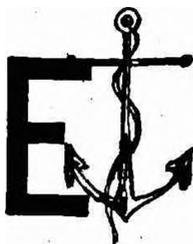


PRESENCIA Y ACTIVIDAD JURISDICCIONAL DE NAVES CHILENAS EN LA COSTA SUDORIENTAL DE LA PATAGONIA, 1873 -1878

Por
Mateo MARTINIC B.

Antecedentes



EN 1871 CHILE y Argentina se encontraban trabados en una ya larga y cada vez más agria discusión acerca del dominio sobre el territorio patagónico que ambos pretendían. Hasta entonces la República del Pacífico se encontraba en relativa mejor posición debido a la existencia de su colonia de Punta Arenas, cuyas autoridades se preocupaban por contrarrestar y desbaratar los esfuerzos argentinos para establecerse en el área austral. Tal había ocurrido en el pasado reciente, entre 1865 y 1869, con el reiterado intento de ocupación en la bahía de San Gregorio, estrecho de Magallanes. Al propio tiempo los agentes nacionales, con los precarios medios de que disponían, buscaban extender la influencia de la República sobre la región más meridional situada al sur del río Santa Cruz, suerte de límite natural de las tierras del Estrecho.

Esa sería el área en donde y en el hecho habían de contender las dos repúblicas durante los años que seguirían hasta 1878.

Asumió la iniciativa el Gobierno del Plata al dar lugar, en julio de 1871, a la petición de Ernesto Roucquaud, inmigrante francés radicado en Buenos Aires, en orden a una concesión de terrenos sobre ambas márgenes del río Santa Cruz para el establecimiento de colonias agrícolas e industriales. De ese modo, a partir de febrero de 1872, Roucquaud dio comienzo a la formación de un establecimiento de pesquería en el lugar conocido como "Cañadón de los Misioneros" (Wedell Bluff) sobre la ribera sur del estuario del Santa Cruz.

El suceso de la concesión fue puesto en conocimiento de la cancillería chilena el 25 de julio de aquel año por el ministro de Chile Alberto Blest. Dos semanas más tarde, el mismo agente diplomático protestaba en nombre de su Gobierno por el mencionado y otros actos administrativos relacionados con el territorio al sur del río Santa Cruz, actos que Chile declaraba nulos en tanto no se resolviera la cuestión pendiente entre ambos países.

No obstante ello y tal vez barruntando Adolfo Ibáñez, ministro de Relaciones Exterio-

(*) Departamento de Historia y Geografía, Instituto de la Patagonia, Punta Arenas.

res y Colonización del Presidente Federico Errazuriz Zañartu, que el asunto había seguido adelante a pesar de la protesta, instruyó posteriormente al gobernador de Magallanes, capitán de corbeta Oscar Viel, para averiguar si últimamente se habían fundado colonias argentinas, a fin de notificar el desalojo del territorio, inclusive con uso de la fuerza si se estimaba necesario (1),

Días antes todavía el canciller había comunicado al mismo funcionario colonial el envío de la corbeta "Covadonga", cuyo comandante llevaba entre otros encargos los de vigilar la soberanía de Chile sobre las costas australes de Santa Cruz y reconocer y explorar los puertos de Gallegos y Santa Cruz para los fines de ulterior establecimiento de colonias o puestos militares (2).

Ibáñez ratificaría todavía la decisión del Gobierno chileno de afirmar su jurisdicción en el litoral sudpatagónico oriental con la enfática declaración de 25 de junio de 1873, en cuanto a que "la República de Chile no consentiría acto alguno que amenguase su soberanía en toda la extensión de los territorios en cuya actual y pacífica posesión se encontraba y que tenía su límite natural en el río Santa Cruz" (3).

Presencia y actividad jurisdiccional

Fue en tales circunstancias que tuvo inicio la acción jurisdiccional de la Armada de Chile en la costa sudoriental de la Patagonia. Así entonces, a fines de julio de 1873, la "Covadonga", al mando del capitán de fragata Ramón Vidal Gormaz, y luego de una recalada inspectiva en la ría de Gallegos, echaba anclas frente al cañadón de los Misioneros donde se situaba la factoría que a costa de ímprobo esfuerzo había levantado y mantenía Roucquaud y para quien la nave transportaba los auxilios que éste había requerido con urgencia al gobernador Viel. Durante su permanencia, que duró mes y medio, y en tanto se recorrían

los fondos de la nave, el comandante y oficiales del buque realizaron excursiones de conocimiento por las comarcas vecinas, a fin de formarse una impresión acerca de sus recursos naturales y posibilidades de colonización (4).

