LOS ARMADORES DE PUNTA ARENAS DE 1870 A 1930

Mateo Martinic Beros *

Corría el año 1870, el tercero de la administración del gobernador Oscar Viel, Capitán de Corbeta de la Armada de Chile, bajo cuya visionaria conducción la otrora misérrima Colonia de Magallanes, ahora poblada por casi un millar de habitantes, se encaminaba por un rumbo definitivamente progresista.

Entre los hechos que señalaban la significativa mutación se encontraban aquellos referidos al establecimiento de los fundamentos económicos cuyo desenvolvimiento habría de permitir el adelanto y consolidación coloniales, y entre ellos, de manera particular, el surgimiento de la navegación mercante.

Hasta entonces, hasta 1867 con precisión, el estado precario de la impropiamente llamada "colonia" había inhibido su crecimiento, que sólo había comenzado a manifestarse una vez que las acertadas medidas de buena administración dispuestas por el gobierno del Presidente José Joaquín Pérez entre noviembre de aquel año y septiembre de 1868, fueron produciendo sus saludables efectos y consecuencias, entre otras la radicación de inmigrantes con capacidad e iniciativa para fundar empresas económicas.

Entre éstas debe mencionarse la caza de lobos de piel fina en los canales de la Patagonia y la Tierra del Fuego, actividad que pasó a resurgir hacia los años 1860 tras un lapso de receso de varias décadas, luego de la cacería intensiva que se registrara desde los inicios del siglo XIX hasta pasado 1830.

El responsable de esta reactivación fue un joven marino portugués, José Nogueira, formado en la eficiente escuela de la náutica velera lusitana, quien había llegado hasta Punta Arenas hacia 1866, sin recursos ni instrucción, pero con el ánimo presto como para iniciar y llevar adelante arriesgadas empresas que a la vuelta de veinte años le darían riqueza y fama. Entre ellas la fundacional en el ramo marítimo fue la cinegética, cuyo aprendizaje realizó durante los primeros años hasta

Almirante Oscar Viel Toro.

* Preclaro Colaborador, desde 1985

1870, trabajando y formándose a la vera de un consumado nauta de los mares australes como fuera el argentino Luis Piedra Buena.

De ese modo, Nogueira se inició en el negocio naviero armando el pailebote *Anita* de quince toneladas de registro, con el que desarrolló por años, temporada tras temporada, el durísimo oficio cazador y el no menos arriesgado navegatorio a lo largo del islario occidental y sudoccidental de Magallanes, desde el golfo de Penas hasta el cabo de Hornos, donde se ubicaban las cotizadas "piedras loberas" que servían de apostaderos para las manadas de lobos de dos pelos.

Así, en una faena que casi no conoció descanso y cuyo desarrollo exitoso estuvo dado por la confluencia del esfuerzo, la tenacidad, la inteligencia, la capacidad de manejo de hombres, la cicatería en la administración de los ingresos y, al fin, no poca maña para enfrentar situaciones adversas, y no obtante su completa falta de instrucción, Nogueira fue formando una pequeña fortuna que supo incrementar extendiéndose al rubro mercantil -comercio de ramos generales, importación, exportación, distribución- y, luego al ganadero, de manera tal que una década después, hacia 1880, era mirado y respetado como el empresario más importante y exitoso de la colonia magallánica.

Importa destacar que además de la actividad cinegética, en forma ocasional Nogueira, al igual que sus pares que fueron surgiendo con el correr de los años, fue "raquero", esto es, un explotador de los naufragios que se registraban en los bravíos mares del sur americano, rubro suficientemente lucrativo como para compensar los riesgos que llevaba consigo ese tipo de empresas aventureras y, todavía, para completar el cuadro de su preocupación empresarial, con alguna faena de fletamento y, tiempo después, interesándose asimismo en el negocio minero aurífero.

Ha sido necesario abundar en antecedentes sobre la vida y los hechos de "José Nogueira", por cuanto el mismo debe ser tenido con entera propiedad no sólo como el primer armador de la antigua Colonia de Magallanes, sino porque es el arquetipo del pionero marítimo; hombre hecho a sí mismo en la dura faena en ese elemento natural, nauta diestro como el que más, avezado en el oficio tras incontables singladuras en el mar del piélago austral, formador de tripulaciones y amante de la vida marinera por sobre toda otra forma de existencia.

Pero también es de justicia mencionar a otros que sin parangonarse con aquél, contribuyeron a formar el grupo de armadores fundacionales de la flota mercante de Punta Arenas cuando concluía la década de 1870: Cruz Daniel Ramírez, Heyward Atkins, Guillermo Bloom, José Manzano, Francisco Meidell, Luisa Müller de Emeric, José Menéndez -otro de los grandes pioneros del progreso austral- y Marius Andrieu, el primero que incorporó una nave a vapor, el *Toro* a la incipiente dotación registrada en la matrícula del puerto del estrecho de Magallanes.

