. 16. Avance actual de la senda de penetración Vicuña-Yendegai (mapas elaborados por el autor. Base: Google Earth).

ir buscando por donde pasar con caballos a tiro y en eso se nos desmaya el teniente, se nos desvaneció, vimos que estaba blanco y se sentía mal [...] paramos todos, descansamos un rato, prendimos fuego, tomamos una taza de café y partimos y como a la media hora mi tío se desvanece de nuevo, era como el cuarto día, el teniente decía que se sentía mal [...] ese fue el peor día de la ruta, con mata aparragada y con turba [...] habían día que los caballos solo nos servían para llevar las cosas. La ruta era exigente, todos los días empezábamos nuestras actividades como a las seis de la mañana para aprovechar el máximo el día y hasta donde encontrábamos lugar seguro para acampar y eso era tipo seis, siete de la tarde [...] se caminaba todo el día.

Cuando llegamos a caleta María ya no era problema porque había picada [...] pero de caleta María para el sur no había nada camino de animales nada [...] a un día de llegar a caleta María fue la primera manada de guanaco que encontramos y carneamos un guanaco y nos pusimos a cocinar [...] en el cerro donde estaban los guanacos, le pusimos cerro “Guanaco” porque fue el primer piño de guanaco que encontramos después de varios días y como se nos había acabado la carne, lo único que llevabamos era café, no teníamos nada más ni pan, nada, y así hicimos nuestros anticuchos.

Cuando llegamos a caleta María con las piernas y paleta del guanaco, Germán Genskowski lo cambió por cordero asado para que nosotros siguiéramos nuestro camino [...] El papá de Germán no estaba, porque lo había aplastado un tractor [...] El muelle de caleta María aun estaba bueno, porque ahí cargaban madera.

Llegando al puesto “Marcou” nos encontramos con una patrulla de carabineros que había salido desde la Vicuña ha nuestro encuentro. Cuando el viaje terminó nos quedamos con Bascur como 15 días en la “Vicuña”, Gallardo con el teniente se vinieron a Punta Arenas a dar cuenta de la travesía [...] Cuando regresamos a Yendegai, de la Dirección General de Carabineros le ordenaron a [la Tenencia de] San Sebastián que el teniente que estaba allí vaya a dejarnos hasta caleta María

y de ahí se devuelvan y ahí andaba el teniente Alcaino y el carabinero Montaña de Pampa Guanaco y otro carabinero que no recuerdo su apellido, fueron tres.

Cuando llegamos de regreso, la gente de [la estancia] Yendegaia estaban asombrado porque habíamos logrado algo que ellos no tenían conocimiento, [...] para ellos fue asombroso que hubiésemos logrado cruzar [...] no pensaban que nosotros íbamos a llegar a la Vicuña [...] tuvimos felicitaciones y anotaciones positivas de la Dirección General de Carabineros [...] yo tenía una foto que nos sacamos en la cumbre más alta, donde había un ventisquero, pero lamentablemente la perdí.

No se nada del teniente Álvarez, la última vez que lo vi fue en el año ¿88? ¿89?, nos encontramos en el hospital de Carabineros, de José Bascur supe tiempo atrás que estaba muy enfermo y estaba en Arica o Antofagasta, José Gallardo ya falleció.

José Gallardo, el carabinero baqueano

Si toda expedición tiene un líder, un hombre decisivo para el éxito del objetivo, la expedición “Yendegaia-Vicuña 1968” no fue la excepción, al respecto Santana recuerda; El carabinero José Germán Gallardo tenía experiencia en la zona, él era nuestro “carabinero baqueano”, él ubicaba por donde íbamos a pasar cuando no había una pasada evidente [...] En una oportunidad José Gallardo se notaba agotado, cansado, porque él cuando no había una pasada salía a buscar y a recorrer, nos decía “quédense aquí yo voy a ver, si encuentro una pasada disparo una vez y uds. Avanzan”, entonces a veces no había pasada y se tenía que devolver y andaba el doble que nosotros y claro eso lo cansaba harto pero nunca se rindió [...] del grupo él era la persona más experimentada en este tipo de travesía [...] él participó en un arreo de caballos con el General de Carabineros Stange entre Tierra del Fuego y Aysén, él en la institución era muy conocido por ese viaje. Efectivamente y tal como nos informa José Santana, José Gallardo participó en dicho arreo de 1.800 km en el cual se arrearon 550 caballos ariscos en escenarios y condiciones geográficas

para nada fácil, a fines de 1958 y comienzos de 1959 (Stange, 1997). Esta experiencia y otras más de Gallardo serían transcendentales para el éxito de la expedición “Yendegaia-Vicuña 1968”, Santana agrega; a diferencia del viaje entre Tierra del Fuego y Aysen que había realizado Gallardo, es que el nuestro no tenía ningún indicio de huella, había que buscar por donde andar y en ese sentido sin Gallardo no hubiésemos cometido nuestro objetivo, él era una persona con mucha experiencia en rutas difíciles y con los caballos, el era domador, era jinete. Cuando yo llegue a Yendegaia [Noviembre de 1967] Gallardo ya estaba allá y cuando me retire [enero de 1970] él se quedó.

Interesante son algunas de las impresiones que dejó el General Stange sobre Gallardo durante el “gran arreo” de 1958-1959, primero cuando en su relato presenta a sus compañeros de ruta; [...] Dos de ellos, Gallardo y Muñoz, con algunos conocimientos de disciplina policial, pero con un gran bagaje de experiencia en faenas campestres, han sido contratados en Carabineros específicamente para el arreo, pues son expertos domadores [Op. cit, p. 63]. Y luego, en la ciudad de Natales, cuando Gallardo frente a la mirada de escépticos montó un caballo arisco para domarlo; [...] Luego Gallardo también lució sus habilidades de jinete. Había nacido en el campo; se había criado junto a los caballos y ahora vestía de carabinero, jera quien representaba “nuestro arreo”! [Op. cit].

José Germán Gallardo Gallardo, nació en la localidad de Nercón en la isla de Chiloé el 28 de marzo de 1930. Fue hijo de madre soltera, condición por la cual era, de cierto modo, discriminado en el ambiente familiar y social. Gran parte de su niñez se crió junto a su abuelo materno a quien ayudaba en las faenas de campo en especial en el arreo de vacunos. En 1944, a los 14 años de edad decidió viajar a Punta Arenas en busca de mejores condiciones laborales y expectativas de vida, logrando ingresar a trabajar en las estancias de la Sociedad Explotadora Tierra del Fuego, emplazadas en la isla Grande. Empezó trabajando como peón, “caballerista”, limpiando establos, iniciando de esta forma su estrecha relación con los equinos. Con los años comenzó a domar y amansar caballos llegando con los años a instaurarse como

un reconocido en el oficio. Realizó su servicio militar en el Regimiento Pudeto de Punta Arenas y al concluirlo retornó nuevamente a Tierra del Fuego para seguir trabajando en lo que sería su especialidad y virtud; la doma de caballos.