El informe del capitán Vidal Gormaz debió ser favorable para tal objeto, pues a los pocos días de producido el arribo de la "Covadonga" a Punta Arenas, el gobernador Viel se dirigió al ministro Ibáñez, de quien dependía administrativamente la Colonia, solicitándole elementos para la expedición que había de emprenderse a Santa Cruz.

Al parecer los hombres de la goleta, en ocasión de la misma recalada en el estuario santacruceño, habrían dado comienzo a la construcción de una casita destinada a servir para alojamiento posterior de una guardia en el lugar, edificación que habrían dejado a medio hacer por falta de materiales. Tal información es suministrada por Scenna (1974: 279) al ocuparse de la presencia de la goleta argentina "Chubut" en el estuario y río Santa Cruz. Viene al caso señalar que esta pequeña embarcación había sido comisionada por el gobierno argentino para ocupar las márgenes del río y que las instrucciones que portaba su comandante, Guillermo Lawrence, le prescribían tomar "posesión de la parte norte" para el caso de encontrarse con naves de guerra chilenas (Ibid, 278). Al respecto cabe conjeturar cómo habría sido distinta la historia si la "Covadonga" hubiese permanecido un par de meses más en esta área.

Durante el mes de noviembre de aquel año hubo un segundo viaje al estuario del famoso río patagónico, esta vez a cargo de la corbeta Abtao, nave que había pasado a reemplazar a la "Covadonga" como buque estación en Magallanes. Esta nueva comisión tuvo un carácter definitivamente jurisdiccional.

En efecto, mientras algunos oficiales realizaron un acucioso inventario y avalúo de las

- (1) Nota de 12-111-1873 (En Correspondencia Colonización Gobernación de Magallanes 1870-1873, Archivo Min. RR.EE.
- (2) Nota de 8-HI-1873 (Ibid.)
- (3) "Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879", pag. 160-161.
- (4) En la oportunidad se hicieron colectas de flora que posteriormente el comandante Vidal Gormaz hizo llegar al Museo Nacional de Historia Natural (Cfr. E. Pisano V.: "Contribución de Enrique Ibar Sierra al conocimiento de la naturaleza de la Patagonia oriental austral", Anales del Instituto de la Patagonia, vol. 8 : 95-119, 1977.

instalaciones y pertenencias del establecimiento de Ernesto Roucquaud, el subteniente Policarpo Toro asumió la responsabilidad del probable primer levantamiento hidrográfico realizado en el estuario del Santa Cruz y cuya correspondiente carta sería más tarde exhibida en la Exposición Internacional de Chicago (Braun Menéndez, 1936: 130 y 264).

Este mismo autor, inspirado en las Memorias de Julia Roucquaud de Maillé, señala que la "Abtao" llevaba como misión la del desalojo de la familia Roucquaud del lugar y su conducción a Punta Arenas, lo que no se habría efectuado por razones humanitarias. Estas afirmaciones, sin embargo, no hemos podido comprobarlas en los documentos oficiales de la Colonia de Magallanes.

Cierto es que el Gobierno chileno quería la desaparición de la factoría de Los Misioneros, pero tal propósito lo buscó por la vía diplomática, sin realizar acción alguna directa en contra de dicho establecimiento. Con todo, la presencia ya reiterada de una nave de guerra chilena y en la ocasión ya en franco plan inspectivo, bien puede calificarse como una acción directa, casi de amedrentamiento, destinada a hacer comprender a los colonos franceses que se encontraban en territorio cuando menos litigioso.

Liberada la corbeta "Abtao" de las tareas de apoyo a la expedición de Eugenio Pertuiset a la Tierra del Fuego, sólo a comienzos de febrero de 1874 pudo ser puesta a disposición de Viel para la realización del esperado viaje fundacional al estuario del Santa Cruz para reafirmar la soberanía que Chile había proclamado sobre el territorio aledaño (5).

