

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

APOSTADERO NAVAL DE MAGALLANES 1896-1903: APORTES CIENTÍFICOS, PARA LA NAVEGACIÓN Y EL CONOCIMIENTO DE CHILE AUSTRAL.

NAVY STATION OF MAGALLANES 1896-1903: SCIENTIFIC CONTRIBUTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF NAVIGATION AND KNOWLEDGE ON SOUTHERN CHILE

Olivia Canales Quezada

Universidad de Playa Ancha

olivia.canales@upla.cl

Natalia Olivares Quiñones

Universidad Adolfo Ibáñez

natalia.olivares@uai.cl

Recibido el 23 de febrero de 2020

Aceptado el 15 de mayo de 2020

RESUMEN

El presente estudio histórico basado en el análisis e interpretación de documentos oficiales y periodísticos, tiene como objetivo examinar las motivaciones locales y nacionales que el Gobierno chileno tuvo para instalar un Apostadero Naval en la ciudad de Punta Arenas, y analizar la importancia de su funcionamiento durante los cinco primeros años 1896- 1903. A través de la exhaustiva revisión documental, se intentará reconstruir la creación y marcha de este organismo dependiente de la Armada Nacional, ahondando tanto en las dificultades que se enfrentaron como en los significativos aportes y avances conseguidos para la región y el país, entre los que destacan el conocimiento científico del territorio, el impulso de la actividad naval, la mejora en las comunicaciones, el fortalecimiento de la soberanía y afianzamiento de Chile en el Territorio Austral.

Palabras claves: Apostadero Naval, Magallanes, Afianzamiento Nacional, Chile Austral.

ABSTRACT

This historical study based on the analysis and interpretation of official and journalistic documents, aims to examine the local and national motivations that the Chilean Government had to install a Navy Station in the city of Punta Arenas, and analyze the importance of its operation during the first five years 1896-1903. Through an exhaustive documentary review, an attempt will be made to reconstruct the creation and operation of this body dependent on the National Navy, delving into both the difficulties they faced and the significant contributions and progress achieved in the region and country, among which stand out the scientific knowledge of the territory, the promotion of naval activity, the improvement of communications, the strengthening of Chile's sovereignty and consolidation in the Southern Territory.

Keywords: Navy Station, Magallanes Territory, Sovereignty Consolidation. Southern Chile

Para citar este artículo:

Canales Quezada, Olivia & Olivares Quiñones, Natalia “Apostadero Naval de Magallanes 1896-1903: Aportes científicos, para la navegación y el conocimiento de Chile austral”. *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 342 - 376

1. INTRODUCCIÓN

Nuestro país es poseedor de una gran extensión marítima por limitar a lo largo de toda la zona oeste con el Océano Pacífico. Esta condición, ha otorgado gran importancia a la actividad naval, transformándola en un elemento de defensa, fuente de extracción de recursos naturales y un espacio de transacciones comerciales. En la parte continental más austral de Chile, se encuentra el Estrecho de Magallanes, que comunica al Océano Pacífico con el Océano Atlántico, y que fue de valiosa importancia hasta la creación del canal de Panamá en 1914. Este paso interoceánico, posibilitó el tráfico de embarcaciones de un continente a otro, principalmente con fines comerciales, situación que fue determinante para que Magallanes desde mediados del siglo XIX, tuviera un importante crecimiento económico y demográfico, atribuible principalmente, a la llegada de un importante número de extranjeros de diversa nacionalidad.

Por otro lado, los desacuerdos limítrofes de la época entre Chile y Argentina por el dominio del territorio austral, hizo necesario el establecimiento de organizaciones y/o autoridades que resguardaran los intereses de Chile en el mencionado Territorio. En virtud de lo anterior, este trabajo de investigación que refiere a la creación y funcionamiento de una organización naval en el Territorio de Magallanes tiene como objetivo examinar las motivaciones locales y nacionales que el gobierno chileno tuvo para instalar un Apostadero Naval en la ciudad de Punta Arenas, y la importancia de su desarrollo durante los primeros cinco años de funcionamiento.

Para dar cumplimiento al objetivo de la investigación, se establecen las siguientes preguntas: ¿Cuáles fueron las causas que motivaron la creación y permanencia del Apostadero Naval de Magallanes?, ¿Cuáles fueron las principales dificultades de su implementación? y, ¿Qué beneficios trajo para Chile el establecimiento del Apostadero?

La hipótesis que se formula, es que las necesidades de resguardo del territorio; el control del tránsito interoceánico; una mejor vinculación con el centro del país y; la construcción de un centro propio para reparaciones de las naves, fueron decisivas para la creación y permanencia del Apostadero Naval de Magallanes, y su importancia radica en que la creación de esta organización a cargo de la Armada, permitió una mejor identificación de Chile en el territorio austral, generando una mayor actividad naval y conocimiento de dicho espacio. Esta investigación, basada en el análisis e interpretación de documentos oficiales, periodísticos y bibliográficos, procura ser lo más objetiva posible contrastando las diferentes fuentes encontradas, en razón a la escasa y poco clara información sobre el Apostadero y sus funciones. No obstante, podemos rescatar que las fuentes oficiales de la Armada, nos brindan un panorama en torno a lo que ocurría en la Armada durante la época.

2. ANTECEDENTES

A fines del siglo XIX, a la zona geográfica más austral del continente americano se le denominaba Territorio de Magallanes, y se conformaba de una parte continental y otra parte insular, con una superficie total de 170.000 kilómetros cuadrados. El sector continental del Territorio poseía una extensión total de 83.000 kilómetros cuadrados y se dividía en la sección de Baker; la región de Última Esperanza; la Patagonia chilena y la península de Brunswick, mientras que la parte insular poseía una superficie de 87.150 kilómetros cuadrados formada por numerosas islas y canales en su mayoría navegables.¹

Dentro de esta compleja realidad geográfica, el Estrecho de Magallanes era un espacio de vital importancia al ser el paso marítimo natural entre los océanos Atlántico y Pacífico. En general, el Estrecho es de aguas profundas y de gran extensión, con fuertes corrientes que se manifiestan principalmente en las dos angosturas, por lo que, los periódicos locales advertían a finales del siglo XIX que: “no hay quizás otro paraje en el mundo más peligroso que el Estrecho de Magallanes. Aquí lo imprevisible acecha siempre al navegante para poner su nave en peligro,

¹ Manuel Zorrilla, Magallanes en 1925: obra histórica, geográfica, estadística, comercial e industrial, desde el descubrimiento del Estrecho hasta nuestros días (Chile: Imprenta Yugoslava, 1925), 127.

sorprendiéndolo en sus conocimientos, en sus cálculos y en la apreciación de los elementos”²

Desde que el gobierno de Manuel Bulnes Prieto fundó en 1845 la Colonia de Magallanes, el dominio de Chile sobre el Estrecho y sus tierras adyacentes se fue consolidando paulatinamente.³ Sin embargo, la importancia económica y geopolítica de la zona suscitó una serie de controversias entre las naciones argentina y chilena. Chile por una parte, deseaba asegurar el dominio de Magallanes y tierras aledañas, como la Patagonia sur y las Islas Australes, por considerarlo un corredor interoceánico por el que transitaban embarcaciones provenientes principalmente de Europa, mientras que Argentina anhelaba la soberanía sobre el litoral atlántico incluida toda la Patagonia oriental. Respecto a este conflicto, el autor Mateo Martinic (1992) señala que para Chile:

“El dominio del gran canal había pasado a constituir, a partir de 1875-1876, una verdadera obsesión para la dirigencia nacional, al punto de hacer olvidar y aun de comprometer otros intereses territoriales conexos con aquel”⁴

Luego de variados intentos, en donde se busca señalar los términos jurisdiccionales de cada país en el área cuestionada, se llega a un acuerdo, en donde Chile:

“Cedió voluntariamente en aras de la concordia y la convivencia, la mayor parte de la Patagonia oriental así como la mitad de la Tierra del Fuego, conservando para sí la región del Estrecho de Magallanes y la totalidad de este estratégico paso interoceánico, entonces objetivo geográfico clave para sus comunicaciones con Europa y otras naciones americanas del Atlántico”⁵

² “Otro naufragio en el Estrecho”. El Magallanes, 28 de octubre de 1894, 2

³ Zorrilla, Magallanes en 1925, 125

⁴ Mateo Martinic, Historia de la Región Magallánica, Volumen I. (Chile: Alfabetá impresores, Universidad de Magallanes, 1992), 743

⁵ Mateo Martinic, Breve Historia de Magallanes (Chile: La Prensa Austral Ltda, 2002), 56.