A los 26 años de edad Gallardo ingresó a Carabineros de Chile de una forma muy particular. Como se mencionó anteriormente, al finalizar 1958 el entonces teniente Rodolfo Stange debía cumplir la misión institucional de arrear 550 caballos desde Tierra del Fuego, específicamente desde Caleta Josefina, hasta Aysén. Un año se estuvo juntado los caballos de propiedad de Sociedad Explotadora Tierra del Fuego y entre los encargados de hacerlo estuvo Gallardo. La edad permitida para ingresar a Carabineros de Chile era de 25 años, pero a fines de 1958 Gallardo ya tenía los 26 años cumplidos. Desconocemos los motivos, pero Stange sabía de antemano que José Gallardo debía estar en el “gran arreo”, por su experiencia y el nombre que se había ganado como domador de caballos en la región, fuese como fuese lo quería de cualquier forma. Fue entonces por gestión del mismo Stange que a Gallardo se le convalidó su año de servicio militar como un año de servicio en la fuerzas armadas, rebajándose su edad en un año e ingresando de esta forma a la institución, la cual le daba la oportunidad de un potencial trabajo con un sueldo estable y mejor que lo ofrecido en las estancias. Cabe señalar que los domadores de caballos eran bien valorados, eso convirtió a Gallardo en una persona atrayente para carabineros, en un tiempo en que los patrullajes a caballos eran frecuentes.

Después del “gran arreo”, Gallardo inició su carrera policial en Tierra del Fuego, primero en Porvenir y luego por sus conocimientos territoriales fue destinado al retén “La Vicuña”. En 1961 contrajo matrimonio con Flor Velásquez Montiel y 1962 fue trasladado, junto a su familia, al entonces retén de Yendegaia.

Desempeñándose en Yendegaia y durante sus patrullajes al sector del valle Lapataia uno de sus objetivos era capturar caballos salvajes para luego amansarlos, haciendo uso de su maestría, y enviarlos en algún barco de la Armada de Chile a la central de Carabineros en Punta Arenas. Siempre expuesto a algún accidente en las faenas de amanse y doma, su hijo Washington

recuerda que su padre *en la parte de atrás de su cabeza tenía marcada la parte de una herradura cuando en un incidente un caballo salvaje lo pisó con las patas delanteras en una faena de doma. Era un hombre cien por ciento de campo, hacía lazos, curtía los cueros etc.*

Al pasar los años Gallardo se fue afianzando en Yendegaia al punto que después de cumplir cinco años como carabinero renunció al ascenso de cabo, pese a que esto significaba un aumento del sueldo a su vez implicaba el traslado de unidad. A fines de 1969 su familia se radicó en Punta Arenas y en 1970 él fue trasladado inexplicablemente y sin apelación a Santiago pese a su especialidad de fronteras y límites en zonas rurales de la región de Magallanes. En Santiago permaneció hasta agosto de 1973 y gracias a la mediación de Stange, ante las autoridades, logró retornar a Magallanes siendo asignado inmediatamente a Yendegaia donde cumplió funciones hasta 1975. Luego fue destinado a la tenencia Teniente Merino (1975-1978), retenes de Morro Chico y Kon Aiken (1979-1981) y finalmente a la cuarta comisaría de Punta Arenas de la cual dependían todos los destacamentos de fronteras y límites de la región. A causa de un incendio ocurrido en sus dependencias, que significó su destrucción total, la Unidad de Fronteras y Límites fue trasladada a las oficinas de la primera comisaría de Punta Arenas, lugar donde José Gallardo permaneció hasta acogerse a retiro el 31 de diciembre de 1986. Por las condiciones en que José Gallardo ingresó a carabineros de Chile el grado máximo al que podía optar era el de sargento 1º, pero el entonces General de Carabineros Rodolfo Stange una vez más intercedió a favor de Gallardo y le creó la plaza a honores de mérito, en reconocimiento a su labor y aporte a la región y a la institución, de suboficial mayor a partir del 1 de diciembre 1986 por una vigencia de 31 días, por lo que Gallardo de forma excepcional jubiló con esta categoría optando a todos los beneficios que le otorgaba jubilar con tal grado. Este y otros gestos de Stange hacia Gallardo respondieron sin dudas a la amistad especial y al aprecio originado en el transcurso del “gran arreo”.

José Gallardo falleció el 6 de junio de 1993 en Punta Arenas a la edad de 63 años, siendo el primer integrante de la expedición “Yendegaia-Vicuña 1968” en fallecer, lo siguió

su compañero José Bascur fallecido el 15 de febrero del 2009 en la ciudad de Arica, en el otro extremo de Yendegaia y de la Tierra del Fuego.

VI. CONSIDERACIONES FINALES, EL TÉRMINO DE UN CICLO

Los orígenes de las comunicaciones terrestres en el sur de Tierra del Fuego deben ser entendidos como un largo proceso de superposiciones de huellas de flujos humanos y animales (guanacos, caballos, vacunos, ovejas) que fueron articulándose de forma gradual hasta lograr la conectividad total del sur de la isla, huellas que respondieron a distintos procesos de adaptación humana en un mismo soporte físico y de las que menos conocemos son las realizadas, desde tiempos indeterminados, por los caminantes nativos de la isla. Todo esto impreso en un contexto geográfico radicalmente opuesto al existente en el norte de la isla donde las grandes extensiones horizontales permitieron con mayor facilidad la realización de las primeras expediciones a su interior y propició el escenario idóneo para la rápida y eficaz fundación de establecimientos explotadores pastoriles y la posterior definición de rutas terrestres a comienzos del XX. Para una mejor comprensión importa conocer la noción que hacia 1896 que se tenía del sur de Tierra del Fuego según la descripción del gobernador Manuel Señoret: *En la parte más austral, sobre la costa norte del canal Beagle i en territorio Arjentino se halla el pueblo de Ushuaia. Este caserío Arjentino fundado muchos años atrás no tiene vida propia, hallándose separado del resto de Tierra de la Fuego por la cordillera nevada siempre infranqueable [...] Más al sur, desde un poco al norte del paralelo 54° el suelo se hace accidentado i a las pastosas pampas suceden valles profundos, pantanos y bosques impenetrables. Más al sur principian cerros altos i abruptos, lagos y ríos de consideración, i, por fin, la cordillera eternamente nevada al borde del canal Beagle [...], cuyas cumbres no habían sido exploradas [...] ni lo serán jamás por la gruesa capa de hielo que los cubre perpetuamente* [Señoret, 1896]. Lo expuesto nos sugiere la dificultad y a la vez la valorización de los orígenes de las comunicaciones terrestres en el sur de Tierra del Fuego. Este largo proceso de apertura del territorio

a modo de palimpsesto se inició con la búsqueda de los “pasos indios” y las expediciones científicas que aportaron los primeros datos rigurosos que fueron plasmados en cartas preliminares que sirvieron como base para estudios y delimitaciones prediales posteriores, pero correspondió a los trabajadores de los establecimientos explotadores buscar y abrir las primeras “picadas en los bosques” (algunas aún visibles y utilizadas), todo ello complementado con la construcción de grandes extensiones de planchados y puentes de madera, donde además la presencia del caballo como único medio de movilización fue determinante para la consolidación de las nuevas rutas y ocupación foránea del territorio. Por lo tanto en la historia de los orígenes de las comunicaciones terrestres en el sur de la isla (a ambos lados de la frontera) deben ser considerados todos aquellos que contribuyeron de forma directa o indirecta a la apertura del territorio, habitantes nativos, exploradores, científicos, baqueanos, puesteros, hacheros, campañistas, bagualeros, arrieros, cuatrerros, etc.

Un importante avance para las comunicaciones terrestres fue la publicación de una carta preliminar del Instituto Geográfico Militar (IGM) en 1955 elaborada por US Geological Survey sobre la base de las fotografías trimetrogónicas tomadas en 1945 por la United States Air Force (USAF). Esto resultó ser un material indispensable ya que fue el primer levantamiento planimétrico más cercano a la realidad de la zona en cuestión. Las fotografías aéreas de la USAF, con una buena resolución, mostraban claramente los portezuelos, valles y ríos que unen el lago Deseado con la bahía Yendegaia (Figs. 17 y 18). Cabe señalar que nos pareció interesante el hallazgo de un ejemplar de la carta preliminar del IGM, publicada en 1955 y reimpresa en 1962, en la cual alguien señaló, a mano rutas practicables entre estancia “Vicuña” y la bahía Yendegaia, nombres de pasos, portezuelos, cerros, ríos y sus grados de pendientes etc. Se desconoce cuando y quién fue el autor que agregó esta información en la carta preliminar mencionada.