De cuanto allí ocurrió nos hemos ocupado en anterior trabajo (1971 : 171 y sgts.), pero en síntesis señalamos que el gobernador Viel procedió a tomar posesión del territorio meridional del río Santa Cruz en nombre de la República y estableció la Colonia—Capitanía de Los

Misioneros destinada a expresar la presencia nacional en la conflictiva comarca. En tanto ello había sucedido y no obstante y el concurso de personal indispensable para las construcciones de la base colonizadora, el capitán de fragata Jorge Montt, comandante de la "Abtao", dispuso la realización de una expedición destinada a remontar el río Santa Cruz en plan exploratorio. Sensiblemente la partida exploradora debió retornar al cabo de dieciséis días de navegación sin haber logrado cumplir con su objetivo principal, como era el alcanzar hasta las fuentes del río, debido a las dificultades que encontró para navegar la lancha a motor con que había sido dotado el grupo expedicionario (6). Entre tanto todo lo visto tenía ocurrencia y para completar la fructífera estadía se habían llevado a cabo nuevos estudios hidrográficos en el río y el estuario.

Al cabo de un mes de permanencia en Los Misioneros, el gobernador Viel dispuso el retorno a Punta Arenas, dejando instalada y habitada con dos familias la Capitanía, como avanzada chilena destinada en los planes gubernativos para servir de base a la ulterior penetración colonizadora en el territorio.

Este viaje memorable pareció entonces marcar el inicio auspicioso de una etapa de afirmación vigorosa de soberanía chilena en el litoral atlántico. En buena medida su realización significaba la culminación exitosa del proceso destinado a contener y aún a sobrepasar la penetración argentina en la región sur de Santa Cruz.

En forma sensible la disparidad de juicio para apreciar la conducción que el clarividente Ibáñez imponía por entonces a la cuestión patagónica, habría de afectar al poco tiempo la tendencia definida que se estaba aplicando en la política práctica y se impuso un compás de espera que insinuaría el debilitamiento progresivo de la posición diplomática chilena y que culminaría con el abandono virtual de la Patagónica atlántica en breve lapso.

- (5) Braun Menendez, siguiendo la fuente indicada, senala como nave participante a la corbeta "Chacabuco", lo que es un error, por cuanto esta nave llegar a a Magallanes como buque estacion recién a mediados de 1874. Todos los autores argentinos que se han ocupado del tema han repetido la afirmacion basandose en el mencionado historiador.
- (6) Segun fuentes argentinas, las expediciones chilenas que intentaron la exploracion del Santa Cruz fueron dos. Debemos suponer en tal caso que la otra pudo haber tenido lugar durante el primer viaje de la "Abtao" a Santa Cruz.

Lo ocurrido con la corbeta "Chacabuco", tercera nave de la Armada que se hizo presente en aguas atlánticas, refleja bien la situación expuesta. En efecto, este buque arribó a Punta Arenas a fines de junio de 1874 para relevar a la "Abtao" y recibió orden de zarpar el 21 de julio con destino a Santa Cruz para permanecer de estación en el estuario. Se buscaba con tal medida y presencia neutralizar cualquier eventual acción argentina en el área. Impedido el buque de pasar más allá de San Gregorio por causa de recios temporales que lo tuvieron detenido por varios días, su comandante, capitán de fragata Enrique Simpson, dispuso el retorno a la Colonia para reaprovisionarse de combustible. Allí se encontró con una contraorden que prescribía suspender el viaje, permaneciendo la corbeta en la rada de Punta Arenas hasta mediados de septiembre.

El día 12 la "Chacabuco" zarpó con rumbo a Santa Cruz con el encargo preciso de tomar y conducir a Punta Arenas a los familiares de Roucquaud que permanecían en la paralizada factoría pesquera. El buque permaneció en el estuario por espacio de casi tres semanas, hasta el 3 de octubre, habiéndose desarrollado en dicho lapso tareas de sondaje y balizamiento del canal de entrada a la rada de Misioneros, mientras que el comandante Simpson emprendía diversas excursiones por la comarca, sin duda para confirmar la idea que por referencias se había formado acerca de la naturaleza del territorio.

Cabe recordar que este distinguido y capaz marino-uno de los escasos chilenos que llegó a tener en su época una noción exacta del problema patagónico-al dar cuenta al Ministro de Marina sobre las exploraciones realizadas entre 1870 y 1873 en la Patagonia occidental central, había sugerido entre otras medidas destinadas a afirmar la soberanía de Chile en el territorio patagónico oriental, la ocupación con un puesto militar de la ribera sur del río Santa Cruz (A. H. M. Ch. I. 1875 : 147).