De este modo, el 23 de julio de 1881 los límites entre ambos países quedaron entre el paralelo 52 y el meridiano 70, específicamente de Punta Dungeness hasta Monte Dinero, mientras que en Tierra del Fuego se traza una línea que parte del Cabo Espíritu Santo en la Latitud 52°40' prolongándose con el meridiano occidental de Greenwich hasta tocar el canal Beagle, quedando así el paso interoceánico en posesión total de Chile sin una distinción entre aguas y tierra, puesto que esto era considerado como una realidad geográfica. Sin embargo, en el artículo quinto del Tratado, se imponen una serie de limitaciones a la soberanía del estrecho, el cual establece que:

*“El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad, no se construirán en las costas fortificaciones ni defensas militares que pudieran contrariar este propósito”.*⁶

El Territorio de Magallanes que había tenido su origen como una colonia penal y militar, fue cobrando cada día mayor importancia para Chile, razón por la que en 1853 se le concede la calidad de Territorio de Colonización⁷ y más tarde durante el mandato de José Joaquín Prieto se ordenan una serie de políticas destinadas a estimular la inmigración y permanencia en la región. De esta forma, la incipiente población magallánica fue creciendo paulatinamente hasta obtener un repunte importante en su cantidad de habitantes.

Las estadísticas cifran que para el año 1878 la cantidad de habitantes era de 1.174⁸ mientras que para el año 1885 el Sexto Censo General de la población de Chile muestra que el total de habitantes era 2.085, evidenciándose un crecimiento del 82.26%.⁹ Esta explosión demográfica se vio favorecida con el descubrimiento de oro

⁶ Tratado de Límites entre Chile y Argentina, 21 de julio de 1881, artículo n° 5.

⁷ Mateo Martinic, Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898. (Chile: Impresos Vanic Ltda, 1988), 82.

⁸ Robustiano Vera, La colonia de Magallanes y Tierra del Fuego 1843 a 1897 (Chile: Imprenta de La Gaceta, 1897), 225.

⁹ Martinic, Punta Arenas en su primer medio siglo, 230.

aluvial en la región, en las cercanías del sector llamado Zanja a Pique¹⁰, el cual fue hallado de forma fortuita en septiembre de 1884 cuando al norte del cabo Vírgenes encalló el vapor francés *Arctique*.¹¹

La llegada a Punta Arenas de una cifra considerable de personas interesadas en tomar parte de este descubrimiento, terminó por favorecer el crecimiento y desarrollo regional, lo que sumado al acelerado progreso que ya advertía esta zona, provocó un proceso de inmigración, recibiendo personas tanto de Chile central como Argentina, las islas Malvinas y Europa, situación que se sostuvo a lo largo de los años, y ya en 1895 el Séptimo Censo General de la población de Chile indicaba que la cantidad de habitantes se había elevado a 5.170, cifra que claramente superaba la del censo anterior. El crecimiento de Punta Arenas se hace notar cuantitativamente ya que la población urbana del Territorio ascendía a 3.227, superando a la rural que se cifraba en 1943 personas.¹² En cuanto a la composición de la población, encontramos que es diversa en cuanto a su procedencia, siendo un conglomerado cultural compuesto por extranjeros, indígenas y nacionales provenientes de distintas zonas del país.

Debido al crecimiento de la población y al desarrollo social y económico que se advertía a finales del siglo XIX, importantes pioneros y empresarios asentados en Magallanes veían la imperiosa necesidad de vincular esta región austral con el resto del país principalmente con las zonas comercialmente destacadas, al respecto encontramos que:

“El pionero Nogueira impulsa el adelanto mercantil y material. Su firma comercial tan acreditada se transformó en 1887 en una nueva, mayor y si cabe, más importante empresa, Nogueira & Blanchard, al asociarse aquél con el comerciante Gastón Blanchard, de Valparaíso. Sus negocios por consecuencia

¹⁰ El sector denominado Zanja a Pique está ubicado hacia el noreste de Punta Arenas, sobre la costa Atlántica, cerca de la entrada del Estrecho de Magallanes.

¹¹ Mateo Martinic. “La minería aurífera en la región austral americana”. Historia, Vol. 36 (agosto 2003): 225

¹² Séptimo censo jeneral de la población de Chile: levantado el 28 de noviembre de 1895. (Chile: Imprenta del Universo de Guillermo Helfmann, 1900), 419.

pasaron a ampliarse y a extenderse, actuando la casa como un factor de primera importancia en el fomento del desarrollo local y territorial.¹³

El dinamismo comercial y el desarrollo industrial y ganadero influyeron notablemente en el crecimiento y progreso de Punta Arenas, razón por la que la diversificación de actividades y negocios necesarios para cubrir las carencias de quienes se habían instalado en la región meridional se hacía inminente, llegando a existir en Punta Arenas 129 establecimientos industriales y comerciales de toda naturaleza, los más importantes dedicados a la importación y exportación de mercaderías en general y otros tan diversos como hoteles, tiendas de trapos, carnicerías, zapaterías, peluquerías, cafés, restaurantes, chinganas, etc.¹⁴

Las estadísticas demuestran que, en el decenio de 1890 al auge del comercio de exportación, importación y distribución se agrega el de la navegación:

“La matrícula del puerto registraba en 1894 tres vapores, once goletas y seis cúteres. Al concluir 1896, la cuenta era de ocho vapores, catorce goletas y once cúteres amén de más de medio centenar de otras embarcaciones para el servicio portuario”.¹⁵

La circulación de transportes nacionales y buques de la Armada, sumado al tráfico sin itinerario de barcos mercantes y de guerra de distintas nacionalidades, hacían cada vez más necesario el establecimiento de una autoridad capaz de encargarse de la regulación de las actividades navales, que para ese entonces representaban el principal medio de comunicación y de transporte tanto de pasajeros como de productos que ingresaban y salían del país mediante la navegación por el Estrecho de Magallanes.

Por lo tanto, terminando el siglo XIX la importancia político-estratégica que poseía el Estrecho hacía menester la incorporación de nuevas entidades que

¹³ Martinic, Historia de la Región Magallánica, 683.

¹⁴ “El comercio urbano en Punta Arenas”. El Magallanes, 4 de febrero 1894, 2.

¹⁵ Martinic, Historia de la Región Magallánica, 692.

pudiesen supervigilar y proteger los intereses de esta parte del país. Dicho organismo debería controlar el tránsito interoceánico, resguardar el territorio y estar alerta para impedir que extranjeros hicieran un uso indebido e indiscriminado de los recursos que pertenecían a Chile. Si bien, producto del acuerdo limítrofe entre Chile y Argentina del año 1881, en el Estrecho de Magallanes se estableció neutralidad con un libre acceso para banderas de toda nacionalidad, y en donde no se podía construir fortificaciones ni obstáculos que entorpecieran la libre navegación, esto no impedía ni desestimaba la urgencia de instaurar un organismo con autoridades nacionales con el fin de preservar la soberanía.

Refuerza la idea anterior, el uso ilegítimo de los recursos marinos, específicamente la pesca de focas que consistía en una extracción sin criterio del lobo de dos pelos para la obtención de su valiosa piel. Esta especie era abundante en el Estrecho y en las aguas interiores del Territorio de Magallanes, pero la vastedad de éste y el escaso o nulo control del tránsito naval, hacía que la caza de lobos se hiciera la mayoría de las veces de forma intensiva por barcos y piratas de procedencia extranjera, como se hiciera saber en el informe del viaje efectuado por el escampavía *Cóndor* al mando del Capitán de Corbeta Agustín Fontaine, quien deja en evidencia esta situación y la necesidad de un control que resguarde el patrimonio nacional, describiendo que:

“En los últimos meses se ha visto cruzar una goleta americana con rumbo al archipiélago de Wollaston y después otras dos o tres goletas pequeñas que se cree se dedican a la pesca de focas en mares chilenos. Sería, pues, conveniente ejercer alguna vigilancia para impedir estos abusos y el mejor medio sería un buque de estación por esas aguas”.¹⁶

Otro indicador de las necesidades que tenía la región austral relacionadas a la seguridad es que, a pesar de la existencia del Tratado Limítrofe entre Chile y Argentina la posibilidad de un resurgimiento del conflicto limítrofe estaba latente, razón por la que, el control y conocimiento del Estrecho de Magallanes y sus aguas interiores entregaba enormes potencialidades geopolíticas para nuestro país:

¹⁶ “Viaje del *Cóndor* a las islas del sur del Canal Beagle”. El Magallanes, 23 de Febrero de 1896, 2

“Hay canales que por su situación son para nuestra Armada verdaderos e importantes puntos estratégicos, desde el punto de vista de una guerra internacional. [...] No se nos escapa el inmenso partido que podríamos sacar de ellos en estos casos, siendo bien conocidos por nuestros comandantes y bien explorados”.¹⁷

Con la instauración de un Departamento de la Armada Nacional, se podía contar con buques de estación apostados en el Estrecho y preparados para cualquier eventualidad, junto con autoridades que pudiesen tomar rápidas decisiones en el caso menos deseado de un enfrentamiento armado. Punta Arenas, sería naturalmente el puerto de concentración de la acción naval; asegurando la superioridad sobre el enemigo por la distancia a que éste quedaría de su base de operaciones.¹⁸

Este último punto era de vital importancia, ya que el Territorio de Magallanes carecía de un medio de comunicación expedito y directo con el centro del país, especialmente Santiago y Valparaíso, situación que ponía a Chile en desventaja con respecto a Argentina, ya que era primordial para el gobierno trasandino estar al pendiente de lo que sucedía en sus territorios meridionales y Punta Arenas. Estos intereses no eran desconocidos para nuestro país, así lo demuestra una publicación del diario *El Magallanes* que dice lo siguiente:

“Nuestros vecinos los argentinos estudian el establecimiento de una línea telegráfica terrestre que una Chubut y Rio Negro con la última población argentina en el Atlántico del Sur: Gallegos: y aun se dice que cruzarán el Estrecho con un cable, para en seguida tener comunicación telegráfica con la isla de los Estados y Ushuaia. Se comprende que si llegan á establecer esa comunicación tendrían una inmensa ventaja sobre nosotros. Ellos estarían muy al cabo de todo lo que ocurriera en Punta Arenas y las aguas del Estrecho, que

¹⁷ Sánchez “Estrecho de Magallanes, Canales de la Patagonia y Tierra del Fuego”. *Revista de Marina*, XV n°89 (octubre 1893): 383.