Si hasta entonces, 1878, la media docena de goletas que integraba la dotación se habían dedicado a la caza de lobos y a los raques, a contar de 1879-80 otras circunstancias económicas serían las responsables del rápido incremento de la flota mercante y de la diversificación de los negocios marítimos: la explotación aurifera de la isla grande de Tierra del Fuego y, de manera determinante, el comienzo y la rápida expansión de la colonización pastoril.

Si para lo primero pudo bastar la exigua dotación naviera disponible, la segunda actividad exigió mayor número de embarcaciones para su debida atención dado el dinamismo que mostró el proceso colonizador a poco de iniciado.

En efecto, tanto debió atenderse a las necesidades de fletamento -traslado de ganado ovino adquirido en las islas Malvinas-, como a los múltiples requerimientos que hacía necesario la fundación y el abastecimiento de los distintos establecimientos de crianza ovejera que fueron surgiendo junto a la costa septentrional del estrecho de Magallanes, en lugares tales como cabo Negro, puerto Peckett, bahía Oazy, San Gregorio, bahía Santiago, Kimiri Aike y Posesión, y después en los litorales opuestos: bahía Gente Grande, bahía Porvenir, punta Espora, bahía Felipe, caleta Josefina (todos en la isla grande fueguina) y bahía Willis, en la isla Dawson.

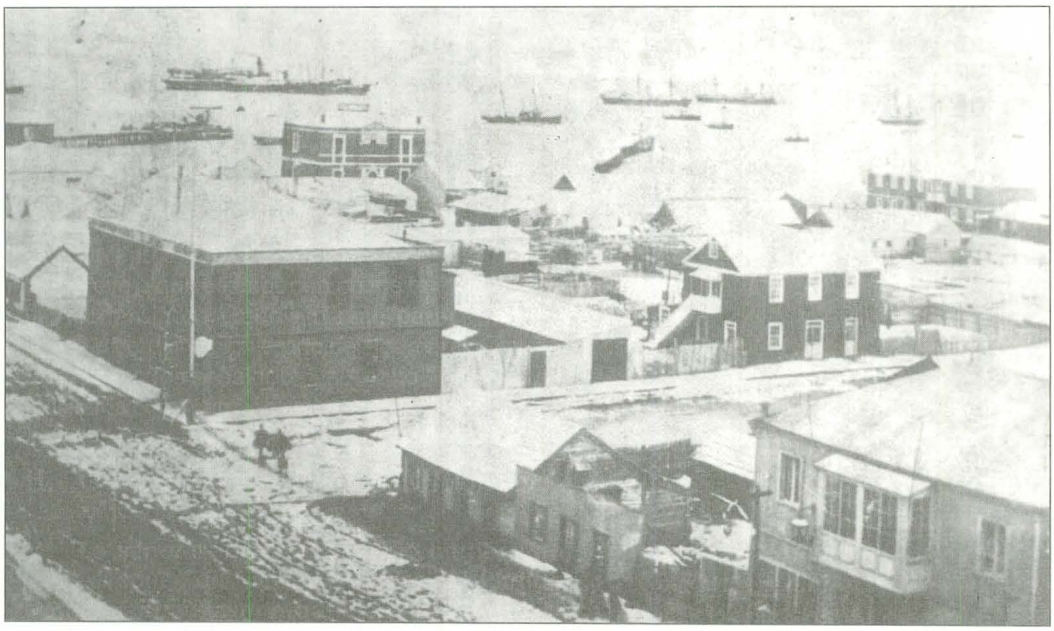
El ímpetu colonizador pionero no se detuvo allí, ciertamente, y pronto se buscaron lugares más y más distantes, sobre las costas de los mares interiores de Otway y Skyring, y simultáneamente tierra adentro de las zonas primeramente ocupadas; luego, a partir de 1893-94, comenzó a poblarse el distrito de Ultima Esperanza, en la Patagonia andina y, por fin, en medio del frenesí colonizador que caracterizó los años finales del siglo XIX y los comienzos del siglo XX, hasta los parajes más remotos y recónditos de los archipiélagos patagónicos, doquiera el ojo esperanzado

de los pioneros advirtiera algunas posibilidades de explotación económica, las que, dicho sea de paso, concluyeron invariablemente en sonados fracasos, al revés de lo acontecido en la vertiente oriental del territorio.