Hubo de ser así que Simpson y la "Chacabuco" contribuyeron a poner fin, con la eva-

cuación de sus habitantes, a la factoría de Ernesto Roucquaud, ratificándose con ello el retroceso de la penetración argentina en la zona de Santa Cruz. Se trató, no obstante de un éxito de carácter precario para la posición chilena al no ser aprovechado con la consiguiente reafirmación de la capitanía de Los Misioneros.

Aunque la "Chacabuco" permanecería de estación en Magallanes hasta febrero de 1875, no hizo ningún otro viaje al Atlántico. Sí en cambio lo realizó la corbeta "Magallanes", al mando del capitán de fragata Francisco Rondizzoni y en plan de hidrografía. De esta época datan los trabajos de balizamiento en la boca oriental del estrecho de Magallanes, entre ellas la erección de la baliza de punta Dungeness. Es probable que a este jefe se deba la insistencia en la instalación de un faro de primera magnitud en el cabo Vírgenes, acariciado propósito nunca materializado por falta de decisión política y al que se hace mención en el volumen II del Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (1876 : 524). Por esta misma época la Oficina Hidrográfica de Chile, al elaborar las cartas generales de las costas de la República, incluyó entre ellas las del litoral atlántico.

La siguiente actividad jurisdiccional durante aquel mismo año corrió por cuenta de la corbeta "O'Higgins" y su motivación inmediata estuvo en una comunicación enviada en octubre por el ministro de Chile en Buenos Aires al gobernador de Magallanes, a la sazón el sargento mayor Diego Dublé Almeyda. En la nota, aquél participaba el zarpe hacia las aguas australes del bergantín "Rosales" de la Armada argentina (7). Enterado de la noticia, Dublé, siguiendo las instrucciones de que disponía para el caso, ordenó el zarpe de la corbeta el día 26 de octubre "en viaje de instrucción y reconocimiento de las costas del sur de este territorio en el Atlántico" (8). La "O'Higgins", luego de una comisión que le llevó a permanecer alrededor de ocho días en aguas de Santa Cruz, retornó sin novedades a Punta Arenas el 9 de noviembre.

Tras esta breve incursión pasarían varios meses antes que una nave de guerra chilena

(7) No hemos encontrado referencia alguna a este presunto viaje. El "Rosales" hab a estado efectivamente en el estuario de Santa Cruz en octubre de 1874, poco despues de producido el zarpe de la "Chacabuco".

(8) Oficio 481 (en Correspondencia Colonizacion Gobernacion de Magallanes, anos 1875-76).

retornara a la costa sudatlántica. Ello ocurriría en abril de 1876, tocando participar a la corbeta "Magallanes", que según se verá asumiría en los hechos el papel de verdadero gendarme jurisdiccional en las costas de Santa Cruz.

Las circunstancias del primer viaje de la "Magallanes" arrancaron de la incansable preocupación argentina por afirmar con distintos precedentes sus pretensiones sobre el territorio patagónico del sur. En tal virtud sus hombres de gobierno y sus agentes diplomáticos se prodigaron durante esos años en promover o estimular diversas medidas encaminadas al objetivo señalado. Así sucedió con el cónsul argentino en Paysandú, que proveyó al capitán de la barca francesa "Jeanne Amelie" del permiso para extraer guano de aves marinas en el islote Monte León, situado algunas millas al sur del estuario del río Santa Cruz.

En tal faena se encontraba la tripulación de la nave cuando fue sorprendida el 27 de abril de 1876 por la corbeta "Magallanes", enviada ex profeso por el gobernador Dublé. El capitán Juan José Latorre, su comandante, se incauto' de la nave y la condujo en conserva hacia el Estrecho, dejando en el islote una guardia con encargo de custodiar las herramientas, efectos y productos allí existentes, como para prevenir la repetición de cualquier otra actividad semejante.

Como el objeto de este trabajo tiene relación sólo con la presencia y actividad de las naves de la Armada chilena en el Atlántico sur, pasamos por alto toda referencia a las repercusiones diplomáticas, como a la indignada reacción argentina que provocó la acción jurisdiccional de Monte León, pese a que la autorización de extracción de guano que directamente la había originado significaba una neta violación del "statu quo" pactado entre Chile y la nación del Plata.

