

ISLA DAWSON ALGO MAS QUE SOBERANIA ...

Jorge Rapaz Candia*

Introducción.

El presente trabajo tiene por objeto dar a conocer una breve reseña histórica de Isla Dawson, sus inicios; expediciones hidrográficas importantes que se acercan a su litoral; la Misión salesiana San Rafael; las ocupaciones de los terrenos para su explotación tanto minera como forestal; su astillero y varadero, uno de los 4 más importantes de la región y por último cómo llegó la Armada Nacional a tener en el año 1956 su primera Repartición en la Isla. Todo lo anterior, responde a la inquietud de quien en distintas situaciones ha tenido que afirmar o negar algo que supuestamente es por todos conocido, pero que a todas luces se desconoce íntegramente.

Características generales.

Isla Dawson se encuentra situada en 54° de latitud Sur y entre 70°-71° de longitud Weste.

Su extensión es de 1.330 Kms.², con 70 kms. de largo por 25 kms. en la parte más ancha.

Ubicada en la parte central del estrecho de Magallanes, que la baña por el Weste. Luego al Este el paso Boquerón y el canal Whiteside la separan de Tierra del Fuego.

Por el Sur el canal y angostura Gabriel la distancian de la Península de Brecknock en Tierra del Fuego y finalmente al Sudeste encontramos la isla Wickham separada de isla Dawson por seno Owen, canales Meskem y Anica y seno Brenton.

Desde el punto de vista del relieve, la porción Norte, es de naturaleza más bien baja, aunque montañosa en buena parte y con llanuras en la zona más septentrional; los cerros de esta área no superan los 500 metros de altura.

Por el contrario la sección Sur es completamente quebrada y casi inabordable por lo abrupto de sus costas, alcanzando las montañas aproximadamente los 1000 metros de elevación.

Entre los accidentes geográficos más conocidos por los navegantes están :

Al Norte : Cabo San Valentín y punta Arska.

Al Occidente : Punta Stubenrauch, Joaquín, Zig-Zag y Cono.

Al Oriente : Punta Kelp, Tesn y Mirador e isla Offing.

Los puertos naturales que ofrece su litoral son las bahías sobre el canal Whiteside tales como Willes, Harris y Fox y que están ligadas a la colonización en la misma.

Descubrimiento.

Don Hernando de Magallanes, caballero de la orden de Santiago y Capitán General de la Armada, que su Majestad de España había enviado a descubrir las riquezas en la Patagonia, realizando para ello levantamientos geográficos y designaciones toponímicas, fondeos y desembarcos, hitos señalizadores, actos solemnes de posesión y acción de gracias a la Divinidad, es quien descubre la actual isla Dawson.

Con una flota constituida por 4 naves: *Concepción*, *San Antonio*, *Trinidad* y *Victoria*, zarpó de España para realizar la expedición.

Ya corría el día 1 de noviembre de 1520; día de todos los bienaventurados del santoral; cuando Magallanes advierte una tierra llana que avanza canal adentro desde el Sur y que divide las aguas al Este y al Weste; dicha tierra era isla Dawson (cabo San Valentín), y a raíz de esto el brazo de mar se bautizaría como canal de Todos los Santos.

Luego, Magallanes resolvió dividir la flota en dos partidas por no haber acuerdo sobre qué rumbo seguir, debido a una diferencia de opinión con el Piloto de la *San Antonio*, el portugués Esteban Gómez, quien argumentó que los víveres se hacían insuficientes, que los buques no estaban en condiciones para navegar y que, por último, el Estrecho podía darse por descubierto.

Por esto, la *Concepción* y la *San Antonio* fueron enviadas a reconocer la gran abertura y sus prolongaciones, para ver si por allí seguía el Estrecho y a su vez él con su nave (*Trinidad*) y la *Victoria* adelantarían en el rumbo que traían. Fue así como, Gómez con otros oficiales y marineros apresó al Capitán Alvaro de Mezquita y; asumiendo el mando de la *San Antonio*, dispuso el retorno a Europa.

Don Juan Rodríguez Serrano, al mando de la *Concepción*, terminó la exploración encomendada, recorriendo las aguas de la actual bahía Inútil y del canal Whiteside, para comprobar que no pertenecían al Estrecho propiamente tal.

Magallanes en tanto, tomó derrota hacia el Sur avanzando apegado a la costa, pudiendo recalar en bahía Buena y bahía del Aguila. Ordenó navegar hacia el SW. desde el último puerto cuya latitud corresponde al cabo San Isidro, rumbo que lo llevó al morro que pone término al territorio en aquella parte, cabo Froward. Luego las dos carabelas tomaron al NW. enfrentando al cerro que señala la inflexión más austral del Estrecho y el extremo de la tierra firme del continente Americano.