Los años iniciales en la década de 1890 agregaron una nueva razón de expansión marítima: el hallazgo de placeres auríferos en el distrito de las islas australes de la Tierra del Fuego, circunstancia auspiciosa que significó la afluencia de más de un millar de buscadores que se desperdigaron afanosos por las islas afortunadas, y que generó un movimiento naviero creciente en lo tocante al traslado de personas y cargas, y que además permitió brindar una apropiada cobertura a las necesidades generadas por la ocupación colonizadora de los terrenos más aptos para la crianza ovina existentes en la isla Navarino y otras tierras aledañas y, por fin, para la intercomunicación entre Punta Arenas y el poblado argentino de Ushuaia, que era esencial para esta última localidad.

Ese extenso lapso que corrió entre 1880 y los primeros años del siglo XX, fue una época de notable desarrollo para la navegación mercante en los mares interiores de Magallanes, en que el genio de los hombres de empresa supo sacar el mejor provecho a una de las características naturales distintivas del territorio meridional; la interrelación de aguas y tierras en un grado tal que, salvo contadas excepciones, todos los lugares ocupados y ocupables distaban no más de medio centenar de kilómetros de cualquier punto de acceso costero. Es más, todavía esa facilidad geográfica fue aprovechada por los establecimientos situados en suelo argentino en proximidad relativa a las costas chilenas, llegando así a ser tributarios naturales de sus correspondientes puertos y caletas, asociando su permanencia y desarrollo a esa circunstancia que aseguraba la mejor forma de comunicación con el exterior, en lo referido a su abastecimiento y a la salida de sus producciones.

Pero, en simultaneidad con aquel proceso colonizador en tierras nacionales, tuvo ocurrencia coetánea otro semejante, motivado principalmente en el ambiente empresarial de Punta Arenas y dirigido hacia los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego argentinas que hasta hacía pocos años habían integrado, de facto al menos, el patrimonio chileno, porque la pujanza y creatividad de los pioneros de la capital magallánica no conoció límites. Hacia esos territorios marcharon entonces, a partir de 1885, cantidad de hombres esforzados, invitados o por propia iniciativa, con ánimo de comenzar explotaciones económicas variadas, pero principalmente de carácter pastoril.



Aspecto del puerto de Punta Arenas hacia 1895.

Las embarcaciones veleras y los vapores con matrícula de Punta Arenas pasaron a configurar una nueva expresión del comercio marítimo como era el cabotaje regional patagónico, referido a la atención y satisfacción de las diversas necesidades de fletamento, abastecimiento y comunicación de los núcleos de vida que fueron surgiendo a lo largo de la costa atlántica en sus correspondientes "hinterlands", desde el golfo de San Jorge hasta el estrecho de Le Maire.

Una cabal expresión de ese desarrollo naviero mercantil se daba con el crecimiento de la flota bajo bandera y matrícula de Punta Arenas. Así, de las dos balandras de 1870 se había subido a una quincena de veleros y un vaporcito en 1880, llegándose en 1896 a un total de treinta y tres naves, de ellas ocho vapores, totalizándose un peso a flote que bordeaba las 2.000 toneladas, perteneciente a una treintena de armadores, entre los que destacaba nítidamente por su empuje y visión la firma "Braun & Blanchard", heredera mercantil y del genio naviero pionero José Nogueira, fallecido en 1893. La importancia socio-económica de la actividad armadora se manifestaba en el solo hecho de comprometer la misma a un quinto de la población con que a la sazón contaba el puerto de Punta Arenas, estimada en unas 4.000 almas.

Para tener otra perspectiva de la situación histórica que describimos, vale conocer las opiniones que los extraños, en el caso de los argentinos de la época, merecía el desarrollo marítimo y económico que caracterizaba al puerto de Punta Arenas.

Uno de ellos, Roberto J. Payró, periodista famoso que recorrió el sur en 1898, dejando para la posteridad sus interesantes y vívidas relaciones en una obra bien acreditada que llamó "La Australia Argentina" (Buenos Aires, 1898), destacaría las impresiones que produjo en su ánimo la visión primera del puerto del estrecho, donde lo marítimo aparece como algo relevante:

"...Cuando, con gallarda maniobra el *Villarino* trazó una curva sobre la ola rizada, y a la voz del comandante redobló la cadena del ancla en el escobén, saltó el agua pulverizada hasta la borda, sonó el telégrafo con el campanillazo de "máquina atrás" y luego con el "Stop" final, y quedamos fondeados, sólo entonces me di cuenta de lo que era y de lo que valía la joya del Magallanes, Punta Arenas, tendida sobre colinas verdes, casi como una risueña Montevideo del sur".