¹⁸ Cornejo, R. J. “Breve apuntes sobre puertos militares”. *Revista de Marina* Tomo XXV (n°146 (agosto 1898): 1756

comunicarían en seguida á Buenos Aires, mientras nosotros necesitaríamos al menos 4 días para enviar alguna noticia a Ancud o Corral para que fuera trasmitada á Santiago. Aun sin telégrafo es sabido que los argentinos no se descuidan para saber en Buenos Aires y de una manera rápida lo que ocurre en Punta Arenas. [...]Desde luego los argentinos tienen activos agentes en Punta Arenas y un chasque llevando comunicaciones a Gallegos hace su viaje a 30 horas en la estación de verano. Como se ve, estamos ya en condiciones muy desventajosas y si los argentinos establecen la línea telegráfica proyectada quedaremos aún en peor situación”.¹⁹

Por otro lado, el establecimiento de un Departamento de la Armada Nacional no sólo beneficiaría los asuntos administrativos y de defensa, sino que, traería consigo beneficios prácticos.

Las condiciones geográficas extremas de Magallanes y las inclemencias del tiempo hacían que las embarcaciones que transitaban entre uno y otro océano y por medio de los innumerables canales, quedaran la mayor parte del tiempo expuestas a múltiples averíos y deterioros que entorpecían la continuidad del viaje o que provocaban naufragios. Adicional a esto, la ausencia de señalizaciones sobre las aguas del Estrecho, dificultaban aún más la travesía de los navegantes que se veían en la necesidad de utilizar este paso por razones comerciales, militares o transporte de pasajeros.

“Es un hecho perfectamente reconocido, que ninguna de las boyas completa el año en su lugar, y las hay que no han permanecido un mes en el punto en que fueron ancladas. [...] Ya puede colegirse que el navegante que pensara dirigir el rumbo de su nave guiado por las indicaciones de las boyas para salvar los peligros del Estrecho, se llevaría un pesado chasco, porque ó no las vería porque no están en el lugar señalado por las cartas o si las ve, hay noventa y nueve probabilidades contra una de que se encuentren á buena distancia del punto que debían ocupar”.²⁰(s/n)

¹⁹ “Cable entre Magallanes y Chiloé”. El Magallanes, 8 de septiembre de 1895, 2.

²⁰ “La cañonera Magallanes”. El Magallanes, 2 de Diciembre de 1894, s/p.

La frecuencia con que las embarcaciones sufrían accidentes a causa de las oscilaciones del tiempo y la peligrosidad de las aguas se veía incrementada con la falta de mantenimiento que tenían las señalizaciones del Estrecho, exponiendo constantemente las naves a accidentes como rupturas de casco o quedar encalladas en bancos de arena por las repentinas bajas de la marea. Para hacer frente a estos accidentes, se requería la ayuda de barcos remolcadores los que eran escasos en la región durante esta época²¹ o bien, la solución era lanzar al agua parte de sus mercancías o el carbón que era utilizado como combustible para perder peso y poner nuevamente a flote la embarcación. En cualquiera de los casos, ya fueran daños en la estructura de la nave o la pérdida de las provisiones, se tenía como resultado grandes bajas tanto materiales como económicas, lo que obligaba a las embarcaciones a realizar recalada en algún puerto cercano donde éstas pudieran ser reparadas y abastecidas.

Para estos efectos, las alternativas más plausibles eran los astilleros o varaderos de la localidad, que estaban en manos de privados, destacándose entre ellos el de propiedad de los hermanos Bonacich, denominado Astillero Naval de Carlos Bonacich y Cía. fundado en 1896.²² En estos lugares se podría satisfacer las necesidades de los casos menos graves, sin embargo, de enfrentarse a un problema de mayor envergadura los navegantes debían recurrir al Puerto de Talcahuano, donde se poseían mayores tecnologías para una mejor reparación y mantenimiento, pero la significativa distancia de 2.604 kilómetros que separaba a Punta Arenas de la nombrada ciudad hacía de esto una tarea muy compleja.

Si bien, los servicios prestados por las empresas privadas satisfacían con éxito las necesidades de las naves particulares, para la Marina Nacional representaba un gasto significativo, puesto que quedaban sujetos a las fluctuaciones antojadizas de

²¹ El servicio de vapores remolcadores en el Estrecho de Magallanes fue un requerimiento constante para la navegación de la época. Si bien, Julio Popper realizó estudios antes de 1890 para instaurar una compañía que se encargara de este servicio, recién en el año 1896 el Gobierno autoriza mediante un contrato a Eduardo F. Richard para organizar una sociedad que tuviera por objeto establecer un servicio permanente de vapores remolcadores.

²² Carlos Varas, Cien años del Astillero-Varadero más austral del mundo 1896-1996. (Chile: Imprenta Victoria, 1996),13.

los cobros y porque los problemas que cubrían sólo eran de mediana complejidad, no logrando cumplir siempre con lo requerido para las naves de mayor tamaño o lo complicado de los daños, por lo que poseer un lugar propio para la reparación era algo mucho más conveniente.

A fines del siglo XIX la suma de factores como: el crecimiento demográfico, el progreso económico y comercial, el desarrollo urbano y el aumento de las actividades navieras, se vincularon de manera tal que formaron una realidad única en nuestro país, al configurarse Magallanes como una zona de importancia geopolítica y estratégica, no tan solo por las condiciones geográficas marcadas principalmente por la presencia del Estrecho, sino que también por presentar características y necesidades propias, las que iban desde resguardar los fines soberanos del país, desarrollar su proyección hacia las islas australes y Cabo de Hornos, controlar el tráfico interoceánico, proteger la extracción de recursos naturales, hasta establecer un lugar de reparación para las embarcaciones que por allí transitaban.

Todo esto sería posible bajo el alero de un organismo de mayor orden que abarcara una serie de oficinas y secciones encargadas de áreas administrativas y técnicas. Para estos efectos, una institución que estuviera bajo el amparo del Gobierno de Chile y a cargo de la Marina Nacional sería la más idónea y capacitada para desempeñar dichas labores, por lo que la creación de un Apostadero Naval en el Territorio de Magallanes era una decisión cada vez más inaplazable.

3. CREACIÓN Y DIFICULTADES DE LOS PRIMEROS AÑOS DE FUNCIONAMIENTO

En 1896 durante el gobierno del presidente Jorge Montt Álvarez, se crea el Apostadero Naval de Magallanes por Decreto Ministerial N°19, Confidencial del 30 de mayo²³ nombrándose comandante en jefe al capitán de navío Manuel Señoret

²³ Memoria del Ministro de Marina. 2 de enero de 1899, 56.

Astaburruaga, quien ejercía además el cargo de gobernador del Territorio de Magallanes desde septiembre de 1892.²⁴

Sobre el gobernador del Territorio recaían todas las labores edilicias como: el funcionamiento y ornato de la ciudad, el saneamiento, la justicia, la fiscalización de las construcciones, cobro de las contribuciones para la construcción de edificios y la entrega de concesiones de terrenos a particulares, entre otras, y con el reciente nombramiento, Señoret debió sumar a sus responsabilidades, el mando de todas las naves de la Armada y oficinas en tierra del Apostadero Naval, concentrándose dichas labores en una sola persona.

Al poco tiempo de decretada la creación de este organismo, se fue designando al personal que debía asumir responsabilidades y labores entre los que destaca Pedro F. Vicuña contador 3° de la Armada que fue designado para ejecutar las labores de contador en tierra y Baldomero Pacheco nombrado ayudante del Apostadero.²⁵

A fines de 1896, Manuel Señoret decide presentar su renuncia al cargo de Gobernador del Territorio, optando sólo por el que lo designaba jefe del Apostadero Naval, petición que fue concretada el 20 de enero de 1897 y comunicada en Punta Arenas el 10 de febrero a través del diario *El Porvenir*.²⁶

Finalmente, Señoret es nombrado jefe del Apostadero Naval de Talcahuano, con fecha 22 de enero de 1897, razón por la que la dirección del Apostadero debió ser asumida por el comandante del buque de estación en calidad de interino capitán de fragata Roberto Maldonado Coloma.²⁷ Dicho nombramiento se mantuvo hasta el 16 de octubre de 1897 fecha en la cual por Decreto Supremo N°1.720 sección 1, se ordena la supresión de esta oficina.²⁸

²⁴Martinic, Punta Arenas en su primer medio siglo, 264.