Aproximadamente en los 54° de latitud Sur dieron con un puerto amplio y seguro con aguas abundantes en sardinas, por lo que fue denominado Puerto o Bahía de Las Sardinas, y que ha sido identificado actualmente como bahía Fortescue que se abre en los 53° de latitud Sur y 72° de longitud Weste, conformado por un antepuerto (bahía Fortescue) y un seno interior más bajo y abrigado, puerto Gallante, entre estos dos puertos se sitúa el islote Wigwam.

Magallanes, entre tanto, con la *Trinidad* y la *Concepción* buscó el canal por donde debía haber penetrado la *San Antonio*, explorando las aguas entre la costa oriental de isla Dawson y la costa fueguina al Sur del cabo Nariz. Entonces navegaron hasta cerca del río de las Sardinas donde aguardaron a la *Victoria* que no tardó en reunírseles; la flotilla navegó avante al Estrecho con la información recabada por la chalupa exploradora y recaló en algún puerto del extremo NW. de la isla Carlos III, siendo ya el 20 de noviembre de 1520. Fue aquí que Magallanes dudó en cuanto al futuro curso que emprendería la expedición (le preocupaba la pérdida de la *San Antonio* y su reserva de víveres, así como la demora que ocasionó su búsqueda) y el día 21 convocó a consejo de Capitanes, Pilotos y Maestres, decidiendo finalmente regresar a España.

Entonces, con sobrada razón debe afirmarse que también el 21 de octubre de 1520, Hernando de Magallanes descubrió Chile, por el Sur; ya que, 16 años después, cuatro mil kilómetros al Norte, un capitán español en busca de oro esquivo, penetraría por el otro extremo de la tierra, enterándose por sus naturales que una parte de ese país se llamaba Chile; ese español era don Diego de Almagro.

También es importante destacar que a pesar de la azarosa travesía de las naves de Magallanes por las aguas de las Molucas y del archipiélago de la Sonda, en alguno de cuyos incidentes los vigilantes portugueses consiguieron secuestrar la mayor parte de la información y documentación producida durante la expedición descubridora, los sobrevivientes pudieron aportar a su retorno a España suficientes antecedentes para nutrir alguna actividad cartográfica; ya que, el primer mapa que arrojó el descubrimiento del Estrecho fue denominado Planisferio de Turín (o Padrón Real de Turín) impreso en Venecia hacia 1523 y cuya autoría se atribuye a don Juan Vespucio, sobrino del famoso piloto y cartógrafo de la Casa de Contratación, Américo Vespucio.

Redescubrimiento.

El Capitán General de la Armada Real Española don Juan Ladrillero navegó en la *San Luis*, descubriendo pasado el seno Magdalena el desfiladero marítimo conformado por el canal y angostura Gabriel, que separan la isla Dawson de la península fueguina Brecknock, y luego el extenso seno Almirantazgo en el corazón mismo de Tierra del Fuego.

Devolviéndose, Ladrillero exploró el Sur de Dawson y en seguida pasó por el actual canal Whiteside navegando al Norte por el paso ancho del Estrecho, tomó la 2ª angostura y alcanzó el 9 de agosto de 1558 el saco marino que se forma entre aquella y el acceso oriental a la Primera Angostura, situándolo en la proximidad de punta Barranca, allí bajó a tierra para realizar la posesión del territorio en nombre de su Majestad y de su Excelencia don García Hurtado de Mendoza, Gobernador y Capitán General en las provincias de Chile.

También, Don Pedro Sarmiento de Gamboa experto marino, durante fines de enero de 1580 descubrió el canal que llamó de San Gabriel y que, repetimos, separa Dawson de Tierra del Fuego.

A bordo de la *Nuestra Señora* de la Esperanza levó anclas enfilando hacia la isla de San Pablo, actual isla Dawson, para proseguir el reconocimiento de su costa occidental. Pasado el cabo de San Valentín siguió rumbo norte pegado al litoral fueguino hasta alcanzar una prolongación notoria que denominó de la Gente Grande, debido a los indígenas que aparecieron en la costa y según apreciaron eran muy corpulentos. Esta se reconoce como la 1ra. relación histórica registrada entre los europeos y los Selknam, Onas, quienes resultaron ser muy distintos a los aborígenes hasta entonces vistos en el Estrecho.

Continuó a lo largo de la costa y después de pasar el cabo Simón, Sarmiento prosiguió su reconocimiento, bautizando la ensenada que está al Norte del cabo San Antonio de Padúa como Santa

Catalina; confundiendo a la isla Isabel con una prolongación de tierra, la llamó punta de San Silvestre, topónimo que aún se conserva en el cabo Norweste de la Isla.

Se dirigió por el litoral norte del Estrecho reconociendo y nombrando al Ancón de Santa Susana; la punta de bahía San Gregorio, bahía San Felipe, punta Delgada, Barranca, Baja, Aegada, éstas últimas en la 1ra. Angostura y bahía Lomas fuera de ella. Al navegar la angostura, Sarmiento consideró que el paraje era propicio para establecer allí fortalezas, fundando de este modo Fuerte Bulnes. Esta fue la 1ra. expedición en estudiar detalladamente el Estrecho.