Ello no evitaría, sin embargo, la prosecución de la política de concesiones guaneras, como las de otro tipo, durante el lapso que siguió hasta 1878. La periódica vigilancia que el gobernador de Magallanes mantenía con comisiones terrestres sobre la costa de Santa Cruz permitió así descubrir en agosto de 1878 la presencia de una nave en Monte León ocupaba en la extracción de guano. Informado el gobernador, sargento mayor Carlos Wood, y transmitida la noticia a la Cancillería, al poco tiempo llegó la orden del inmediato zarpe de la corbeta "Maga-

llanes" al lugar, con encargo de capturar la nave que se ocupaba en extraer el abono natural sin el permiso de autoridades chilenas. Así entonces el 7 de octubre la corbeta se dirigía a Monte León y dos días después capturaba a la nave infractora, que resultó ser la barca norteamericana "Devonshire".

Sería éste el postrer acto jurisdiccional marítimo de Chile en el litoral de Santa Cruz y cargado de consecuencias, además. En efecto, a raíz del mismo se agravaron las tensiones preexistentes entre los Gobiernos chileno y argentino a propósito del litigio patagónico, y la situación llegó a punto de rompimiento y virtualmente al borde de la guerra.

Las delicadas circunstancias diplomáticas existentes entre nuestro país y Bolivia por causa de la interpretación de determinadas disposiciones del Tratado de 1874, que se complicaban día a día, por una parte, y por la otra las negociaciones apremiantes que sobre la cuestión del sur se iniciaron con Argentina durante noviembre, impusieron una obligada cautela al Gobierno chileno, y de tal modo no se llegó a una situación de conflicto en el teatro jurisdiccional austral como se había esperado.

Ello no evitó que Argentina enviara a su pequeña escuadra hasta la Patagonia en plan de ocupación del territorio situado al sur del río Santa Cruz, circunstancia lamentable para el interés de Chile que tuvo efectiva ocurrencia el día 1° de diciembre de 1878.

Esta medida se mantendría a pesar del acuerdo a que por los mismos días se llegó entre el canciller chileno Alejandro Fierro y el cónsul argentino en Valparaíso, Mariano Sarra-tea, que había asumido la representación de su país, en orden a la constitución de un tribunal de arbitraje para solucionar la prolongada controversia. Además el "modus vivendi" que también se acordó para el intertanto reconoció "de facto" la jurisdicción argentina sobre el litoral atlántico.

La seriedad que al poco tiempo asumió la situación pendiente con Bolivia y que acarrearía en un par de meses la ruptura y la guerra, significó que Chile se desentendiera del problema de Santa Cruz. De tal suerte se afirmó el abandono que en el hecho se había venido manifestando en las negociaciones emprendidas a contar de 1876 por Diego Barros Arana en Buenos Aires y que hallaría ratificación final en el Tratado de Límites de 1881, en cuya virtud

Chile haría cesión de los territorios atlánticos que hasta entonces había reclamado y poseído.

La cuestión de la presunta presencia de naves chilenas en vísperas de la ocupación argentina de Santa Cruz.

Cuando la escuadra argentina zarpó de Buenos Aires con rumbo al estuario de Santa Cruz se tenía por cierto en Buenos Aires que buques de la Armada chilena ocupaban el lugar, y de tal convencimiento participaban los integrantes de la misma. Tanto es así que las naves de aquella nacionalidad zarparon aprestadas para un eventual encuentro bélico (Dublé, 1938, LXXV: 260). Sobre el particular son harto expresivas las páginas con que uno de los oficiales participantes en la fuerza naval, el entonces guardiamarina Santiago J. Albarracín, recordaría las circunstancias e incidencias de la memorable expedición (9).

Para su sorpresa, los marinos argentinos no encontraron nave chilena alguna, pues hacía años—exactamente tres—que no había fondeado en las aguas del estuario un buque de tal bandera. Sin embargo, el cronista citado refiere que al arribo del monitor "Andes", buque insignia de la escuadra argentina, su comandante había "sido informado por un ballenero norteamericano, que hacía dos días que los chilenos habían abandonado aquellas aguas y arriado la bandera que izaban río adentro" (1976: 94).