²⁵ Olivia Canales y Natalia Olivares "Creación y organización del Apostadero naval de Magallanes". *Revista de Marina* n°959 (jul-agos 2017): 55.

²⁶ "Aceptación de una renuncia". *El Porvenir*, 10 de febrero de 1897, s/n.

²⁷ *Memorias del Ministro de Marina. Memorias de capitanías de puerto. 1897, 73*

²⁸ *Diario Oficial de la República de Chile, 1897, 1113*

La eliminación del Apostadero Naval obligó a que las funciones asumidas por este organismo en los pocos meses de funcionamiento, especialmente las referidas al servicio naval, fueran transferidas a la Gobernación Marítima, ordenanza que queda en evidencia cuando el comandante general de Marina decreta que:

*“El comandante de La Magallanes, jefe interino del Apostadero, haga entrega al Gobernador Marítimo de aquel territorio, del Pontón N° 5 con todas sus existencias, lanchas, depósito de carbón y demás artículos de la Armada, que están hoy a su cargo, debiendo levantarse un inventario por triplicado de dicha entrega, de cuyos ejemplares se mandará uno a la Comandancia General de Marina”.*²⁹

Transcurridos algunos meses desde aquella decisión, se logra dejar sin efecto el Decreto que anulaba la creación del Apostadero Naval de Magallanes, creándose nuevamente por Decreto N°778, sección 1, de fecha 30 de abril de 1898³⁰ designándose en esta oportunidad como jefe del Apostadero al capitán de navío Leoncio Valenzuela Crespo quien se desempeñaba como comandante del blindado *Almirante Cochrane*.³¹

La llegada de Valenzuela a Punta Arenas el 15 de junio de 1898, supuso el inmediato funcionamiento de los servicios correspondientes al Apostadero Naval mediante la asignación del escaso personal que tenía a su disposición y a través de las propuestas públicas emitidas en los periódicos locales, como testimonio de ello encontramos la siguiente publicación en *El Magallanes* del 26 de junio de 1898: “*Se piden propuestas cerradas para hacer una plataforma corrida en el entrepuente de la goleta María Teresa. Por demás datos y antecedentes pueden consultar en la oficina de este Apostadero*”³²

²⁹ “La Magallanes i el Pontón núm. 5”. *El Porvenir*, 3 de noviembre de 1897, s/n.

³⁰ *Diario Oficial de la República de Chile*, 1898, 3018

³¹ *Diario Oficial de la República de Chile*, 1898, 1192

³² “Apostadero Naval”. *El Magallanes*, 26 de junio de 1898, 4

Desde el restablecimiento definitivo del Apostadero Naval en 1898 y durante los primero cinco años de funcionamiento, el trabajo y los avances de este Departamento fueron creciendo paulatinamente, logrando importantes cambios y mejoras tanto del servicio naval como de oficina, pero todos estos adelantos requirieron de gran esfuerzo, sacrificio y dedicación tanto del personal superior como subalterno, puesto que, el alejamiento en el cual se encontraba Punta Arenas y la falta de personal y material necesario para cumplir las funciones requeridas, fue una constante que entorpecía la ejecución de las obligaciones.³³

La escasez de personal fue un punto de gran importancia y difícil solución si se considera que el Apostadero contemplaba trabajos tanto en Punta Arenas como en Puerto Zenteno³⁴, y además, debía ocuparse de los trabajos de oficina y de las embarcaciones a flote. Esta situación provocaba una sobrecarga laboral en el disminuido personal del que se disponía, encontrando muchas veces una dualidad en el desempeño de los cargos, situación posible de observar con el primer jefe del Apostadero Manuel Señoret y también con su sucesor Leoncio Valenzuela, quien además de actuar como delegado y representante del director general de la Armada, debía asumir las funciones de comandante de armas del Territorio concentrando todo el servicio militar bajo su mando.

Lo menguado de la dotación obedecía a diversas causas. La principal, fue el escaso número de gente especializada que había en la región, la que debía estar capacitada para ejecutar las labores requeridas y dispuesta a ganar los reducidos sueldos que ofrecía la Armada en comparación a los convenientes montos otorgados por la actividad naval comercial o los trabajos en las estancias, además, en la región todo resultaba más caro que en el resto del país, particularmente los artículos de consumo diario, y aquellos gastos extras debían ser cubiertos por los mismos jefes, oficiales y tripulantes afectos al Apostadero Naval.³⁵

³³ Canales y Olivares "Creación y organización del Apostadero", 56-57.

³⁴ La creación de Puerto Zenteno fue el primer logro importante del Apostadero y constituyó una adquisición trascendental para la Armada Nacional al ser susceptible de alcanzar gran desarrollo en el futuro (Memorias de Marina, 1899), 28

³⁵ Memorias de Marina, Aumento de sueldo para el personal, 1902, 449

Otro punto desfavorable fueron las condiciones climáticas de Magallanes las que condicionaban enormemente la calidad de vida de las personas considerando que en su mayoría provenían de lugares con clima templado. Si a esto agregamos los elevados costos de vida, lo alejado del territorio y la difícil comunicación, el escenario era muy poco atractivo para aventurarse al trabajo del servicio naval en las dificultosas aguas del Estrecho.

La suma de los factores antes mencionados, resentían no tan solo la parte física de las personas, sino que también la moral,³⁶ empeorando las condiciones de trabajo para quienes cumplían con los servicios del Apostadero. Como se ha adelantado, el Estado Mayor del Apostadero no estaba exento de estas dificultades, y en reiteradas ocasiones no hubo más que el jefe del Apostadero en Punta Arenas y el mayor de órdenes en Zenteno. Así lo manifiesta Leoncio Valenzuela en las memorias del comandante en jefe, recalcando que:

“Actualmente y de que me he hecho cargo de este Apostadero, el personal se ha compuesto del jefe de él y de un mayor de órdenes, que es a la vez Gobernador Marítimo y encargado de la Sección de Faros y Balizas, y como se comprende una sola persona no puede atender a tantas obligaciones y necesariamente el servicio tiene que resentirse”.³⁷

Durante los años que versa esta investigación 1896 y 1903, hubo cuatro comandantes en jefe a cargo del Apostadero Naval, desde el primer decreto de creación en 1896 hasta finales del mismo año Manuel Señoret, desde la segunda creación en 1898 hasta comienzos de 1901 estuvo el capitán de navío Leoncio Valenzuela, posteriormente, el capitán de navío Francisco 2º Sánchez quien se mantuvo en el cargo hasta principio de 1902 y, finalmente el capitán de navío Fernando Gómez, quien en septiembre de 1903 sería llamado por el Gobierno para desempeñar otras funciones en la Armada. Sin embargo, cabe destacar que durante

³⁶ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes, Necesidades. 2 de enero de 1899, 56.

³⁷ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Personal i Labor del Apostadero. 28 de Febrero de 1901, 330.

los períodos de ausencia del comandante en jefe del Apostadero, hubo quienes debieron ejercer este cargo de forma interina.

Los motivos de estas constantes rotaciones obedecían tanto a decisiones institucionales como a requerimientos personales y de salud, cual quiera fuera el caso, la falta de continuidad resentía las obras que se debían ejecutar, *El Magallanes* ejemplifica dicha situación en una publicación de 1901 que dice lo siguiente:

“Hemos sido informados que el señor Francisco 2º Sánchez, Comandante en Jefe del Apostadero Naval, no se embarcará en el próximo correo sino en el subsiguiente, a fin de dar tiempo para la llegada de las instrucciones referentes a la persona a quien debe hacer entrega del Apostadero, mientras dure su ausencia. Se nos asegura que el señor Sánchez tiene la intención de regresar a Magallanes concluida la licencia de dos meses que le ha sido concedida. Nos felicitamos de la resolución del señor Sánchez, pues nadie mejor que él se encuentra en situación de dar feliz término a los diversos trabajos sometidos a su dirección, algunos de los cuales se encuentran en ejecución i otros por iniciarse.”³⁸

En lo que respecta al personal de oficina el escenario no era mejor, ya que la creación del Apostadero no consideró al personal óptimo para la ejecución de todas las labores, faltando un guarda almacén y un escribiente que pudiese llevar los registros correspondientes. Lo mismo sucedía con el comisario, quien, debido al aumento de sus funciones, se veía en la necesidad urgente de que se le proveyera de lo indispensable para cumplir con sus servicios tanto en las oficinas ubicadas en tierra como en las escampavías, buques y pontones que se encontraban a flote.

Igualmente, escaso era el personal técnico y especializado, faltando principalmente ingenieros, inspectores de máquina y gente que pudiese ejecutar las labores de la maestranza y colaborar en la compostura y reparación de máquinas y calderas de las escampavías, y de las boyas y balizas que se encontraban a flote.