Otras expediciones hidrográficas .

A. Expedición del Capitán Narborough (1669-1670).

Cabe destacar la expedición de Narborough, quien cuatro meses después de recibir las órdenes de Mathew Wren, secretario del Duque York, se hizo a la vela el día 26 de septiembre de 1669, desde el puerto fluvial de Detford, al mando de una flotilla compuesta por el *Sweepstakes*, nave capitana de 300 toneladas, 36 cañones y 80 hombres de tripulación y el buque auxiliar *Batchelour*, de 70 toneladas de registro, 4 cañones y 20 tripulantes. En el primero de estos buques viajaban 2 oficiales que secundarían eficazmente a Narborough en su labor exploratoria, el Capitán John Wood y el Teniente Nathanael Peckett. Los buques zarparon aprovisionados para 14 meses de navegación en viaje redondo, cuyo propósito apuntaba hacia la ocupación de dicha región, para dominar la explotación y comercio del oro.

Sólo al cabo de poco más de un año de navegación, la capitana *Sweepstakes* pudo penetrar al estrecho de Magallanes el día 21 de octubre de 1670, siendo de esta manera el primer buque de su bandera en hacerlo después de tres cuarto de siglo.

El buque auxiliar se había separado de la Capitana al principio del viaje debido a una tormenta y aunque sus instrucciones eran aguardarlo en el puerto de San Julián, el encuentro no se produjo por cuanto el comandante de la *Batchelour* dispuso retornar a Inglaterra, dando por perdida a la Capitana. Esto alteró los planes de la expedición, tal vez porque el buque auxiliar llevaba la mayor parte del cargamento.

Con las referencias cartográficas obtenidas, la navegación por el Estrecho fue producto de laboriosas singladuras, arrojando éstas, gran cantidad de observaciones sobre hidrografía, aspecto del litoral y conformación de las cartas y paisajes hacia el interior, descripción de recursos naturales, habitantes de la región y condiciones del clima; además de sondeos y medición de corrientes, trabajo que estuvo a cargo de la chalupa *Hope*.

La primera parte del viaje la concluyó Narborough fondeado al amparo del actual cabo Dirección, la segunda al parecer al socaire del cabo San Gregorio, mientras que la tercera tuvo lugar en el litoral de la isla Isabel. Aquí bajó a tierra, sosteniendo un encuentro amistoso con los aborígenes canoeros de los que dejó una detallada descripción de aspecto físico, atuendo, adornos, armas y otras características antropo y etnográficas.

Las singladuras siguientes llevaron a Narborough hasta bahía Laredo y bahía Catalina donde avistó y bautizó como: Sandy Point a la punta Arenosa (30 de octubre de 1670) y Fresh Water a bahía Agua Fresca, por la abundancia y calidad de este elemento.

Siguió viaje recalando regularmente en distintos fondeaderos de la costa patagónica del gran canal, así conoció la amplia Bahía que Sarmiento de Gamboa bautizara como “San Juan de la Posesión” y que aquél tomó por el Port Famine de Cavendish o Puerto del Hambre, dejando una completa descripción de ésta como de sus recursos. Es posible que desde aquí Narborough haya cruzado el canal para reconocer la costa opuesta que corresponde al litoral occidental de la actual isla Dawson, no pudiendo observar rastros de presencia humana.

B. Expedición del Capitán Philip Parker King (1826-1834).

Concluía la segunda década del siglo XIX, Europa se recuperaba de 75 años de guerras que habían alterado el poder político y económico del continente mostrando a Inglaterra como la gran potencia ganadora y colonial. Estas circunstancias llevaron al Almirantazgo a garantizar la navegación entre la metrópoli y los remotos dominios y factorías de ultramar, en aquellos lugares no bien conocidos geográficamente.

Fue así que en 1825 se determinó efectuar el reconocimiento hidrográfico de los territorios australes de América, especialmente el sector del estrecho de Magallanes y canales adyacentes.

Se dispuso la organización de una expedición que cumpliría durante varios años una impresionante labor por su magnitud y seriedad.

El Almirantazgo designó como jefe de la misma al Capitán Philip Parker King, experto hidrógrafo.

Puso a su mando la corbeta *Adventure* y el bergantín *Beagle*, seleccionando para las tareas de navegación a un grupo de oficiales y hombres de ciencia.

A bordo de la *Adventure* figuraban T. Graves, Teniente y ayudante hidrógrafo; J. Cooke, Teniente; H. Ainsworth, Master (cuyo nombre corresponde a bahía Ainsworth); R. H. Sholl, J. C. Wickham (cuyo nombre corresponde a la Isla ubicada entre seno Owen y seno Brenton), J. F. Brand y G. Harrison, Pilotos; J. Tarn, Cirujano; G. Rowlett, Contador (cuyo nombre corresponde al cabo situado en Tierra del Fuego frente al canal Gabriel).