Acertado también fue hallar los registros de la expedición “Yendegaia-Vicuña 1968”, una expedición de la cual no se tenían mayores antecedentes y que realizó un valioso aporte, al permitirnos conocer nuevos antecedentes del



Fig. 17. Fotografía aérea de la USAirforce 1945 (559-L-117). En primer plano el valle Lapataia, al fondo el lago Fagnano (Mapateca Instituto de la Patagonia, universidad de Magallanes).



Fig. 18. Fotografía aérea de la USAirforce 1945 (559-L-68). En primer plano el lago Löwenborg, al fondo el canal Beagle (Mapateca Instituto de la Patagonia, universidad de Magallanes).

pasado histórico del sur de Tierra del Fuego. ¿Cuántas otras historias de vidas existirán en Tierra del Fuego y que nunca fueron interés de registro?, ¿Cuántas otras expediciones se habrán realizado y que desconocemos por completo?

El proyecto que concretaría real y definitivamente una ruta terrestre en el sur de la

isla Grande fue adquiriendo relevancia cuando los intereses geopolíticos fueron agudizándose por la definición de la línea fronteriza con Argentina en la zona del canal Beagle, obligando al gobierno de Chile a consolidar la jurisdicción austral del país, ello incentivó la realización de expediciones que en condiciones normales no se hubiesen realizado, casos de las expediciones “Yendegaia-Vicuña 1968” y “Vicuña-Yendegaia 1978”. Fue también bajo estas circunstancias que las bellezas naturales de la región fueron vistas, pensadas y utilizadas para adornar la justificación del proyecto vial, al cual se sumaba un interés económico y turístico. Al respecto el Seremi de Bienes Nacionales Alejandro Fortunato Aguila Strello escribió, [...] Además con fondos del Gobierno Regional, FNDR, se esta construyendo un camino que recorre Tierra del Fuego, para llegar al canal Beagle, el cual abrirá una enorme superficie al desarrollo, significando un mayor aprovechamiento de los recursos y se proyectaría el gran potencial turístico existente, por la gran belleza de la zona y puesto que en el sector Argentino limitrofe hay camino asfaltados de excelentes condiciones, que recorren el lado Argentino de Tierra del Fuego y a pocos kilómetros de la frontera se encuentra la ciudad turística de Ushuaia, de allí la necesidad del camino proyectado a 4 o 5 años, siendo de interés presidencial su conclusión [...] ²⁷. La misma percepción se desprende de los objetivos del estudio “Proyecto de factibilidad técnica de un camino de estancia Vicuña a Yendegaia 1978”; La idea básica era poder establecer una vía de desarrollo regional y afianzamiento de la soberanía chilena en una zona prácticamente virgen, despoblada y de difícil acceso. Serviría, además, como columna vertebral para un futuro desarrollo turístico dadas las incomparables bellezas naturales que ofrece en forma de ríos, lagos, cordillera esculpidas por los hielos, bosques y glaciares, y permitiría relacionar radas costeras cuya unión por vía marítima resulta larga y tediosa. Se facilitaría enormemente el tránsito expedito entre Porvenir, capital de la provincia de Tierra del Fuego, con la ribera norte del canal Beagle. (Ministerio de Obras Públicas, 1978, p. 1). Sin el eventual peligro soberano sobre las costas del canal Beagle y zonas adyacentes

²⁷ Oficio 997. 3 agosto 1981. (BB.NN. Región de Magallanes).



Fig. 19. José A. Machuca vadeando el río Yendegaia. (Fotografía del autor, febrero 2014).



Fig. 20. Baqueano José A. Machuca rehabilitando la “picada” en el bosque, cañadón del Horno. (Fotografía del autor, febrero 2014).

no hubiese sido interés del gobierno de Chile la construcción de una costosa y difícil ruta terrestre que en un momento incluso llegó a convertirse en un mito para los pocos habitantes del sur de la isla.

A partir de la segunda mitad del siglo XX la presencia del castor, introducido desde el sector Argentino de la isla, provocó el deterioro y obstaculización de antiguas huellas ya consolidadas, así como la desaparición de otras. Por esto la presencia de los pocos hombres que habitaron algunos sectores del sur de la isla (valles Yendegaia, Lapataia, Betbeder, “La Paciencia”, etc), en especial durante 1960-2000, fueron

un factor clave para mantener operativa la conectividad (Figs. 19 y 20).

Como hemos visto, las comunicaciones terrestres en el sur de Tierra del Fuego (Chile), a lo largo del siglo XX, se fueron abriendo gradualmente bajo una lógica de ocupación determinada, lo que permitió tener una percepción particular del territorio, más pausada y detenida al ritmo y velocidad del movilizarse a caballo o a pié. Una velocidad que provocó una relación más directa con el entorno, más desafiante y aventurera a la vez. Esto en cierto grado ayudó a protegerlo y conservarlo de la presencia masiva, y a veces

descontrolada, del hombre blanco. La apertura terrestre vehicular avanza y traerá consigo una nueva percepción del territorio. Nacen entonces nuevos desafíos de conservación y ocupación de un área naturalmente frágil.

Finalmente, los orígenes de las comunicaciones terrestres en el sur de Tierra del Fuego deben ser vistos más allá de uno u otro lado de la frontera soberana acordada en 1881. Las condiciones de apertura fueron, en algunos aspectos, similares a ambos lados de la frontera, pero con un desfase de tiempo notable, mientras en el lado argentino en la década de 1950 ya existía una conectividad terrestre consolidada entre la ciudad de Río Grande y Ushuaia, en el sector chileno actualmente aún se construye la senda de penetración Vicuña-Yendegaia. Esto da cuenta de que cada sector nacional de la isla buscó su desarrollo de forma independiente a través de la apertura aislada de sus comunicaciones terrestres, con orígenes y necesidades afines pero con una visión geopolítica y de país muy distantes entre sí.

AGRADECIMIENTOS

Dejamos de manifiesto nuestros agradecimientos a Reinaldo Catalán por su siempre buena disposición y por entregarnos los primeros antecedentes de la expedición “Yendegaia-Vicuña 1968”. A la familia de José Germán Gallardo, en especial a su hijo Washington por facilitarnos diversa información relevante para esta investigación. Al ex carabinero José Santana Mancilla por su buena disponibilidad para responder nuestras constantes interrogantes. Al personal de la Tenencia Yendegaia, Sergio Vásquez, Héctor Navarrete, Carlos Chacón, Luís Méndez y Rodrigo Cáceres. Al baqueano José Alvarado “Machuca” y Annemie por acompañarnos y guiarnos de forma desinteresada por el valle Yendegaia, Lapataia y alrededores. A Fielding Dupuy por compartir con nosotros sus conocimientos sobre el viaje de Rockwell Kent por Tierra del Fuego, a Ville Virtanen (Helsinki, Finlandia) por atender y resolver nuestras dudas respecto al viaje de Väinö Auer por territorio fueguino. A la Secretaría Regional de Bienes Nacionales de Magallanes, en especial a Floan Luna, Jorge Espiñeira, Gladys Oyarzún, Ronald Larenas por permitirnos amablemente

acceder y revisar los archivos del ex Departamento de Tierras y Colonización de Magallanes. A quienes colaboraron de distintas formas en el desarrollo de esta investigación; Margarita Gallardo Ule, Nancy Varas Águila y familia, Germán Genskowski, Julio Contreras, don Mateo Martinic, Jorge “Coco” Leuquen, Rubén Anducen, Joaquín Bascopé, Andrés Azua, Matías Cánovas, Camilo Rada, Honorio Chiguay, Gerd Pagels y a mi hermano Mario por acompañarme pacientemente en las distintas expediciones por Tierra del Fuego.