³⁸“Comandante en jefe del Apostadero Naval”. *El Magallanes*, 24 octubre 1901, 3.

La crudeza del clima hacía que mantener en óptimas condiciones y con buena calidad de vida al personal fuera una tarea difícil, ya que el estado de salud de los individuos se veía afectado considerablemente y no era extraño que existieran altas cifras de enfermos que requerían de atención médica, razón por la que, la falta de un cirujano en jefe que debía ser contemplado como parte de la dotación reglamentaria del Apostadero y encargarse del servicio sanitario, la creación de informes facultativos y brindar atención médica al personal, fue una situación que se debió solucionar en un breve plazo de tiempo.

Para el año 1899, en el servicio existían únicamente cirujanos en las naves *Casma* y *Magallanes*, y cuando éstas se encontraban en viajes o comisiones hidrográficas, dejaban desprovisto al Apostadero de toda atención médica, por este motivo en 1901 se dotó al Pontón N° 5 de una enfermería con 9 camas y personal para desarrollar el servicio sanitario del Apostadero a cargo del médico cirujano Ismael López. De este modo las mejoras en la atención y en las condiciones médicas para la salud del personal contribuyeron al mejor funcionamiento del Apostadero, disminuyendo la cantidad de pacientes en estado crítico y reduciendo el número de licencias y pedimentos de traslados al norte que dejaban al departamento con menos personal del que se disponía.

Asimismo, fue necesaria la creación de un depósito para albergar de forma adecuada a aquella gente de mar que prestara servicios al Apostadero, tanto para el personal proveniente del depósito general de la Armada en Valparaíso como de los reclutados en el Territorio de Magallanes³⁹. Con este propósito, en 1902 se estableció un pequeño y funcional depósito de marineros a bordo del Pontón N° 11 que sirvió para disponer de una fuente de reserva para reemplazar a los enfermos o para hacer los relevos en las dotaciones de las escampavías que generalmente se encontraban en agotadoras comisiones, pudiendo así dar descanso a quienes debían continuar recibiendo instrucción o bien regresaban al norte en caso de haber cumplido su período de estadía en Magallanes.

³⁹ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Personal, Punta Arenas, 1 de Marzo de 1902, 181.

En relación al abastecimiento de material para el funcionamiento del Apostadero, los principales inconvenientes tenían relación con los escasos de pertrechos y artículos navales producto de la distancia existente entre Magallanes y la Dirección General de la Armada, lo tardío de las comunicaciones entre las oficinas y lo demoroso de los viajes entre Punta Arenas y Valparaíso, principal centro de suministro del Territorio.

Debido a la ausencia de un plazo fijo para la estadía de las embarcaciones que se dirigían a Magallanes para realizar trabajos o estudios y lo pesado de estas labores, se hacía necesario nuevos artículos, para lo que se debía recurrir a un aprovisionamiento extra-reglamentario que llevaba consigo serios inconvenientes, puesto que, los artículos solicitados llegaban siempre tardíamente y muchas veces con mermas y deterioros importantes que los dejaban inutilizables, generando el entorpecimiento de las funciones que debían ser ejecutadas. Por esta razón, fue una necesidad constante el establecimiento de una sucursal de la casa proveedora de la Armada en territorio magallánico, pero debido a lo complejo de este pedimento, se optó por pedir propuestas públicas en Punta Arenas, destacando entre estas la de los señores Stuken y C^o quienes se adjudicaron un contrato durante 1902 para abastecer a la Armada y la de los señores de la casa Braund y Blanchard para proveer a las escampavías Yáñez y Meteoro en el transcurso de 1903 por lo conveniente de sus precios.

El Apostadero Naval de Magallanes disponía inicialmente de escasas y precarias instalaciones para el servicio y funcionamiento de sus distintas secciones. En el año 1898, para las labores de oficina solo se disponía del piso bajo de la Gobernación Marítima, careciendo de un edificio propio, lo que se convirtió en una necesidad persistente a lo largo del tiempo, quedando claramente expuesto en la Memoria del Apostadero Naval de Magallanes donde se señala que:

“...Se hace igualmente necesaria la construcción del edificio del Apostadero Naval, con el objeto de poder contar con un local apropiado a las exigencias y seguridades del servicio en lugar de pagar las crecidas sumas que por

arrendamiento de casas, que es forzoso tomar en alquiler a particulares, y que no pueden llenar su objeto."⁴⁰

Cabe señalar, lo escasas que eran en esa época las casas en Punta Arenas, puesto que era una ciudad de reciente formación y gran parte de las construcciones estaban diseñadas para ser habitadas por sus propios dueños.⁴¹ Este mismo hecho trajo consigo la falta de un lugar de residencia para el Jefe del Apostadero y quienes trabajaban en los distintos departamentos de éste.

Contiguo al edificio de la Gobernación Marítima, se encontraban los almacenes de depósito que no eran más que una serie de galpones mal edificados que no representaban mayor seguridad ante posibles incendios. Éstos estaban destinados principalmente al acopio de artículos navales y de consumo, entre ellos, uno para el almacenaje de boyas y repuestos de la sección Faros y balizas, otros dos para habitación de marineros del Apostadero y de la capitania, otro de propiedad de la Gobernación y, finalmente, un galpón mejor implementado que los demás, dispuesto para el almacenaje de carbón.

En Puerto Zenteno las instalaciones consistían inicialmente en un pequeño arsenal y un puerto de refugio, al que luego se agregó un edificio-cuartel, un almacén para pertrechos navales, un galpón para el depósito de carbón y otro para maestranza, donde se instalarían posteriormente, algunas máquinas dispuestas por la Gobernación Civil para el Apostadero. Estos galpones se encontraban en mejor estado de conservación que los de Punta Arenas, y en algunas ocasiones, sirvieron como cuartel para albergar a los conscriptos que hacían el servicio militar en el Territorio.⁴²

Para el embarque y desembarque de materiales, se construyó un muelle de piedra acumulada de 75 metros de largo por 4 metros de ancho. A medida que el

⁴⁰ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Apostadero Naval. 1 de marzo de 1903, 486.

⁴¹ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Construcciones para el servicio del Apostadero. 28 de Febrero de 1901, 313.

⁴² Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Almacenes i depósitos en Punta Arenas i Puerto Zenteno. 1 de Marzo de 1903, 484.

Apostadero iba tomando mayor importancia, se iba haciendo cada vez más necesaria la existencia de más y mejores instalaciones destinadas al servicio de la Armada, por lo que en el año 1900 se comienza la construcción de una Maestranza, establecimiento indispensable para la reparación y mantención de los elementos de la sección Faros y Balizas⁴³ y de las escampavías y buques que se encontraran en el Territorio. A mediados de Junio de 1901 se hizo entrega al Apostadero de esta obra, situada en la avenida Independencia, entre la calle Maule y la playa, en un terreno entregado por la Honorable Junta de Alcaldes. El edificio de la Maestranza se componía de una planta baja donde se ubicaban los talleres de mecánica y de herrería, y de un alto sobre el taller de mecánica.

Paulatinamente, se fueron concretando algunos avances como la instalación de luz eléctrica en los galpones durante 1902 y considerando las proyecciones que poseía la Maestranza y la falta de espacio para completar el servicio, el Director General de la Armada consigue que se le otorgue a este Departamento: *“una lonja de terreno en el centro de la avenida Independencia, de 100 metros de longitud por 12 de anchura”*⁴⁴, quedando frente a los talleres existentes, entre la calle Maule y Atacama. En estos terrenos se proyectaba la construcción de las instalaciones complementarias del servicio en donde iría un taller de calderería, un taller de fundición y una barraca para fierros, además de la casa para el jefe de Maestranza. La Maestranza del Apostadero, significó un ahorro para el fisco puesto que, las reparaciones más urgentes de las naves se comenzaron a realizar por personal perteneciente a la Armada, dejando de recurrir al lejano Apostadero Naval de Talcahuano o a particulares.

4. SERVICIOS NAVALES Y TRABAJOS HIDROGRÁFICOS

En definitiva, la creación del Apostadero Naval de Magallanes significó una mejora en los servicios navales y reconocimiento de las costas de la zona austral de nuestro país. Estas labores se llevaron a cabo gracias a las naves de estación adscritas al Apostadero, las que mediante diversas comisiones destinadas a los estudios

⁴³ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Maestranza. 28 de Febrero de 1901, 316.

⁴⁴ Memoria de la Maestranza del Apostadero Naval. Maestranza. 1 de Febrero de 1903, 512.

hidrográficos, el remolque de embarcaciones, el rastreo y fondeo de boyas, los viajes para el aprovisionamiento, la mantención de los faros y los acarreos de materiales y personas para la ejecución de los trabajos necesarios, lograron generar un avance en las condiciones del territorio y de la navegación por el Estrecho.