A bordo del *Beagle* incluía a Pringles Stokes, Comandante e hidrógrafo; E. Hawes, Teniente, W. G. Skyring, Teniente y ayudante hidrógrafo; S. S. Flinn, Master; J. Kirke, Piloto y J. L. Stokes Guardiamarina.

Este cuadro de oficiales se mantuvo durante los primeros 2 años de actividades y a partir de 1828, luego de algunas bajas, entre otros la del Comandante Stokes, se incorporaron el Capitán Robert Fitz Roy y los oficiales J. Kempe y M. Murray.

La escuadrilla zarpó de Plymouth el 22 de mayo de 1826 entrando al estrecho de Magallanes el 19 de diciembre de 1826. Sucesivas recaladas condujeron a las naves desde Posesión a San Gregorio, isla Isabel, bahía Agua Fresca, hasta la bahía de San Juan (Puerto del Hambre), lugar elegido como base de operaciones y puerto de fondeo de la nave Capitana.

King entonces dispuso que el *Beagle* asumiera el reconocimiento de la parte occidental del Estrecho, más allá del cabo Froward. La chalupa *Hope*, perteneciente al *Adventure* y al mando del Teniente Graves, recibió el encargo de explorar el canal de San Sebastián y penetrar al SE del cabo San Valentín, por donde antaño surcaron las naves de Magallanes y Ladrillero.

El propio King asumió la responsabilidad de levantar el litoral entre Puerto del Hambre y bahía del Aguila. Estos trabajos permitieron el redescubrimiento de la Isla (que después se llamó Dawson) y de la enorme penetración marina que configura el seno del Almirantazgo. Además se hallaron algunos importantes fiordos que acceden a dicho seno (Brookes, Parry y Ainsworth) y se hizo el levantamiento hidrográfico de numerosos sectores litorales a ambos lados del Estrecho.

El *Beagle* a su vez, cumplió faenas en la parte Weste, sufriendo el rigor del tiempo en cada singladura. Stokes tomó como base a Fortescue y puerto Misericordia.

Ocupaciones en isla Dawson.

Pasaron los años y nada aconteció al respecto de esta Isla, hasta la llegada, en 1873 del ciudadano francés Eugenio Pertuisset, quien traía proyectos para colonizar y explorar Tierra del fuego; su pretexto de encontrar un supuesto tesoro de los Incas.

Logró que el gobierno pusiera a su disposición la corbeta *Abtao* de la Armada Nacional, para trasladarlo a la zona. La expedición se embarcó en Punta Arenas el 18 de diciembre de 1873 y se inició con propiedad en la costa de bahía Gente Grande. Desde Gente Grande, Pertuisset y compañeros marcharon hacia el Sur para remontar la sierra Boquerón y alcanzar bahía Inútil.

Luego de un recorrido marítimo complementario realizado a lo largo del litoral de isla Dawson y del fiordo Almirantazgo, esta expedición concluyó sin que se obtuviera mayor fruto de ella.

Cuando regresaban a Punta Arenas, la corbeta recaló en Bahía Willes, dejando aquí un pequeño grupo de franceses que deseaban comprobar si existía la presencia de carbón de piedra y cuál era la viabilidad de colonización de esta Isla, sin que, se llegase a conocer más tarde el resultado de tales estudios.

De lo anteriormente mencionado, si se extrajo algo positivo, los informes del Comandante Jorge Montt, los cuales fueron de invaluable utilidad para el preocupado Gobernador del Territorio don Oscar Viel quien a raíz de esto, impulsa la ocupación colonizadora de isla Dawson, sugiriendo bahía Willes para poblar.

Mientras en 1881 la ganadería de Magallanes se afianzaba como actividad económica, se observa un real interés por la ocupación de isla Dawson en la persona de don José Nogueira, comerciante y armador de Magallanes, quien petitionó el 17 de enero de 1881 al Gobernador don Francisco Sampaio la concesión de toda la Isla para su colonización, ofreciendo introducir 1000 cabezas bovinas, 5000 ovinas, establecer una curtiembre, un saladero, trabajar cultivos agrícolas, explotar la lechería y el bosque; todo en un plazo de 3 años argumentando sobre la condición de abandono e improductividad en que ella se encontraba.

No obstante Sampaio no otorgó la concesión de toda la Isla proponiendo entregarle una superficie determinada por cabeza de ganado introducida, además, del terreno que pudiera cercar para potreros y cultivos.

En marzo del mismo año, Jorge Porter antiguo oficial de marina, y Alberto Schroeder comerciante de Punta Arenas, solicitan al Gobernador introducir ganado en isla Dawson, obteniendo de Sampaio una respuesta favorable a comienzos de junio de 1881.