FUENTES DE CONSULTA

a) Inéditas

- “Territorio de Magallanes. Nomina resumen de las concesiones y arrendamientos vigentes”. 10 folios. Autor: Hugo Pietrogrande. Punta Arenas 22 de marzo de 1927 (ADTCM)²⁸.
- Oficio N° 1071. 1 de mayo 1928. Folio 370. “HOOPS, MARCOU & Cia. Permiso ocupación, terrenos fiscales en el Seno Almirantazgo”, incluye mapa escala 1:1000 elaborado el 21 de abril de 1928 (ADTCM).
- Oficio N° 1071. Folio 370. 19 abril de 1928. Recibido 23 de abril de 1928. Solicitud de ocupación de terrenos al norte del Lago Fagnano. Sociedad Industrial e Ganadera Marcou y Cia. (ADTCM).
- Oficio del 8 junio 1928. Decreto S/A. Autorización para que la Sociedad Ganadera e Industrial Marcou y Cia. realice ocupación efectiva de terrenos al norte de lago Fagnano (ADTCM).
- Oficio S/N. 30 de abril de 1929. “Tasación de mejoras existentes en el lote del terreno fiscal, que ocupa en Yendegaia, la Sociedad Serka y Compañía” (ADTCM).
- Oficio N° 433. 9 de junio de 1929. Departamento de Tierra y Colonización (ADTCM).
- Oficio N° 585. 9 de noviembre de 1929. “Instrucciones para la comisión en Yendegaia” (ADTCM).
- Oficio N° 19. 21 de enero 1930. “Planilla de jornales. Mensura y reconocimiento en Yendegaia” (ADTCM).
- Oficio N° 512. 23 de julio 1930. “Loteamiento de la isla Navarino y Yendegaia” (ADTCM).
- Oficio. S/N°. 3 de enero 1945. Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes solicita autorización para realizar trabajos en La Paciencia (ADTCM).
- Oficio N° 118. 27 de febrero de 1946. Certificado de reunión entre los representantes de la Sociedad Industrial

²⁸ Archivo Departamento de Tierra y Colonización de la Región de Magallanes.

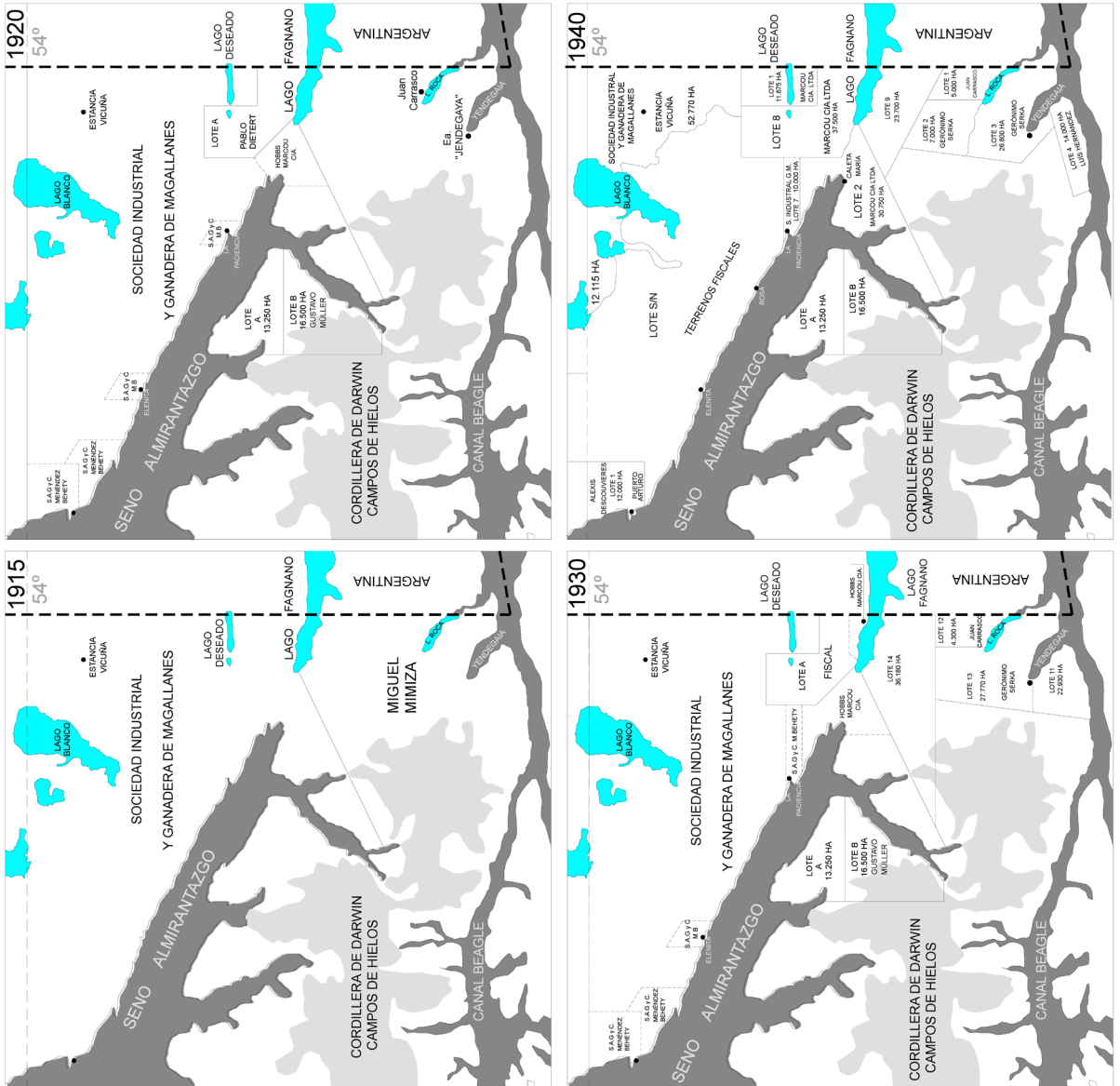
- y Ganadera de Magallanes y Sociedad Ganadera e Industrial Marcou y Cia (ADTCM).
- Oficio N° 287. 25 de mayo 1953. A los señores Sociedad Ganadera e Industrial "Marcou y Cia Ltda"; notifica sobre presentación de liquidaciones trimestrales explotación de bosques fiscales (ADTCM).
- Oficio N° 261. 30 de julio 1959. Sociedad Ganadera e Industrial "Marcou y Cia Ltda". Arrendamiento lotes 2 y 8 planos 18 y 3 Seno Almirantazgo, Tierra del Fuego, Magallanes (ADTCM).
- Acta de restitución. Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes al Fisco. 27 de julio de 1960. Punta Arenas (ADTCM).
- Acta de nombramiento a la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes. Depositario provisional. 28 de julio 1960. Punta Arenas (ADTCM).
- Acta de restitución. Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes al Fisco. 15 de marzo de 1962. Punta Arenas (ADTCM).
- "Libro de Población 1967-1971", Tenencia Yendegaia, Carabineros de Chile.
- Informe; "Patrullaje de exploración y reconocimiento desde la Tenencia Yendegaia hasta el Retén la Vicuña" 1968. Teniente Eduardo Álvarez Pinto.
- Fotografías expedición "Yendegaia-La Vicuña 1968". Álbum familiar Gallardo Velásquez.
- Fotografías Tenencia Yendegaia 1968. José Santana M.
- b) Impresas
- Agostini, A. (1924). *I miei viaggi nella Terra del Fuoco*. Torino.
- Agostini, A. (1929). *Mis viaje a Tierra del Fuego*. Milán: Prof. G. De Agostini.
- Agostini, A. (1956). *Treinta años en Tierra del Fuego*. Buenos Aires: Peuser.
- Auer, V. (1929). *Tulimaata Tutkimassa*. Otava: Helsinki.
- Belza, J. (1978). *Romancero del topónimo fueguino*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Históricas.
- Bove, G. (2005 [1883]). *Expedición a la Patagonia; Un viaje a las tierras y mares australes (1881-1882)*. Buenos Aires: Continente.
- Borgatello, M. (1924). *Nella Terra del Fuoco: Memorie di un Missionario Salesiano*. Torino: Societa Editrice Internazionale.
- Garcés, E. Kroger, F. Martinic, M. Piwonka, N., & Cooper, M. (2013). *Tierra del Fuego: Historia, Arquitectura y Territorio*. ARQ, Pontificie Universidad Católica de Chile: Santiago.
- García, S. (2012). Reinaldo Catalán y Francisco Oyarzún, Baqueanos del sur de Tierra del Fuego (Chile) y su participación en la senda de penetración Vicuña-Yendegaia. *Magallania*, 40(1), 63-91.
- García, S. (2013). Vestigios patrimoniales de aserradero Caleta María, Tierra del Fuego (Chile). *Magallania*, 41(1), 53-82.
- Garimoldi, G. (1985). Ai limiti del mundo: Alberto M. De Agostini in Patagonia e Terra del Fuoco. Torino: Museo Nazionale Della Montagna "Duca degli Abruzzi".
- Government of Chile. (1973). *Atlas Chilean Memorial; in the matter of the Beagle Channel Arbitration*. Santiago: Technical Services of the Chilean Ministry of National Defense.
- Government of Chile. (1974). *Atlas Chilean Counter-Memorial; in the matter of the Beagle Channel Arbitration*. Santiago: Technical Services of the Chilean Ministry of National Defense.
- Government of Chile. (1975). *Atlas Chilean Reply; in the matter of the Beagle Channel Arbitration*. Santiago: Technical Services of the Chilean Ministry of National Defense.
- Massa, L. (1950). *Hacia el lago Fagnano: Cuarenta y cinco días a orillas del río Azopardo (Chile)*. Buenos Aires: Casa del Boletín Salesiano.
- Martinic, M. (1999). *Cartografía Magallánica 1523-1945*. Punta Arenas: Universidad de Magallanes.
- Martinic, M. (1999). Dawsonians o Selkkar: otro caso de mestizaje aborigen histórico en Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia, ser. Cs. Hs*, 27, 79-88
- Martinic, M. (2009). *La Tierra de los Fuegos*. Punta Arenas: Municipalidad de Porvenir.
- Ministerio de Obras Públicas. (1978). *Proyecto de factibilidad técnica de un camino de estancia Vicuña a Yendegaia, Tierra del Fuego – XII región*. Punta Arenas.
- Kent, R. (1924). *Voyaging Southward from the Straits of Magellan*. New York: Halcyon House.
- Niemeyer, H. (1978). Expedición de estancia Vicuña a bahía Yendegaia en la isla Grande de Tierra del Fuego. *Expedición a Chile*, cuaderno D1, fascículo 48. Santiago: Gabriela Mistral.
- Niemeyer, H. (2013 [1986]). Recuerdos de una Expedición. Carta de Hans Niemeyer al baqueano Reinaldo Catalán de Tierra del Fuego, Chile. Documentos Inéditos para la Historia de Magallanes, Introducción y notas por Samuel García Oteiza. *Magallania*, 40(2) 221-228.
- Pagels, A. (1940). *Mein Leben*. Berlín: Scherl.
- Prieto, A., Chevally, D., & Ovando, D. (2000). Los pasos de indios en Patagonia austral. En *Desde el país de los gigantes. Perspectivas arqueológicas en Patagonia*.