En este aserto se han basado varios historiadores argentinos para afirmar la presencia de naves chilenas, y algunos hasta para explicar su ausencia, al momento del arribo del comodoro Py y sus barcos, como una suerte de poco airoso alejamiento, consecuencia de la furtividad de la ocupación (10).

Ni la información proporcionada por Albarracín corresponde a la verdad histórica, como no lo son las reiteraciones y deducciones de cuantos en él se inspiraron. Nos ocuparemos sólo de aclarar la presunta presencia naval, pues lo demás no merece la pena.

Desde luego es del caso recordar que por la época (noviembre de 1878) permanecía en aguas de Magallanes como buque—estación la corbeta homónima. Ahora bien, en atención al sesgo que fue asumiendo el litigio con Argentina luego de la captura de la "Devonshire", el Gobierno chileno había adoptado diversas providencias en orden a prevenir sorpresas en el territorio austral. Fue así como además de otras medidas se dispuso el zarpe al Estrecho de la corbeta "Chacabuco". Consta de tal manera (11) que la "Magallanes" salió el 15 de noviembre desde Punta Arenas hacia el oeste para esperar a la mencionada nave de la escuadra. Desde el retorno del viaje a Monte León, la "Magallanes" había permanecido en Punta Arenas.

Producido el arribo de ambas corbetas a la rada de la Colonia, quedaron allí en espera de órdenes, las que sólo llegaron el 25 de diciembre. Según ellas, la "Magallanes" debía aprestarse para dar apoyo a las expediciones de Ramón Serrano a la Tierra del Fuego y de Juan T. Rogers a la Patagonia, y proseguir después con las tareas hidrográficas en el seno Skyring, que había debido interrumpir el año anterior. La "Chacabuco", con Oscar Viel al mando, recibió orden de zarpar en expedición hidrográfica por los canales patagónicos (Archipiélago de la Reina Adelaida y áreas adyacentes).

Se ha visto antes que las navegaciones de los buques chilenos estuvieron siempre motivadas por comisiones específicas de carácter jurisdiccional. Más allá de las referidas no se conocen otras, y pese a cuanto de favorable para su causa podía ser la presencia de naves nacionales sobre el litoral de Santa Cruz, el Gobierno chileno se cuidó mucho de hacerlas reiteradas, para evitar ser acusado por la nación vecina de violación del "statu quo". Tanto es así que ni siquiera la Cancillería autorizó al gobernador Dublé para alcanzar hasta Los Misioneros en diciembre de 1876 con ocasión del viaje que emprendiera con la "Chacabuco" a las islas Falkland.

Ello sucedió en especial a contar de 1876, de manera tal que las comisiones conocidas de

- (9) La escuadra argentina en la Patagonia. *Páginas de ayer*, publicada por vez primera en 1928 y reeditada en 1976.
- (10) Hace diez años sostuvimos una polémica periodística con el historiador señor Juan H. Lenzi sobre esta materia.
- (11) Oficio 440 de 16-XI-1878 (en Correspondencia Colonización Gobernación de Magallanes, año 1878).

la corbeta "Magallanes" tuvieron como único fundamento la presencia violatoria de soberanía realizada por naves extrañas. Así entonces la acción de captura de la barca "Devonshire" en octubre de dicho año representó la última presencia de una nave de guerra chilena en aguas sudatlánticas en plan jurisdiccional.

Esto en cuanto a la navegación general a lo largo de la costa sur de Santa Cruz, porque en lo que toca a la presencia particular en el estuario homónimo, el último buque chileno que había estado allí fue la "O'Higgins", según se ha visto. No existía, por lo demás, razón alguna que motivara la presencia naval en el lugar desde que la Capitanía de Los Misioneros establecida por Viel en febrero de 1874, había quedado de hecho abandonada a fines de aquel año y nunca tornó a ser ocupada. Como por su parte los argentinos habían abandonado la suya y por aquel tiempo las instrucciones gubernativas les prescribían a sus agentes limitar su acción a la margen izquierda del Santa Cruz, no se dio ocasión de conflicto ni de comisiones navales de jurisdicción.

De tal modo no hubo nave de guerra alguna de bandera chilena en el estuario del Santa Cruz en los días anteriores al 25 de noviembre de 1878, ni en semanas y meses, ni en años. Tampoco, y por la razón conocida, pudo arriarse bandera chilena alguna en las casas de la Capitanía, deshabitadas a lo menos desde comienzos de 1875.