La importancia de los trabajos hidrográficos radica principalmente en la posibilidad de conocer mejor la extensa costa y las numerosas bahías existentes en nuestro país, principalmente en Magallanes, un territorio que para fines del siglo XIX era bastante desconocido, por lo que su conocimiento presentaba amplias posibilidades de desarrollo económico, de modo que, islas que parecían inexplorables e inútiles de explotar, comenzaron a ser habitables, y de ellas se sacó algún beneficio económico producto de la fiebre de trabajo que se vivió en Punta Arenas.⁴⁵

En relación a esto, el levantamiento de nuevos planos hidrográficos y cartografía del Territorio de Magallanes a través de minuciosos sondajes y prolijos reconocimientos fue trascendente, puesto que las cartas marinas disponibles en ese entonces correspondían a trabajos realizados por la marina inglesa, quienes debido a sus intereses comerciales solo habían cartografiado las rutas principales del Estrecho, dejando fuera canales, islas y gran parte de la accidentada geografía de la zona austral.

Para cumplir con las labores mencionadas y optimizar los servicios navales, el Apostadero contó entre los años 1896 y 1903, con una serie de embarcaciones del tipo cañoneras, escampavías, cruceros, pontones y remolcadores, que contribuyeron al buen funcionamiento de este Departamento. Como ejemplo de esto, encontramos la cañonera *Magallanes*, embarcación que tenía un plan de trabajos hidrográficos para desarrollar en el Estrecho entre el Golfo de Penas y Tierra del Fuego. Estas exploraciones proporcionaron información importante para avanzar en el reconocimiento del territorio, tal es el caso de una exploración al Seno del Almirantazgo a cargo del teniente Alfredo Gómez:

⁴⁵ Santander “Necesidad de crear una oficina de cartas e instrumentos en el Apostadero Naval de Magallanes”. Revista de Marina n°186 (diciembre 1901): 621.

“[...] dio por resultado el conocimiento perfecto de dicho canal, encontrando además dos puertos seguros para la navegación, uno en Bahía Parry, y el otro en la de Brookers, lo que viene a dar importancia al Seno del Almirantazgo porque hasta la fecha aparecía en todos los planos hidrográficos como una verdadera incógnita.”⁴⁶

Para el año 1901, la *Magallanes* había trabajado en el reconocimiento del canal Mercier y ejecutado el levantamiento del estuario Baker, de éste último sólo existían croquis o levantamiento sobre vapor. En el año 1902 al mando del capitán de fragata señor Roberto Maldonado debió explorar el recientemente descubierto Seno de Skyring, surgiendo de este recorrido un informe y levantamiento de plano que serían de gran utilidad para la navegación por el Estrecho y la hijuelación de las tierras, ya que en este sector poco explorado había amplias posibilidades de establecer industrias ganaderas, explotación de maderas o minería. En septiembre de 1902 zarpó para efectuar sondajes desde Evangelistas hasta Punta Guairabo. Además, esta embarcación debió realizar estudios para encontrar un mejor lecho para tender el cable atravesando el canal Jerónimo.⁴⁷

El crucero *Presidente Errázuriz* al mando del capitán de fragata Luis Carreño Silva, quedó de estación y encargado de los trabajos hidrográficos en el año 1901. Bajo las órdenes de la Dirección General debió realizar un levantamiento hidrográfico en el canal Beagle, obteniendo un plano desde Cabo Jackson hasta Isla Packsaddle⁴⁸. En este mismo viaje se reconoció la necesidad de mantener una comunicación mensual con las regiones de Tekenika, Isla Navarino e Isla Lenox, con el fin de auxiliar a quienes recorren estas apartadas regiones en busca de nuevos medios de subsistencia, el 26 de diciembre del mismo año, el Errázuriz fue enviado por el Pacífico con destino al norte.

⁴⁶ “Exploración hidrográfica Seno del Almirantazgo”. El *Magallanes*, 24 de octubre de 1897, s/n.

⁴⁷ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Buque de estación i escampavías dependientes del Apostadero, i sus trabajos hidrográficos. 1 de Febrero de 1903, 480.

⁴⁸ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Viajes i trabajos llevados a cabo por el buque de estación i escampavías dependientes de este Apostadero. 1 de Marzo de 1902, 174.

El crucero *Presidente Pinto* realizó a principios de 1900 sondeos y reconocimientos en el lugar donde chocó el *Angamos*, dichos estudios aclararon que el accidente se produjo por un objeto entre aguas⁴⁹. El 9 de enero de 1901 encontrándose de estación en Magallanes, emprendió el viaje en comisión del levantamiento hidrográfico de los canales Breaknock, Desolado y Ballenero.

La escampavía *Yáñez* prestó grandes servicios al Apostadero centrando sus labores principalmente en el aprovisionamiento de víveres, materiales, artículos de consumos y al traslado del personal rotativo encargado del faro Evangelistas en 1898⁵⁰, al que se le agregaría a fines de 1901 la atención del faro de Punta Dungeness; también se encargó del abalizamiento, mediante un recorrido general a las boyas, pirámides y balizas ubicadas en la parte occidental del Estrecho y de los canales de la Patagonia⁵¹ labor que continuaría hasta 1902.

Por su parte, la escampavía *Huemul* durante los primeros años de funcionamiento del Apostadero prestó importantes servicios, pero debido al avance en el abalizamiento e instalación de faros en el Estrecho de Magallanes, los servicios requerían de naves de mayor envergadura, por lo que el Comandante en Jefe del Apostadero en el año 1901 expresa que el *Huemul* y otras embarcaciones similares: “*Todavía pueden utilizarse como tender de los buques hidrógrafos, pero jamás ocuparlos en otra clase de servicio.*”⁵² A pesar de ello, en el transcurso de 1900, el *Huemul* realizó distintos viajes y comisiones con el fin de inspeccionar y aprovisionar los faros de Punta Dungeness y Punta Delgada con víveres, materiales y artículos de consumo, además de reconocer territorio para la instalación de otros nuevos en la parte occidental del Estrecho. Se encargó también del traslado de personal y de distintas comisiones hidrográficas por el Canal Beagle.⁵³ Durante 1903

⁴⁹ Memorias del Ministro de Marina. Trabajos Hidrográficos. (Santiago de Chile: Imprenta Nacional, 1900), XLII

⁵⁰ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Faros i Boyas. 2 de Enero 1899, 51.

⁵¹ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Viajes i trabajos llevados a cabo por el buque de estación i escampavías dependientes de este Apostadero. 1 de Marzo de 1902, 175.

⁵² Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Buques de estación i escampavía. 28 de Febrero de 1901, Memorias del Ministro de Marina, 308.

⁵³ Memoria de inspección de Máquinas i Maestranza, Escampavía Huemul. 29 de Enero de 1902, 228.

realizó labores similares, entre ellas el aprovisionamiento del faro de Evangelistas al mando del piloto 2º Andrés Pyk y sirvió en la realización de estudios hidrográficos para la colocación del cable submarino en las Aguas de Skiring.⁵⁴

Así mismo, la escampavía *Toro* desempeñó distintas funciones, llevando un recorrido total de 4924 millas durante el año 1901. Al año siguiente, continuó realizando distintos viajes al servicio de los faros del Estrecho. Destaca entre sus actividades, la expedición al mando del árbitro inglés Sir Thomas Holdich quien realizó una comisión delimitadora en Marzo de 1902, a mediados de este mismo año la embarcación tuvo que ser llevada a Talcahuano para ser sometida a reparaciones mayores.

En relación a las embarcaciones menores, el Apostadero contaba en 1899 con cuatro pontones: el Nº 5 Yungay; el 10 County of Peebles; el 11 Majestic y el 12 British Conmodore, los que eran utilizados principalmente como depósito de carbón. Al año siguiente el número de pontones afectos a este Departamento disminuyó al ser enviados el Nº 10 y 12 a Talcahuano, desde entonces quedarían a flote en el Apostadero Naval de Magallanes el Nº 11 que se encontraba en excelente estado de conservación y prestaba valiosos servicios para el depósito de gente de mar, de carbón y artículos navales, y el pontón núm. 5 que para el año 1900 se encontraba en muy mal estado de conservación siendo útil únicamente para almacenar carbón, sin embargo, una vez reparado el mencionado pontón fue habilitado con una enfermería y su botica correspondiente prestando valiosos servicios para el cuidado y atención de los enfermos.

Por su parte, el vaporcito remolcador *Marinao* fue un recurso importante para las labores de la maestranza del Apostadero y de la Gobernación Marítima, puesto que era la única nave que servía de comunicación con los demás buques, además de prestar servicios de remolque para las embarcaciones menores que se encontraran

⁵⁴Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Buques de estación i escampavías dependientes del Apostadero, i sus trabajos hidrográficos. 1 de Marzo de 1903, 476.

en el puerto⁵⁵. Sus labores eran intensas y constantes por lo que debían efectuarse reparaciones periódicas en sus máquinas y casco, con el fin de mantenerlo en buen estado, puesto que las condiciones del tiempo lo desgastaban en demasía. Los servicios que brindaba el *Marinao* eran de tal importancia que significaban un importante ahorro al fisco, quedando expuesta esta situación en las Memorias de la Maestranza del Apostadero del año 1903, cuando se dice que si bien:

“Hay otros vaporcitos en el puerto de su porte que no tienen ninguna dificultad los dueños para arrendar, sin embargo, el flete de cincuenta pesos diarios que cobran más el carbón, que puede ser otro tanto, impiden que se apele a este recurso sino en casos muy extremos.”⁵⁶

De igual forma, la goleta *María Teresa* fondeada en Puerto Zenteno, sirvió como depósito de material de poco cuidado debido al importante deterioro que presentaba, por este motivo, la goleta fue sometida a subasta pública y vendida en 1902.