- Río Gallegos, Universidad Nacional de la Patagonia Austral.
- Nordenskjöld, O. (1898). *Fran Eldslandet*. Stockholm: Norstedt & Söners Förlang
- Orlog, C. (1943). *Destination Eldslandet*. Stockholm: Bonniers
- S/A. (1987). S.O.M. José J. Gallardo: Un arriero Carabinero. *Carabineros de Chile*. Jueves 27 de abril: 5.
- Señoret, M. (1896). *Memorias del Gobernador de Magallanes: La Tierra del Fuego i sus naturales*. Santiago: Imprenta Nacional.
- Skottsberg, C. (2004 [1911]). *La Patagonia Salvaje*. Ushuaia: Zagier & Urruty.
- Stange, R. (1997). *El arreo detrás de los glaciares: Travesía de 1800 km. con 550 caballos en la Patagonia Austral*. Santiago: Carabineros de Chile.
- Tello, M. (1896). *Apuntes de viaje alrededor de la Tierra del Fuego*. Salta: La Razón.
- Zenone, G. (2010 [1906]). *Desvíos Salesianos. La expedición de 1906 y los misioneros volantes. Documentos Inéditos para la Historia de Magallanes, Introducción y notas por Joaquín Bascopé Julio*. *Magallania*, 38(2), 249-259.
- c) Cartografía
- Carta de la extremidad meridional de Sud América construida para señalar el límite entre Chile i la República Arjentina*, publicado el 25 de octubre de 1890 y dibujado por Carlos Soza Bruna.
- Gobernación de la Tierra del Fuego y las islas Malvinas*, Instituto Geográfico Argentino, 1893. Escala 1:1.230000.
- Demarcación de Límites con la república Argentina. Plano de la línea divisoria de Tierra del Fuego según los trabajos de las sub-comisiones demarcadoras 1895*. Escala 1:200.000, Dibujante Enrique Morales 1905 (mapateca Instituto de la Patagonia, universidad de Magallanes).
- Mapa sector Seno Almirantazgo, Tierra del Fuego. Sin datos (posiblemente hacía 1917). Indica emplazamiento y límites de concesiones con los nombres de sus arrendatarios. Mapateca Instituto de la Patagonia.
- Parte del Territorio de Magallanes con subdivisión de Tierras*. Ministerio de Fomento, Chile, departamento de Tierra y Colonización. 1928. Escala 1:500.000.
- Departamento de Tierra del Fuego. Isla T. Del Fuego. Norte Canal Beagle. Lotes N° 11, 12, 13, 14. Magallanes, 23 de Mayo 1930. Escala 1:50.000.*
- Bahía Yendegaia. Mensura e Hijuelación. Isla Tierra del Fuego. Magallanes julio de 1933. Escala 1:50.000.*
- Plano N° 3. Plano de Tierra del Fuego. Cameron y Almirantazgo. Clasificación y loteamiento de acuerdo Ley 6152. Septiembre 1938. Escala 1:250.000.*
- Plano N° 5. Plano de Bahía Yendegaia. Prov. Magallanes. Dpto Tierra del Fuego. Clasificación y loteamiento de acuerdo ley 6152. Santiago, Septiembre 28 de 1938. Escala 1:100.000.*
- Arrendamiento a la Sociedad Industrial y Ganadera de Magallanes. Decreto N° 3018, 9 Diciembre 1938. 1:250.000.*
- Plano N° 18. Plano de Tierra del Fuego. Lugar: Seno Almirantazgo. Prov. Magallanes-Depto. Tierra del Fuego. Clasificación y loteamiento de acuerdo Ley 6152. 27 de octubre de 1939. Escala: 1:250.000.*
- Estancia Vicuña. Sociedad Industrial y Gan. De Magallanes. Provincia Magallanes. Departamento Tierra del Fuego. Levantamiento efectuado por lo agrimensores Srs: L. Williamson, P. Ducos, J.A.Olave, R. Araya S. y F. Fuentes U., durante los años 1940-1941-1942-1943 y 1944. Escala 1:100.000.*
- Plano N° 51. Plano de la Provincia de Magallanes. Terrenos de particulares y fiscales con indicacion de los loteamientos en conformidad a la ley 6152. Julio 1955. Escala 1:500.000.*
- Plano N° 62. Estancia Vicuña. Plano de clasificación y loteamiento conforme ley N° 6152. Provincia Magallanes. Departamento Tierra del Fuego. 22 de mayo de 1958. Escala 1:100.000.*
- Plano N° 65. Plano de Tierra del Fuego. Seno Almirantazgo. Clasificación y loteamiento acuerdo ley 6152. Decreto N° 1080, de 1959. Escala 1:250.000*
- Plano N° 62-A. Proyecto de modificación cabidas plano N° 62 (Estancia Vicuña). Prov. Magallanes. Depto Tierra del Fuego. Decreto N° 1347 de 1960. Escala 1:100.000.*
- Ministerio de Tierras y Colonización, Dirección de Tierras y Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-60-T.R. Proyecto Reloteo Sector "La Vicuña". Comuna: Bahía Inútil. Lugar: Vicuña. Distrito: 4. 6 de junio 1977. Escala 1:100.000.*
- Ministerio de Tierras y Colonización, Dirección de Tierras y Bienes Nacionales. Plano N° XII-4-14-T.R. Plano de rectificación de deslindes, cabidas y de reemplazo del plano N° 5 de bahía Yendegaia. Comuna: Navarino. Lugar: Sector Yendegaia. 29-5-1980. Escala 1:100.000.*
- Ministerio de Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-319-*