El propio Albarracín nos confirma en la razón al señalar que el capitán Luis Piedra Buena, comandante de la corbeta "Cabo de Hornos", se había cruzado, al arribar el 4 de enero de 1879, con un ballenero, cuyo capitán "le hizo saber que no había visto ningún buque de guerra chileno por aquellas aguas después del apresamiento de la "Devonshire" (1976: 121).

Nada cabe agregar a esta afirmación, que se ajusta cabalmente a lo que de verdad sucedió .

Importancia de la presencia naval chilena en el litoral atlántico

Es del caso considerar el valor que debe atribuirse históricamente a la presencia de na-

ves nacionales en la costa sur de Santa Cruz durante el lapso en que Chile ejerció jurisdicción "de facto".

En una primera apreciación podría señalarse que ellas fueron esporádicas e insuficientes como para conformar una más efectiva presencia de soberanía, pero no es así. Considerado el asunto en el marco de la época y de los recursos disponibles en el área austral, puede señalarse que ella bastó para el cumplimiento de los objetivos previstos en los correspondientes momentos y que buscaban contrarrestar con eficacia los esfuerzos argentinos de penetración. Si al mismo tiempo se compara la presencia naval chilena con la correspondiente argentina (hasta noviembre de 1878), se verá que fue superior en periodicidad y en tipo y calidad de buques, sólo por mencionar estos conceptos (12).

Por otra parte, es cierto que también la referida presencia naval chilena pudo haber bastado más todavía si las decisiones que la motivaron hubiesen sido el reflejo de una política continuada, sostenida, vigorosa y coherente en la conducción diplomática de la cuestión patagónica y no vacilante y cambiante como en los hechos ocurrió.

De haberse adoptado una actitud positivamente práctica en el terreno, condigna con la declaración de Ibáñez de junio de 1873, la República sólo en un lustro habría podido ejercitar una acción efectiva de penetración y consolidación suficiente de soberanía que le hubiera permitido después acordar con Argentina un arreglo más equitativo y sensato, conservando para sí el territorio meridional del río Santa Cruz y toda la Tierra del Fuego, precaviendo de tal manera las odiosas circunstancias que han ocurrido en un siglo desde 1878.

FUENTES DE CONSULTAS

Ineditas

Archivo Ministerio Relaciones Exteriores. Correspondencia, Colonización, Gobernación de

(12) Durante el periodo que se trata, Argentina envió al área tres embarcaciones de su Marina: la goleta "Chubut", el bergantín "Rosales" y el cutter "White", barcos que desde todo punto de vista eran inferiores a las naves chilenas (porte, andar, armamento, dotación, etc.). Su presencia en el estuario del río Santa Cruz fue aun más escasa que la de las naves chilenas.

PRESENCIA Y ACTIVIDAD JURISDICCIONAL DE NAVES CHILENAS EN LA COSTA
SUDORIENTAL DE LA PATAGONIA, 1873 - 1878

Magallanes, volúmenes años 1870—1873; 1871—1873; 1873-74; 1874-75; 1875-76; 1877 y 1878.

Impresas

ALBARRACIN, SANTIAGO J.: “La escuadra argentina en la Patagonia”, Marymar Ediciones, 1976. Buenos Aires.

BENENCIA, JULIO ARTURO: “Presencia de buques de guerra nacionales en el río Santa Cruz (1872—1878). En Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974.

BRAUN MENENDEZ, ARMANDO: “Pequeña Historia Patagónica”, Viau y Zona, Buenos Aires, 1936.

DUBLE ALMEIDA, DIEGO: “Diario de viaje al río Santa Cruz, Patagonia”. Revista Chilena

de Historia y Geografía, tomos LXXXIV: 209-231 y LXXXV: 254-279, Santiago, 1938.

LENZI, JUAN H.: “Esta tierra nuestra. El desembarco en Misioneros de la expedición de Luis Py”, Buenos Aires, 1969.

MARTINIC B. MATEO: “Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843—1879”, Editorial “Andrés Bello”, Santiago, 1963 y 1971.

SCENNA, MIGUEL ANGEL: “La exploración del río Santa Cruz y la goleta “Chubut”. En Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974.

OFICINA HIDROGRAFICA DE CHILE: “Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile”, 1875 a 1880, Volúmenes I a VI, Imprenta Nacional, Santiago.