Las distintas naves con las que disponía el Apostadero desempeñaron diversas funciones que apuntaban a distintos objetivos, dependiendo del tipo de comisión que efectuara cada una de ellas. Entre éstas destacan los aportes entregados por los estudios hidrográficos al reconocimiento del territorio austral y sus múltiples canales con el objeto de indicar las rutas y facilitar el tráfico marítimo, la corrección y creación de nuevas cartografías, los sondajes del fondo marino para la instalación de un medio de comunicación más expedito como lo fue el proyecto del cable submarino y también, el transporte de las distintas comisiones delimitadoras tan importantes en la época. Las embarcaciones adscritas al Apostadero, también ayudaron en la mantención, aprovisionamiento y construcción de nuevos faros, boyas y balizas en las aguas del Estrecho y al socorro de los buques naufragos, como bodega para el carbón y materiales e incluso como depósito de marineros y enfermería. Las naves de menor tamaño, pero igualmente útiles, fueron vitales en las actividades al interior del puerto, ya fuera para la comunicación entre los buques o

⁵⁵ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Pontones i embarcaciones menores. 28 de Febrero de 1901, 311.

⁵⁶ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Material a flote. 1 de Febrero de 1903, 524.

para el remolque de naves de menor envergadura. Por último, cabe señalar que las labores y trabajos de mar del Apostadero contribuyeron de forma positiva a la instrucción del personal de la Armada al realizar ejercicios en espacios complejos.

5. SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN DEL ESTRECHO

Debido a las dificultades presentadas en los primeros años de funcionamiento del Apostadero, las funciones que debía tener a su cargo no estaban claramente delimitadas, tal era el caso de la Sección de Faros y Balizas, pues este servicio pertenecía a la Dirección del Territorio Marítimo como parte de la administración general de la Armada, sin embargo, en el Territorio de Magallanes el servicio dependía a veces de un ingeniero de la Sección de Faros y Balizas y otras veces del gobernador marítimo, cualquiera fuese el caso y dada la distancia y demora en las comunicaciones con el centro administrativo del país, se debía recurrir al comandante en jefe del Apostadero para los informes, gastos y reparaciones necesarios para su buen funcionamiento⁵⁷.

Esta situación motivó al jefe del Apostadero Naval a realizar una petición al Director General de la Armada en julio de 1900, para establecer una oficina especial de faros y balizas dependiente del gobernador marítimo de Magallanes. En respuesta a esta solicitud se aprueba mediante el Oficio N°. 1,902 sección 2° de septiembre de 1900 el establecimiento de una Sub-inspección de Faros con el personal y material adecuado dependiendo directamente del Apostadero, mientras se ejecutaba el proyecto, el mismo oficio autorizaba al gobernador marítimo como jefe de la Sección de Faros y Balizas en Magallanes⁵⁸. Favorablemente, y en vista de la importancia que adquiriría día a día este servicio, en el año 1902 ya se contaba en el Territorio con un sub-inspector a cargo de esta Sección.

El servicio del que hablamos fue tremendamente importante para el Estrecho ya que gracias a la colocación de faros, boyas y balizas y por supuesto la correcta

⁵⁷ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Personal. 2 de Enero 1899, 55.

⁵⁸ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Sección de Faros y Balizas. 28 de Febrero de 190, 318-319.

mantención de éstos, se otorgó mayor seguridad a las embarcaciones que transitaban por los complejos canales del Estrecho, evitando un gran número de naufragio y accidentes.

En relación con los faros, durante el año 1898 existían en el Estrecho dos: el faro Evangelista que funcionaba con toda regularidad y sin interrupciones gracias a los viajes que realizaba la escampavía *Yáñez* cada dos meses para entregar el aprovisionamiento de víveres, materiales y realizar el relevo de los empleados, y el faro Punta Delgada a cargo de los señores Woos i C^o en virtud de un contrato por escritura pública⁵⁹. Para este mismo año se esperaba el funcionamiento del faro Punta Dungeness, sin embargo, debido a los problemas suscitados entre el ingeniero D. Luis Ragoza encargado por la oficina central de faros y balizas de la construcción de faros en el Estrecho de Magallanes y los contratistas Srs. Valenzuela y Piedrabuena,⁶⁰ éste no pudo ser encendido en la fecha estimada, comenzando su actividad al año siguiente. La puesta en marcha de este faro prestó importantes servicios a la navegación, ya que su ubicación permitió una visibilidad de 25 millas haciendo posible tomar la boca del estrecho a cualquier hora del día o de la noche.⁶¹

En 1901, se encendía el faro posesión de gran utilidad por señalar el banco Wallis y el faro de Isla Magdalena, con lo que el programa de iluminación quedaba bastante adelantado. Además, ese mismo año el director del Territorio Marítimo Lindor Pérez G. presenta a la Oficina Hidrográfica y al director general de la Armada, un informe y proyecto para el alumbrado de todo el sur de Chile.⁶²

Por otra parte, la señalización de las aguas del Estrecho de Magallanes fue un trabajo arduo, progresivo y de alto costo para el Estado. En 1898 había fondeadas 19 boyas las que a pesar de la gran utilidad que prestaban, al estar fondeadas por tiempo prolongado en aguas de corrientes fuertes y variadas y por la falta de fiscalización de su estado y amarras, provocaban el desplazamiento del sitio donde

⁵⁹ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Faros i Boyas. 2 de Enero 189, 52.

⁶⁰ "Tramitaciones administrativas. Iluminación del Estrecho". El Magallanes, 30 de Diciembre de 1897, s/n.

⁶¹ Faros y Balizas. Revista de Marina n°178 (abril 1901): 394.

⁶² Faros y Balizas. Revista de Marina n°178 (abril 1901): 394-405.

debían estar, exigiendo que constantemente fueran reemplazadas. Para mantener las boyas en las condiciones idóneas, el Apostadero debía contar suficiente material como: cadenas, pesos muertos, boyas de reserva y otros elementos de repuestos, además de una embarcación adecuada y provista de tiempo para llevar a cabo esta labor oportunamente, y si bien, la escampavía *Yáñez* estaba destinada a los trabajos de la sección de Faros y Balizas, el estar encargada de atender los faros y trasladar material a Puerto Zenteno se veía incapacitada de recorrer el extenso territorio en el que estaban dispuestas las boyas, y cuando lograba hacer una recorrida por los sectores del Estrecho, la falta del material antes mencionado imposibilitaba la instalación de los elementos en conformidad a lo que establecían las reglas internacionales de la época⁶³. Esta misma situación afectaba la colocación de las balizas en los puntos indicados por la Dirección del Territorio Marítimo, ya que las embarcaciones menores existentes en el Apostadero carecían de los elementos necesarios, mientras que los buques de estación se dedicaban principalmente a comisiones y trabajos hidrográficos.

6. LÍNEA REGULAR DE VAPORES

La vinculación del alejado Territorio de Magallanes con el resto del país era una necesidad apremiante para fines del siglo XIX, principalmente por el aislamiento geográfico y comunicacional que lo afectaba. Es por esto que en mayo de 1899, se establece una línea regular de vapores a cargo de los transportes de guerra *Casma* y *Angamos*, que comenzaron a hacer carrera entre Punta Arenas y Valparaíso haciendo escala en los puertos de Tomé, Talcahuano, Corral y Ancud. Dicha línea, transportaba hacia el Territorio además de artículos fiscales y pasajeros, mercancías como: papas, pasto, legumbres, maderas labradas, cereales, cerveza del país, animales, frutas frescas y congeladas, vino en cajas y barriles, carbón de piedra, entre otros artículos de fabricación nacional y de retorno hacia el norte, el transporte consistía principalmente en ganado lanar en pie, sebo, grasa, jabón, cueros y leña en rajas.⁶⁴

⁶³ Memoria del Apostadero Naval de Magallanes. Sección de Faros i Valizas. 1 de Marzo de 1902, 187.

⁶⁴ Memoria del Ministro de Marina. Línea de Navegación entre Valparaíso i Punta Arenas. (Chile: Imprenta Nacional 1900): XXXVIII.

Este intercambio periódico entre Magallanes y el resto del país generó un dinamismo comercial interno, puesto que logró que los pequeños comerciantes del Territorio encontraran un mercado más amplio en Valparaíso y los demás puertos donde realizaban escalas el *Casma* y el *Angamos*, mientras que los productores de la zona central encontraron en la zona austral un lugar para comercializar sus bienes, provocando por consiguiente, un abaratamiento en los bienes de consumo, especialmente en los alimentos.