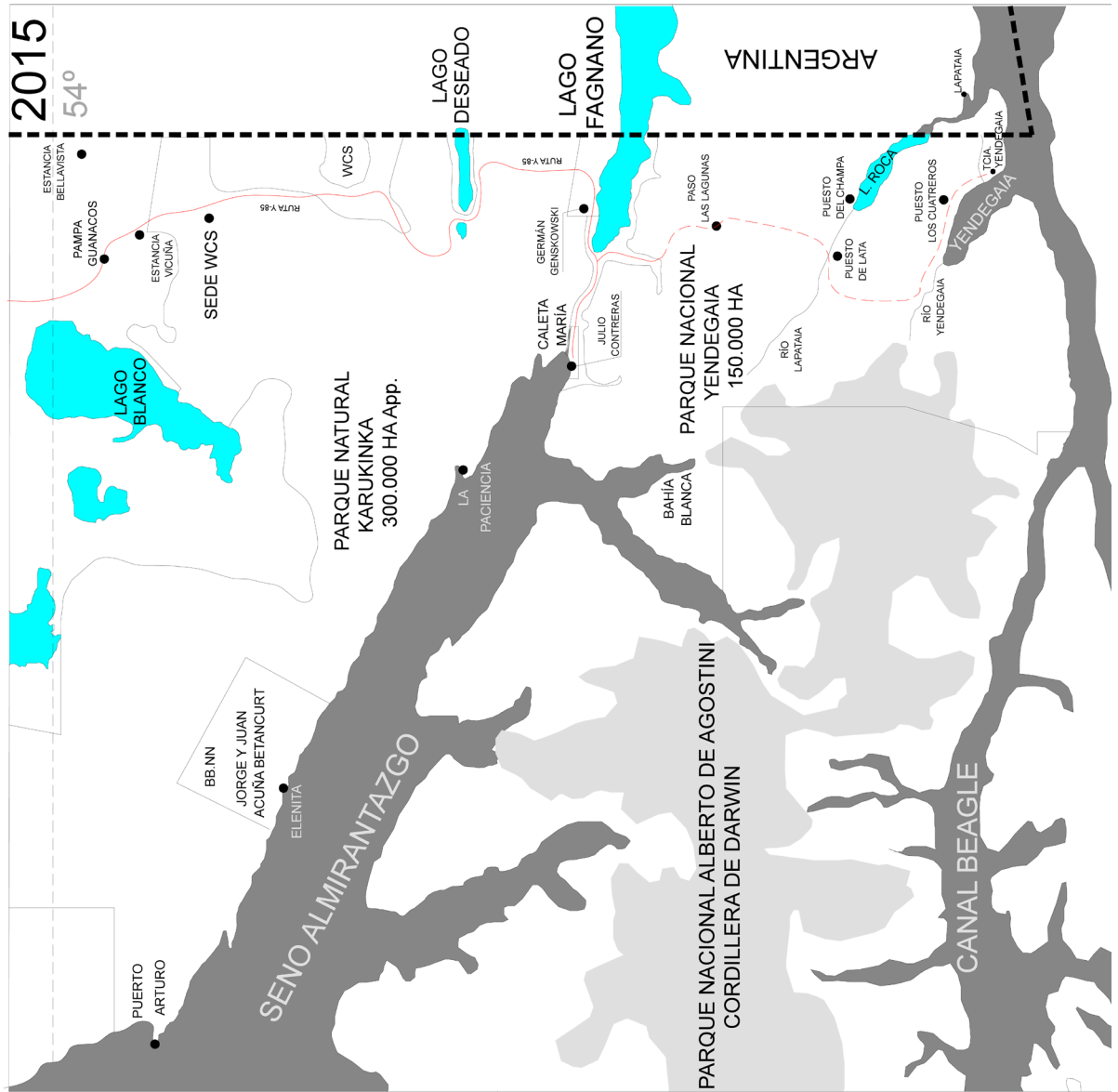
- T.R. Plano que modifica cabida y deslindes para licitación boscosa. Comuna: Timaukel. Lugar: Seno Almirantazgo. 26 marzo 1981. Escala 1:250.000*
- Ministerio de Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-244-T.R. Fisco: Lote 2 PL.18. Comuna: Timaukel. Lugar: Caleta María-Cameron. 9 Noviembre 1982. Escala 1:250.000.*
- Ministerio de Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-269-T.R. Lámina A. Fisco. Comuna: Timaukel. Lugar: Seno Almirantazgo. 1983. Escala 1:100.000.*
- Ministerio de Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-269-T.R. Lámina B. Fisco. Comuna: Timaukel. Lugar: Seno Almirantazgo. 1983. Escala 1:100.000.*
- Ministerio de Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-465-C.R. Fisco: Propuesta Turística Lote B. Comuna: Timaukel. Lugar: Caleta María-Río Azopardo-Río Toledo-Río Lapataia. Octubre 1997. Escala 1:100.000.*
- Ministerio de Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-466-C.R. Fisco: Propuesta Turística Lote C. Comuna: Timaukel. Lugar: Lago Fagnano-Río Azopardo-Río Toledo. Octubre 1997. Escala 1:100.000.*
- Ministerio de Bienes Nacionales. Plano N° XII-3-565-CR. Fisco. Comuna: Timaukel. Lugar: Lote 7, desembocadura río Paralelo. Noviembre 2004. Escala 1:200.000, 1:5000.*
- d) Entrevistas
- Germán Genskowski M. (Marzo 2014)
 Reinaldo Catalán O. (Abril 2014)
 José Santana M. (Abril 2014)
 Washington Gallardo V. (Julio 2014)
 Honorio Chiguay G. (Noviembre 2014)
 José Bauk S. (Marzo 2015)

ANEXO I

CONCESIONES EN EL SUR DE TIERRA DEL FUEGO (1915-2015)²⁹



²⁹ Planos elaborados por el autor a base de la superposición de variada información. Ver fuentes de consultas; Cartografía.