También en el mismo mes, exactamente el 23 de junio de 1881, el gobierno aceptó por decreto una propuesta para colonizar isla Dawson elevada por don José Manuel Saldivia, Diego Armstrong y Alberto Schroeder.

Durante el mes de agosto, y habiendo fallecido el señor Schroeder, su viuda transfirió sus derechos al nombrado señor Porter, quien además, había obtenido los del señor Saldivia. De este modo, fue que el señor Porter ocupó una concesión de 30.000 hectáreas en la parte norte de Dawson, comenzando así su colonización, intentando introducir 20 familias de inmigrantes europeos.

En 1883, se presentó don Agustín Richard pidiendo campos en isla Dawson, y como los había disponibles, el señor Sampaio los concedió.

De este modo los señores Richard y Porter quedaron como colonos, ya que el señor Nogueira había desistido por no poder dar cumplimiento a su propuesta, así se instalaron en bahía Willes, caleta Gidley, con un muelle pequeño, dedicándose a la labranza de maderas.

Fue entonces en el año 1885 que el explorador don Alejandro Bertrand visitó el lugar, constatando que la colonización parecía haber sido abandonada, así como diversos trabajos en madera labrada y construcciones.

En abril de 1887 don Rafael Eyzaguirre, Rector del Seminario de Santiago, hace el ofrecimiento a Monseñor Juan Cagliari y Monseñor José Fagnano que pertenecían a la Sociedad de San Francisco de Sales (Institución fundada en 1859 en Turín, Italia, por don Juan Bosco sacerdote misionero, con el propósito fundamental de atender a la educación y a la promoción de la juventud de que se hagan cargo de la evangelización de los aborígenes de Tierra del Fuego, ya que esta tarea había adquirido gran actualidad a causa de los litigios de límites suscitados con la República Argentina en esas tierras. Además la concesión de terrenos a compañías que se dedicaban a la crianza de ovejas había hecho converger capitales e intereses económicos a esa Región.

Para 1889 se hallaba establecido en Punta Arenas el primer grupo misionero de la Congregación Salesiana y su Director, Padre José Fagnano quien estaba preocupado por la evangelización y civilización de los aborígenes del territorio, en especial de los Selknam cuya supervivencia como raza se veía amenazada a medida que avanzaba la penetración colonizadora minera y pastoril en la Tierra del Fuego.

Por tales motivos, Fagnano decidió formar una Misión en un lugar, que estando relativamente cerca de Punta Arenas, brindara también posibilidades de explotación económica, y estuviera lo suficientemente aislado por razones de seguridad. Para tal propósito, isla Dawson, le pareció ser el lugar apropiado, dadas las condiciones de los requerimientos básicos para el proyecto, de este modo solicita la concesión al gobierno.

Como la Isla estaba de hecho abandonada por sus ocupantes no hubo obstáculo para que se instalara en ella con un permiso provisional, preparando entonces una expedición pobladora que condujo personalmente en febrero de 1889 en la goleta *Fueguina*, desembarcando en bahía Willes. Más tarde, exactamente el 19 de marzo de 1889 se trasladan a puerto Harris, algo más al Sur, por estimarlo más apto para fundar la Misión, por existir un puerto más profundo y agua en abundancia.

En pocos meses surgieron las construcciones requeridas por la Misión San Rafael, que así fue denominada en homenaje a don Rafael Eyzaguirre.

Mientras tanto, Monseñor Fagnano designó para dirigir el establecimiento al laborioso sacerdote Antonio Ferrero, quien no se daba descanso junto a misioneros y operarios en las faenas de despeje de terrenos, corte de árboles y preparación de madera para erigir y construir edificios; ya que, Fagnano había viajado el 2 de junio de 1890 a Santiago para regularizar la concesión, logrando por decreto supremo, el 11 de junio de 1890 del Presidente Balmaceda la concesión de isla Dawson por 20 años a la Congregación Salesiana.

La obligación de la misión consistió en establecer una Capilla, una enfermería y una escuela para los aborígenes, además de explotar en su beneficio los terrenos de la Isla.

Con 17 alacalufes los misioneros comenzaron su trabajo consistente en lavarlos, vestirlos y liberarlos de los parásitos que hervían en sus cabelleras. La infraestructura inicial contaba con un galpón amplio destinado a los misioneros y 6 pequeñas casas para habitación de los indígenas.

El 31 de mayo de 1890 Monseñor Fagnano lleva a la misión a 2 hermanas de María Auxiliadora Sor Luisa Ruffino italiana de 22 años y Sor Filomena Michetti uruguaya de 17 años que atenderían a las niñas y a las mujeres.

En ese mismo tiempo se realiza la construcción del cementerio de la misión, eligiendo para ello una loma desde donde se dominaban el mar y la Misión.

El 11 de diciembre de 1890 se celebra el bautizo de 28 aborígenes, aprovechando la visita a la Misión del señor Roussou de la Sociedad Geográfica de París. Luego, a inicios de 1891, se instala en la punta de San Valentín una casa puesto para los peones que debían cuidar las ovejas de la Misión.