Si bien, el establecimiento de esta línea de navegación sin fines industriales, fue provechosa para el desarrollo del Territorio de Magallanes, su funcionamiento no reportaba ganancias al Estado, sino que más bien implicaba costos asociados a su mantenimiento, por lo que el Ministerio de Marina consideraba dentro de su presupuesto un financiamiento de \$50.000 pesos para estos fines, mientras que lo obtenido por los fletes, era destinado para cubrir los gastos del carbón utilizado como combustible. Es por esto que el ministro del ramo, considerando los costos y beneficios del servicio, manifiesta en su Memoria que:

“Aunque el producto de los fletes no alcance a costear los gastos que su mantenimiento le irroga al Estado, estimo que debe mantenerse este servicio por los grandes beneficios que reporta: facilitando a los productores del centro del país los medios para llevar sus mercaderías a la región magallánica, fomentando corrientes de emigración y ayudando a la mejora de las condiciones de vida en la colonia.”⁶⁵

Respecto al movimiento de pasajeros, este servicio que realizaba viajes con una periodicidad de un viaje mensual, intercalándose entre cada embarcación, reportaba un promedio de pasajeros durante el año 1900, que iba de 550 personas que salían de Punta Arenas con destino a Valparaíso o puertos intermedios, a una cifra de 856 de pasajeros que arribaban al puerto de Punta Arenas desde los puertos donde recalaban tanto el *Casma* y como el *Angamos*⁶⁶.

⁶⁵ Memorias del Ministro de Marina. Dirección de Comisarías, (Santiago1901): XXXI

⁶⁶ Memoria de la oficina de defensas de las costas, Transportes Nacionales. 10 de Marzo de 1901, 443

Sin duda, la creación de esta línea de navegación y su mantenimiento durante los primeros años significó un desafío para la Armada, puesto que estaba comandada por oficiales de guerra y por una tripulación sin ninguna preparación de carácter mercantil, además de realizarse en embarcaciones no aptas para este tipo de servicio, sumándose a ello, la falta de un muelle fiscal en Punta Arenas que encarecía aún más los costos de mantención ya que se debía recurrir a particulares. A pesar de ello, su implementación contribuyó a los objetivos de vinculación de Magallanes con la zona central del país, facilitando tanto el transporte de pasajeros, como el abastecimiento de diversos productos de los cuales se carecía.

7. CONCLUSIONES

A modo de conclusión, se realiza un análisis y síntesis de las principales ideas expresadas en este trabajo, lo que nos permiten corroborar la hipótesis inicial de investigación y comprender la importancia de los logros alcanzados con el establecimiento del Apostadero Naval de Magallanes. Las singularidades del Territorio de Magallanes influyeron directamente en su situación política, social y administrativa otorgándole un desarrollo poco convencional, puesto que pasó de ser una colonia militar y penal a un foco importante de colonización y progreso económico para el país.

El Estrecho de Magallanes como punto clave y estratégico, se transformó entonces en un foco de atención para el Gobierno, ya que esta región no podía parecer segregada ni abandonada ante los ojos de la comunidad internacional, principalmente por las controversias limítrofes con la República Argentina y por el creciente interés europeo en la zona, por lo que la presencia de fuerzas de orden militar y naval se hizo imprescindible para asegurar y afianzar la soberanía chilena en la parte más austral del país.

Asimismo, el crecimiento experimentado debido a la explotación aurífera, el comercio, la navegación y el aumento de la inmigración, motivó a las autoridades de la República a implementar nuevas oficinas públicas que pudiesen encargarse de la administración, justicia y seguridad para mejorar las condiciones de pioneros y

colonizadores que hacían soberanía en estas apartadas tierras. En este sentido, el establecimiento del Apostadero Naval era el organismo imprescindible para responder a las múltiples necesidades que presentaba el Territorio de Magallanes.

Si bien la creación y organización del Apostadero Naval en sus primeros años de funcionamiento no estuvo exento de dificultades, podemos afirmar que con el segundo Decreto de creación en 1898 el Territorio de Magallanes pudo contar con el establecimiento de un Departamento dependiente de la Armada Nacional que desarrolló actividades administrativas, técnicas y de investigación que contribuyeron invaluablemente al conocimiento del Chile austral.

En la práctica, con el Apostadero Naval de Magallanes hubo una mejora en el tránsito por el Estrecho, puesto que, el establecimiento y mantenimiento de faros, boyas y balizas brindaron mayor seguridad a las embarcaciones tanto nacionales como extranjeras que realizaban su paso obligado por aquel territorio. Además, el servicio de maestranza brindó la posibilidad de realizar reparaciones de mayor envergadura evitando los costos financieros y temporales asociados al traslado al Apostadero de Talcahuano. Asimismo, la práctica naval en las complejas aguas del Estrecho brindó al personal de la Armada Nacional la experiencia necesaria para auxiliar y rescatar de naves de distinta nacionalidad.

Por su parte, las numerosas comisiones hidrográficas por el Estrecho y canales adyacentes permitieron la renovación y creación de nuevas cartografías, estudios de las costas y del fondo marino, aportando enormemente al conocimiento científico de la zona mediante la recogida de datos que eran transmitidos a la Oficina Hidrográfica a través del informe anual del Apostadero a la superioridad naval en Valparaíso.

La existencia de buques de estación adscritos al Apostadero y destinados a múltiples servicios de vigilancia y reconocimiento, sirvieron para fortalecer la soberanía nacional y afianzar el dominio del territorio austral, ya que, entre sus labores estaba el aprovisionar y comunicar a Punta Arenas con las colonias

nacionales establecidas en las islas Navarino, Lenox, Picton y otras, permitiendo proyectar el dominio nacional a las islas Shetland del Sur.

Finalmente, la línea regular de vapores establecida entre Punta Arenas y Valparaíso facilitó la comunicación de esta apartada región con el resto del país, dando un gran salto en la barrera del aislamiento y logrando a la vez, dinamizar el comercio nacional gracias al intercambio de mercancías entre los puertos de recalada de este servicio.

8. AGRADECIMIENTOS

Nuestros agradecimientos a Mauricio Jara Fernández académico de la Universidad de Playa Ancha por dirigir esta investigación, y a Raimundo Silva Labbé encargado de la Biblioteca Histórica de la Armada por su disposición y facilidades entregadas para acceder a las Memorias de Marina.

9. BIBLIOGRAFÍA

- Aumento de sueldo para el personal de la Armada en Magallanes. (abril 1902). *Revista de Marina* Tomo XXXII (nº190), 448-450.
- Bañados, G. (1923). Apuntes para un diccionario marítimo militar chileno. Santiago, Chile: Imprenta Cervantes.
- Canales, Olivia y Olivares Natalia. 2017. Creación y organización del Apostadero naval de Magallanes. *Revista de Marina* nº959(jul-agos): 54-57.
- Cornejo, R. J. 1898. Breve apuntes sobre puertos militares. *Revista de Marina* Tomo XXV (nº146 (agosto): 1753-1759.
- Sin autor. 1901. Faros y Balizas. *Revista de Marina* nº178 (abril): 394-405.

- Martinic, Mateo. 1988. Punta Arenas en su primer medio siglo 1848-1898. Chile: Impresos Vanic Ltda.
- Martinic, Mateo. 1992. Historia de la Región Magallánica, Volumen I. Chile: Alfabeta impresores, Universidad de Magallanes.
- Martinic, Mateo. 2002. Breve Historia de Magallanes. Chile: La Prensa Austral Ltda.
- Martinic, Mateo. 2003. La minería aurífera en la región austral americana. *Historia*, Vol. 36 (agosto): 219-254.
- Sánchez, J. 1893. Estrecho de Magallanes, Canales de la Patagonia y Tierra del Fuego. *Revista de Marina*, XV n°89 (octubre): 382-387.
- Santander, A. 1901. Necesidad de crear una oficina de cartas e instrumentos en el Apostadero Naval de Magallanes. *Revista de Marina* n°186 (diciembre): 621-624.
- Varas, Carlos. 1996. Cien años del Astillero-Varadero más austral del mundo 1896-1996. Chile: Imprenta Victoria.
- Vera, Robustiano. 1897. La colonia de Magallanes y Tierra del Fuego 1843 a 1897. Santiago de Chile: Imprenta de La Gaceta.
- Zorrilla, Manuel. 1925. Magallanes en 1925: obra histórica, geográfica, estadística, comercial e industrial, desde el descubrimiento del Estrecho hasta nuestros días. Punta Arenas, Chile: Imprenta Yugoslava.

9.1. Fuentes

Censo. (1889). Sexto censo general de la población de Chile: levantado el 26 de noviembre de 1885. Valparaíso, Chile: Imprenta La Patria.

Censo. (1900). Séptimo censo jeneral de la población de Chile: levantado el 28 de noviembre de 1895. Valparaíso, Chile: Imprenta del Universo de Guillermo Helfmann.

Diario El Magallanes, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1901.

Diario El Porvenir, 1897.

Diario Oficial de la República de Chile, 1897-1898.

Memorias de Marina, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1901, 1902, 1903, 1904

Tratado de Límites celebrado entre la República de Chile y la República Argentina (21 de julio de 1881)