ANEXO II

INFORME INÉDITO DE LA EXPEDICIÓN
"YENDEGAIA-VICUÑA 1968"PATRULLAJE DE EXPLORACIÓN Y
RECONOCIMIENTO DESDE LA TENENCIA
YENDEGAIA HASTA EL RETEN LA VICUÑA

MISIÓN:

- a) Efectuar un patrullaje de exploración para unir la Tenencia Yendegaia con el Retén La Vicuña y tratar de ubicar una camino para tener una salida por vía terrestre desde Yendegaia, pues en la actualidad se hace solamente por vía marítima y para ello hay que obtener la colaboración de la Armada de Chile.
- b) Efectuar un reconocimiento de la Zona Fronteriza con la República Argentina desde Yendegaia hasta el Lago Fagnano, río Azopardo y Seno Almirantazgo, límite norte del sector jurisdiccional de la Tenencia Yendegaia.

INFORME

En cumplimiento a lo ordenado por esa Superioridad en sus Oficios Secretos N° 195 y 198 de fecha 11 y 13 de noviembre de 1967, me permito acompañar cuenta escrita del patrullaje realizado, de acuerdo a los puntos que a continuación se indican:

LOS PREPARATIVOS:

A) PERSONAL: Se hizo una selección del Personal que reuniera las mejores condiciones para una marcha larga, en base a patrullajes montados y marchas al sector fronterizo, eligiéndose al Práctico de Primeros Auxilios CABO JOSE BASCUR TORRES y Carabineros JOSE GERMAN GALLARDO Y JOSE SANTANA ARANCIBIA [MANSILLA].

Se realizaron entrenamientos en base a patrullajes que fueron aumentando en forma progresiva hasta considerar que los funcionarios

se encontraban en condiciones para realizarlo.

B) GANADO: Para contar con ganado capaz de resistir la marcha y los accidentes del terreno, se hizo un rodeo en el sector del Lago Roca, lográndose capturar 2 caballos, los que una vez amansados con 3 más sirvieron para la expedición.

C) VESTUARIO Y EQUIPO: Cada integrante de la patrulla además, portaba los siguientes elementos: un saco dormir, una manta de castilla, una carpa mimetizada impermeable, una marmita, botas de cuero café, útiles de aseo personal, machete, hachas y pala.

D) ARMAMENTO Y MUNICION: Debido a la naturaleza de la marcha se usó para el Personal a Contrata, carabinas con 50 tiros cada uno y el Jefe de la Patrulla, revolver con 4 cargas.

E) VIVERES: Carne de cordero, café, azúcar, té, pan, jaleas, mermeladas y conservas.

F) MEDICAMENTOS: Elementos de Primeros Auxilios.

PARTIDA:

Día 11 de enero de 1968 a las 14,00 horas.

El suscrito acompañado de los funcionarios mencionados anteriormente, emprendió el viaje tomando la dirección Oeste hacia la Estancia Yendegaia, por un sendero que existe a orillas de la costa, demorando dos horas hasta llegar a la desembocadura del río Yendegaia, siguiendo la dirección de éste, internarse en un bosque ubicado al lado norte, pasar por las ruinas de un antiguo aserradero hasta llegar al Puesto Las Latas, de la misma Estancia, a las 17,00 horas. Dicho puesto esta ubicado a 500 metros del río Lapataia y consta de dos dependencias que son ocupadas sólo en épocas de esquila.

- a) Tiempo empleado: 5 horas
- b) Kilometraje recorrido: 30 kms.
- c) Estado sendero: Terreno seco y sólo 6

kms. con turba o pantano.

Día 12 de enero de 1968

A las 10, 00 horas se emprendió el viaje por haber amanecido lloviendo y encontrarse el cañadón a seguir completamente cubierto, cruzar el río Lapataia e introducirse al monte hasta encontrar las huellas dejadas por el ganado vacuno que es llevado a pastar desde la estancia hasta un valle ubicado a orillas del río Rojas y siguiendo hacia el norte se llegó hasta el Lago Lovenborg [Lowenborg] a las 20,30 horas donde se procedió a acampar.

Durante la noche llovió fuertemente.

a) Tiempo empleado: 10 horas y 30 minutos.

b) Kilometraje recorrido: 40 kilómetros

c) Estado sendero: Solo existen las huellas dejadas por el ganado vacuno durante unos 3 kilómetros, el resto del sendero esta lleno de turbas, siendo necesario llevar los animales de tiro.

Día 13 de enero de 1968

A las 08 horas se tomó la dirección norte del lago Lovenborg [Lowenborg] para continuar por una amplia quebrada. A las 10, 10 horas comenzó a nevar lo que hizo difícil nuestra marcha. Se llegó a la cumbre de un cerro cuyo nombre no figura en las cartas preliminares y al costado izquierdo a unos 500 metros se observó un ventisquero³⁰. Al descender llegamos a un valle por donde nos internamos hasta llegar a un río que al parecer es uno de los afluentes del río Betbeder.

Detúvose la marcha a las 19,30 horas bajo los árboles de un bosque.

a) Tiempo empleado: 11 horas y 30 minutos

b) Kilometraje recorrido: 40 kilómetros.

c) Estado Sendero: no existe. Todo el trayecto está lleno de turbales y en algunos lugares para ganar tiempo debió transitarse por

el río unos 4 kilómetros, el resto debió hacerse a pié.

Día 14 de enero de 1968

Continuamos viajes a las 06, 30 horas siempre en dirección norte, para subir unas alturas y caer a otro valle cubierto de bosque por donde nos internamos, pasar una quebrada y subir un cerro del cual se ignora nombre, desde cuya cumbre podemos observar el Seno Almirantazgo en dirección nor-oeste.

Dicho cerro fue bautizado por nosotros como Cerro del Guanaco.

Al descender se llegó al costado este de una cancha de aterrizaje ubicada a unos 50 metros del río Azopardo y a unos 2 kilómetros del Seno Almirantazgo, lugar denominado Caleta María.

a) Tiempo empleado: 10 horas 55 minutos.

b) Kilometraje recorrido: 40 kilómetros.

c) Estado sendero: No existe. Todo el trayecto debió realizarse a pie.

ANTECEDENTES DEL SECTOR

Caleta María está ubicada al costado sur-este en el seno Almirantazgo. Existe un aserradero de propiedad de Germán Jarkosky [Genskowski] donde trabajan 15 obreros. De ellos 6 trabajan a orillas del límite con la República de Argentina en el lago Fagnano, quienes cortan los árboles y por medio de un tractor los trasladan a orillas de este lago, siendo remolcados por un cutter hasta el extremo este donde nace el río Azopardo, los troncos son soltados en este río para ser llevados por las aguas hasta su desembocadura en el seno Almirantazgo, donde son detenidos por una red metálica, para luego ser arrastrados con bueyes y canoas hasta el aserradero ubicado a unos 400 metros.

Algunos obreros viven con sus familias compuestas por cuatro mujeres y dos niños, quienes habitan en 11 casas que existen aquí.