A partir de 1892, ésta adquiere un fuerte desarrollo, con lo que aumenta a 8 el número de hermanos coadjutores.

En abril de 1894 la capilla está terminada, faltando sólo el campanario, también se ha inaugurado un muelle de unos 30 metros para los buques que traen mercaderías.

Instalaron además un aserradero de cierta importancia, una lechería, un lavadero e hilandería de lana, talleres, viviendas para los aborígenes y otros edificios de tal forma que hacia 1895 la Misión San Rafael era un pueblo que contaba con 250 habitantes, de los que un 75% eran aborígenes de la isla de Tierra del Fuego.

La población se incrementó en la misma medida en que se extraían a los onas desde el territorio antes mencionado, llegando a unos 500 en 1898.

En este año se crea en Dawson un nuevo centro, la Misión del Buen Pastor, situada en cabo San Valentín y que se entregó a las hermanas de María Auxiliadora, en donde además de venir los salesianos de Punta Arenas a pasar las vacaciones, se realizaban los ejercicios espirituales del año. Esta Misión se encontraba distante a 28 kilómetros de la principal, San Rafael.

A medida que transcurría el tiempo, la Misión concebida como refugio de aborígenes, se convirtió en su tumba, pues éstos comenzaron a ser afectados por enfermedades de los civilizados (especialmente tuberculosis y escarlatina) falleciendo con pavorosa rapidez, al punto que en 1905 sólo restaba un centenar de ellos.

Todo esfuerzo para detener la agonía étnica aborígen por parte de los religiosos salesianos, fue inútil; así como también, lo sería el detener la llegada del tiempo de clausura del establecimiento misional de Dawson.

Es aquí, cuando Monseñor Fagnano recibe respuesta a sus inquietudes que eran por un lado, la disminución de los aborígenes y por otro, que los hermanos coadjutores no podían seguir siendo los capataces y trabajadores de toda la isla, de manera que se entusiasma con la proposición del señor Ramón Moisés de la Fuente, que consistía en que isla Dawson participara en el proyecto de colonización, para traer 1000 familias de colonos europeos a radicarse en esas regiones, que por decreto N° 30 del 9 de enero de 1901 el gobierno chileno había aceptado, junto con especificar las condiciones en que se vendían y lo que se les ofrece a estos colonos. El Decreto especificaba que 500 se establecerían en Tierra del Fuego e Islas adyacentes no ocupadas o donde sus ocupantes lo permitieran y otras 500 lo harían en la patagonia central. Por esto Monseñor Fagnano respalda y da su aprobación a don Ramón de la Fuente. Esto significó autorizar que se establecieran colonos europeos en isla Dawson y confiado en la factibilidad del proyecto presta al señor de la Fuente la suma de \$ 32.000 para que dicha empresa caminara rápido, pues éste no poseía capital, sino sólo un documento del gobierno. Así Fagnano se reserva para la Misión sólo 6.000 de 147.520 hectáreas que tiene como superficie Dawson, además ofrece en venta las mejoras, especialmente el aserradero y los animales no estrictamente necesarios.

Este convenio queda oficializado por el Decreto N° 1205 del 20 de junio de 1905. Luego el señor De la Fuente renuncia a favor de los señores Emilio Vergara y Pedro Felipe Alcérrega quienes se convierten en sus cesionarios habiendo comprado éstos los derechos sobre esta empresa de colonización en \$ 40.000.

Los cesionarios se obligan a devolver a Monseñor los \$ 32.000 que había facilitado al señor De La Fuente para iniciar la obra, le compran mejoras y animales que quiera vender, permiten que use gratuitamente puentes, caminos y muelles, sacar del bosque madera y en caso que Monseñor quiera vender el terreno que recibe en propiedad dará preferencia a los cesionarios.

Sin embargo, lo que en 1901 se veía como gran posibilidad y que luego se ratificó en 1905 se fue diluyendo hasta concluir en nada. Debido a que los señores Vergara y Alcérrega inician un juicio contra el gobierno por los derechos comprados a De la Fuente, quien había traspasado sus derechos a la Sociedad Agrícola de Magallanes el 17 de abril de 1907.

Así llegamos sorpresivamente al documento del 24 de abril de 1911 que en parte resume la aprobación hecha por el Gobierno a la cesión de los derechos del señor Alcérrega y Vergara a don

Francisco Magalhaes y don Walter H. Young. De este modo la oficina de mensura de tierras procedió a dar cumplimiento a la entrega de los terrenos de isla Dawson. Previamente se haría el inventario y avalúo de las mejoras útiles que designaría el juzgado de letras de Punta Arenas, el cual sería sometido a la aprobación del gobierno y su valor pagado al contado.