La cancha de aterrizaje es de unos 800 metros y encuéntrase en buenas condiciones,

³⁰ Este ventisquero se emplaza en las inmediaciones del paso "Luís Guillermo", el cual fue traspuesto por la

expedición al día siguiente (14 de enero) y no como se expuso en el texto.

apta para aviones Bich-craff, Cessna y DC3.

El Lago Fagnano, Río Azopardo y Seno Almirantazgo, es el límite norte de la Tenencia Yendegaia con el Retén La Vicuña de la 3ra comisaría de Tierra del Fuego.

Día 15 de enero de 1968

A las 08,00 horas, se emprendió la marcha por el sector del Retén La Vicuña, para ello fue preciso atravesar el río Azopardo por un puente de madera de unos 20 metros de largo construido por los obreros del aserradero.

Se observó que existe un sendero a orillas del río en dirección hacia el Lago Fagnano, hasta llegar a este Lago. El río tiene una longitud de 8 kilómetros y su parte más ancha es de unos 40 metros. Se desconoce su profundidad pero según lo expresado por los obreros del aserradero es profundo.

Desde Caleta María al Lago indicado hay 3 horas de viaje, existiendo en su extremo una ruca de madera la que es empleada por los obreros para resguardarse de la lluvia y dejar el combustible para el cutter que lo recoge posteriormente.

Además existen otras huellas que asciende hasta la cumbre y luego empieza a descender hasta llegar a una casa abandonada a orillas del lago y a tres kilómetros del límite, la que sirve de punto de referencia para continuar viaje bajo los bosques y pequeños lugares descubiertos en dirección al norte, deteniéndonos a las 19,50 horas en un pequeño valle con el fin de pernoctar. Durante este día se observó que existen a lo largo del sendero, pequeños letreros con la leyenda "Ejercito de Chile" y con una enumeración determinada, los que se encuentran clavados en los árboles en aquellos lugares donde es necesario para la orientación a unos 2 metros del suelo.

- a) Tiempo empleado: 11 horas 55 minutos.
- b) Kilometraje recorrido: 45 kilómetros.
- c) Estado sendero: desde Caleta María hasta el lugar donde se acampó sólo en partes se transita a pie. A pesar de los indicadores del camino del sendero en los bosques se encuentra cubierto de troncos caídos y de árboles nuevos que son ramas que han borrado la huella e

impiden un tránsito fácil.

Día 16 de enero de 1968

Se emprendió la marcha 06, 30 horas, para llegar al Lago Deseado y transitar por su orilla por espacio de 2 horas. Luego continuamos viaje bajo bosque para a ascender un cerro y caer a un valle del río Bellavista, seguir su dirección y llegar a la antigua casa de la Estancia Marcou, procediendo a acampar a las 20,55 horas.

Minutos después de haber llegado a este lugar nos encontramos con seis turistas de ellos 3 extranjeros quienes se dirigía hacia el sector del Lago Deseado, proporcionándoles información sobre el sendero y croquis del sector.

El Cabo Práctico en Iros Auxilios, atendió en esta oportunidad a un norteamericano que había recibido una coza del caballo que montaba, en el brazo izquierdo.

- a) Tiempo empleado: 14 horas 25 minutos.
- b) Kilometraje recorrido: 45 kilómetros.
- c) Estado sendero: con árboles caídos en parte, pero todo se realizó montado.

Día 17 de enero de 1968

Se ayudó a ensillar sus animales a los turistas y arreglarle las cargas debido a falta de conocimiento para ello, para continuar nuestro viaje a las 08,00 horas, siguiendo la dirección del río, pasar el Chorrillo de los Perros y tomar un camino de 3ra clase, apto para vehículos hasta llegar al Retén La Vicuña.

LLEGADA: 11, 15 horas.

- a) Tiempo empleado: 3 horas y 15 minutos.
- b) Kilometraje recorrido: 30 kilómetros.
- c) Estado sendero: 20 kilómetros a orilla del río y 10 kilómetros de camino.

RESUMEN:

ESTADO SENDERO: Este patrullaje se realizó 70% a pie y un 30% montado, debido a la calidad del terreno y con el fin de que los animales

aguantasen la marcha que se había propuesto.

LUGARES FRONTERIZOS FISCALIZADOS

Se fiscalizó el sector fronterizo del Lago Lovenborg [Lowenborg], Lago Fagnano con sus hitos 22 y 23 y Lago Deseado.

Posibilidades Turísticas

La creación de un camino desde la Vicuña al Lago Fagnano y desde este sector a la bahía Yendegaia, haría de esta zona un lugar turístico por excelencia, debido a las bellezas naturales y cantidad de peces, clase salmonídeas que hay en lo lagos indicados.

Se acompaña croquis del patrullaje realizado.

EDUARDO ALVAREZ PINTO
Teniente de Carabineros
JEFE DE TENENCIA

ANEXO III

Extracto de *La Prensa Austral* correspondiente a la edición del 27 de enero 1989.

LAS RAZONES DE YENDEGAIA

El intendente de Magallanes, general Patricio Gualda, ha puesto otra vez en el tapete la antigua idea de construir un camino hasta el canal Beagle.

El general Gualda, en un recorrido principalmente a caballo, ha expresado a "*La prensa Austral*"- que lo acompañó en su viaje- que la ruta es posible aunque, debido a las dificultades de "gran cuantía".

He llegado con la convicción, nos declaró, del sentido que tiene construir este camino allí, a pesar del costo considerable. Hay factibilidad económica y técnica, faltando el proyecto de ingeniería. La obra puede ser desde Pampa Guanaco o Vicuña hasta el lago Fagnano y de ahí a Yendegaia.

La idea de construir este camino,

prolongando el existente hasta la estancia Vicuña, no es nueva. La estrategia regional de desarrollo elaborada en 1976 lo planteaba como una acción para incorporar áreas de importancia económica, complementando la construcción del camino a Yendegaia con el montaje en esa bahía de un terminal marítimo, convirtiendo así, con otro terminal en bahía Chilota, a Porvenir como el paso obligado del tráfico turístico y maderero de la isla de Tierra del Fuego.

El área ofrece efectivamente una fuente económica-turística potencialmente desarrollable, considerándose las posibilidades de pesca deportiva del sector, en ríos y lagos, la proximidad del Parque Nacional D'Agostini con fiordos y glaciares y naturalmente el canal Beagle y al frente la isla Navarino, convertida actualmente en una comuna. La ruta además, incorporaba la producción maderera del sector Cameron-Vicuña a una explotación frustrada por la falta de caminos precisamente, para sacar el producto.

Todas estas posibilidades turísticas y económicas determinarían igualmente el asentamiento de una mayor cantidad de habitantes en el área. Como el general Gualda lo comprobó en su reciente viaje, existen en el sector numerosos habitantes, "pobladores que con gran sacrificio están realizando labor de soberanía en regiones tan aisladas como Caleta María y Yendegaia", añadiendo que siguen llegando familias al sector familias que levantan sus viviendas y subsisten con recursos naturales de la zona.

Es de imaginarse, entonces, lo que lograría un camino que, además, tendría una gran importancia al abrir una ruta desde las islas del canal Beagle, especialmente Navarino, hasta Porvenir.

Como en casi todas las obras que se proyectan en nuestra región, se confunden en estas motivaciones económicas, turísticas, estratégicas y de soberanía, aumentando las posibilidades de acelerar el desarrollo regional gracias a una red de caminos que, además, daría un nuevo incentivo a la ciudad de Porvenir, para la cual han fracasado todos los esfuerzos de promoción que se han anunciado.