El día 27 de junio de 1911 llega don Roque Blaya, perito designado por el juez de Punta Arenas para hacer la tasación acompañado del Padre Bernabé, sacerdote salesiano, que después de varias jornadas estimó en \$ 145.896 las instalaciones y construcciones.

Pero, algo nuevo acontece y el 24 de julio llega una carta de Monseñor Fagnano a la Misión, en la cual manifestaba la entrega de isla Dawson sin reservar nada para la Misión San Rafael.

Tal decisión fue adoptada por Monseñor obedeciendo a 2 razones:

- La fuerte disminución que habían experimentado los indígenas en la Misión, que en 1911 contaba sólo con 25 y a la cual ya hemos aludido. Polémica que en la prensa y en el Parlamento se había tenido en los años anteriores, acerca de la acusación a los Salesianos de ser ricos por tener toda una Isla para explotar, haciéndolos aparecer como estancieros.

Esto explica claramente el por qué Monseñor Fagnano no presentó ninguna solicitud ante el Ministerio de Colonización para renovar la concesión.

A partir de este momento comienzan los preparativos y embalajes para dejar definitivamente la Isla.

En agosto se vendieron las 2.600 ovejas, 107 vacunos y la existencia de maderas elaboradas por el aserradero (6.876 pies de varias medidas y tamaños).

En cajones se trata de llevar todos los objetos y cosas propiamente de la Misión. La capilla se desmantela y hasta el reloj y las campanas son embaladas.

El 12 de septiembre llega a tomar posesión de isla Dawson el señor Walter H. Young acompañado por el tasador don Roque Blaya .

El 21 de septiembre llega el señor Magalhaes con el capitán Vial para llevarse todo y a todos.

Es así como el 23 de septiembre de 1911 es el último día de la Misión, donde 10 salesianos, 4 hijas de María Auxiliadora y 25 aborígenes abandonan la Misión de isla Dawson. Posteriormente el grupo de los 25 aborígenes sobrevivientes será trasladado en el *Amadeo* a la Misión de la Candelaria en Río Grande, Argentina, sin que ninguna autoridad de aquel entonces, reclamara por el hecho de que los sobrevivientes fueran sacados del territorio nacional para ser llevados a Argentina, lo que confirma que los aborígenes de Tierra del Fuego siempre fueron considerados un estorbo.

Finalmente, según la tasación hecha por el señor Blaya, más la compra de animales, se debía cancelar a Monseñor Fagnano \$ 200.000, de los cuales sólo pagó \$ 72.000, y luego vendió la Isla a la Sociedad "Gente Grande" por 50.000 libras esterlinas. No obstante este fraude, la fama de riqueza de los salesianos aumentó más aún y con esto los argumentos de los adversarios.

Sociedad ganadera Gente Grande.

Allá por el año 1883 la firma Wehrhahn, de Valparaíso obtuvo del gobierno una concesión de campos en la bahía Gente Grande (Tierra del Fuego).

Sobre la base de esa concesión se formó la Sociedad Wehrhahn, Hobbs y Cía., que luego se denominaría Sociedad Ganadera Gente Grande.

Los señores Hobbs y Stubenrauch aportaron la Estancia Porvenir y parte de la hacienda de bahía Lee; el señor Wehrhahn sus derechos en la sociedad colectiva ya mencionada.

La constitución legal de la Sociedad ocurrió el 6 de abril de 1905, año en que pastaban en esos campos alrededor de 100.000 ovejas, 500 vacunos y más de 300 caballos que constituían los valores de dicha sociedad, además de los campos en isla Dawson (obtenidos en 1911) donde se trabajó la ganadería y la industria maderera en gran escala y sus derivados.

En junio de 1912 comienza a funcionar un gran aserradero, el cual contaba con 14 bancos y maquinarias apropiadas las que se utilizaban en la fabricación de muebles y en la construcción.

La elaboración anual era de aproximadamente 4 millones de pies cuadrados de madera que tenían fácil mercado en el mismo territorio y en los pueblos de la costa de la República Argentina.

En él se ocuparon a 120 trabajadores, los que estaban bajo la administración del señor Alejandro 2º Marcou y su ayudante el señor Gastón Marcou, quien en el año 1918 construyó para la Sociedad Gente Grande la actual iglesia San Rafael de puerto Harris. La antigua iglesia de puerto Harris fue bendecida e inaugurada el día 10 de diciembre de 1892 por Monseñor José Fagnano, y estuvo emplazada hasta 1911 (en cercanías del actual supermercado) año en que fue desarmada por la congregación, como dijimos anteriormente.

En lo que respecta a los campos de Isla Dawson el permiso de ocupación por parte de la Sociedad Ganadera Gente Grande terminaba el año 1926 dos años antes que la prórroga de arrendamiento de los campos fiscales de Tierra del Fuego (otorgados por el gobierno en 1913) cuyo plazo expiraba en 1928.

A pesar de lo anteriormente expuesto, los terrenos que conformaban Caleta Gidley y Puerto Harris, que eran terrenos particulares y parte del predio de la Sociedad Ganadera Gente Grande, fueron expropiados por decreto supremo Ministerio Defensa Nacional N° 1 del 2 de Febrero de 1963 y destinados a la Armada, incluyendo los inmuebles construidos en ella. Fijando de común acuerdo como indemnización a la sociedad por la expropiación de que fue objeto, la suma de setenta mil escudos.

El día 16 de Mayo de 1972 se expropia en favor de la Armada, la Estancia Gente Grande y sus mejoras construidas, pasando a tener el control total de ésta.

Astillero y varadero de puerto Harris.

La construcción naval de la época proveía de embarcaciones de distintos tipos, tanto para las necesidades de la navegación territorial, como para la exportación a localidades de la costa de la República Argentina y las islas Malvinas.

Uno de los cuatro astilleros y varaderos en actividad en la región magallánica en el año 1912 era el de puerto Harris, el cual a contar de 1913, bajo la administración del señor Jerónimo Donatti, se dedicó a la construcción y reparación de buques, tanto de madera como de fierro.

El astillero comprendía también un muelle de 150 metros de largo y 6 metros de ancho, pudiendo atracar buques de hasta 1000 toneladas.

En el astillero se construyeron los siguientes buques:

Buques a motor	<i>Sara.</i> <i>Dawson.</i>
Goletas a motor	<i>Esther N° 1.</i> <i>Esther N° 2.</i> <i>Explorador.</i> <i>Alma.</i>
Cúter	<i>Juanito.</i>
Chatas	<i>Armour N° 1.</i> <i>Armour N° 2.</i> <i>Armour N° 3.</i>
Lancha a motor	<i>Ethel.</i>

En el año 1918 se inicia la construcción del buque *Sara*, el que fue terminado en 1920, para ser utilizado en el cabotaje regional. Sus características principales eran:

Eslora	:	80'6"
Manga	:	29'6"
Puntal	:	12'6"
Palos de vela	:	3
Motor	:	Balinder
Desplazamiento	:	1.000 toneladas
Carga bruta	:	466 toneladas

El astillero constructor de la época es actualmente el gimnasio de la Sub-Base Naval, quedando en su interior, como vestigios de ello, las vigas y pilares, y en la parte externa los rieles metálicos y vigas de madera de las gradas de lanzamiento.

Estación naval puerto Harris.

Esta Estación Naval se inauguró el 21 de marzo de 1956 con el nombre de PVS Morea. Inicialmente ocupó un edificio en mal estado que pertenecía a la Sociedad Ganadera Gente Grande. Posteriormente, por decreto de la C.J.A. Ordinario N° 211 de fecha 26 de marzo de 1957 cambia su nombre a Radioestación Naval Dawson. El 19 de agosto de 1960 se inaugura el nuevo edificio de la Radioestación que es el que actualmente está en servicio.

Por oficio C.J.A. N° 4410/1 de fecha 7 de septiembre de 1973 designa los nombres propios a las diversas instalaciones en isla Dawson:

1. Estación Naval Puerto Harris
2. Estación Aeronaval Almirante Von Schroeders
3. Campo de Entrenamiento IM Teniente Coronel Jaime Charles.
4. Estancia de la Armada en la Isla, Estancia Esmeralda.

Conclusiones.

1. Durante el transcurso de las expediciones realizadas por el estrecho de Magallanes, y por ende, en cercanías de isla Dawson, se pudieron obtener las primeras nociones fisiográficas con las que se definirían las expresiones cartográficas iniciales, que hasta el día de hoy utilizan los navegantes.
2. Isla Dawson por su relativa cercanía y aislamiento con la ciudad de Punta Arenas y Tierra del Fuego, permitió que no se erradicaran a los aborígenes de su suelo, si no mas bien concentrarlos, permitiéndoles vivir en libertad al amparo y cuidado educativo de misioneros .
3. En relación a las concesiones efectuadas en terrenos de la Isla, no quedan claros sus beneficios, a pesar que bajo la concesión de la Sociedad Ganadera Gente Grande, este lugar tuvo un período de notorio auge, del cual quedan escasos vestigios producto del paso del tiempo.
4. La investigación sobre antecedentes de isla Dawson, permite valorar la importancia histórica que ella representa para la región en particular, y en general, para la Historia de Chile.

BIBLIOGRAFIA

- Fernando Aliaga Rojas: “La Misión en la Isla Dawson (1889-1911).”
- Antecedentes Históricos, Historial Estación Naval Puerto Harris.
- Mateo Martinic: “Punta Arenas en su Primer Medio Siglo (1848-1898).”
- Nogueira el Pionero, Mateo Martinic.
- José Perich.:Extinción: Indígena en la Patagonia,
- Biblioteca del Instituto de la Patagonia de Punta Arenas.

* Teniente 1º, Oficial Torpedista.