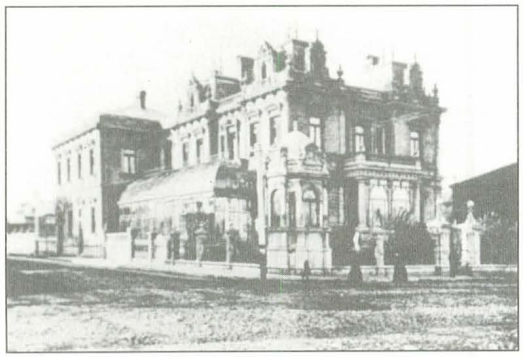
Y luego de algunas digresiones prosigue:

"Cúters, goletas, pailebotes de dos y tres palos, de veinticinco a doscientas toneladas y más, abundan en el puerto y llevan casi sin excepción la bandera chilena; estos barcos hacen toda especie de trabajo, desde el flete sencillo, hasta las expediciones a caza de lobos o en busca de oro en la Tierra del Fuego; y sea lo que hagan, contribuyen a impulsar y fomentar la colonia, que de pocos años a esta parte progresa de una manera no sólo visible sino también sorprendente.

Podíamos, desde la cubierta del *Villarino*, examinar a nuestro sabor el panorama de la risueña villa, que iba poco apoco esfumándose con la lenta caída de la tarde: las calles accidentadas, los largos muelles que se internaban en el agua, las casillas de madera del puerto, las vistosas del centro, y aquí y allá, dominadores, uno que otro edificio de material, con aspecto de palacio, la esbelta torre de la iglesia, todavía con su andamiaje, todo ello destacándose sobre el doble telón de la colina en cuya falda se tiende Magallanes. ¡Qué sorpresa para los que esperábamos hallarnos frente a un pueblecito mal trazado, de casas diseminadas y tristes, como los otros de la Patagonia! Las calles centrales, bien delineadas, corrían compactas, y sus edificios, de forma graciosa, tenían tonalidades alegres en medio de la atmósfera clara; animaban el puerto carros y carretas ocupados en operaciones de carga; resonaban martillazos en la costa, en los pequeños astilleros donde se construyen buquecitos de cabotaje; lanchas a vela y a vapor surcaban las aguas tranquilas, ya dando largas bordadas, ya marchando en inflexible línea recta. Y Magallanes tenía un aspecto de actividad jubilosa; parecía más grande, ya ciudad hecha, con sus cinco mil habitantes escasos, después de la visión melancólica de los cuasi abandonados pueblos de la costa argentina..."

Y al final de su relación, en una recapitulación de lo conocido y observado en el largo trayecto austral, Payró agrega esta reflexión:

"Y bien señores (recuérdese que escribía para los argentinos) ¡los colonos no se han ido a Patagonia, pero se han ido al extranjero!...El país ha perdido lo que sólo puede calcular mirando la villa que se levanta en la margen norte del estrecho de Magallanes, la gallarda Punta Arenas, risueña como un balneario de moda, con chalets y palacios, grandes establecimientos comerciales, aserraderos, astilleros, un puerto siempre poblado de transatlánticos, de buques de cabo-



Palacio Braun.

taje, de barcos balleneros. En torno se agrupan los establecimientos ganaderos, las manufacturas, toda una población fija que vive de lo que la tierra produce, en aquella estrecha faja de territorio que está lejos de ser la mejor de la Patagonia... Y aquella ciudad naciente, es hoy motivo de envidia, cuando sólo debiera ser ejemplo y enseñanza..."

Y otro escritor rioplatense de renombre, José Alvarez (Fray Mocho), recogería en las páginas de su libro "En el Mar Austral" (Buenos Aires 1960), con incisiva y subjetiva fuerza descriptiva otra sensación contemporánea y semejante a la ya transcrita:

"Punta Arenas es puerto libre y por ello afluyen a él los comerciantes de toda la región del sur, tanto argentina como chilena y especialmente de la primera.

"Estos encuentran allí facilidades de todo género para sus transacciones, consistentes, por lo general, en el cambio de productos naturales -pieles, oro, madera- por mercaderías importadas que se consiguen casi a precio europeo, si no menor.

"Los buques de ultramar, que llegan en gran número, traen siempre buenas pacotillas y aun cargas, obtenidas en todos los mares del mundo, unas veces como productos de salvamento en naufragios o colisiones y otras de robo o piratería.

"Estas particularidades hacen de aquel puerto, como es natural, un centro de actividad y de recursos que atrae a sí todas las fuerzas vivas de los mares australes, las que Chile aprovecha enérgicamente para formar en Magallanes un estado poderoso, que contrasta singularmente, por su riqueza y civilización, con la miseria y la dejadez reinantes en las provincias embrionarias de la costa argentina.

"Esto es doloroso decirlo, pero es cierto: en los mares autrales la estrella solitaria de Chile, significa civilización y el sol argentino, barbarie".

La vuelta del siglo, con la importancia que revistió en la consolidación del proceso de la ocupación colonizadora, permitió un auge impresionante en los negocios de todo género y en la multiplicación de las actividades, fenómeno que a su tiempo había generado el incremento de la inmigración europea y un admirable desenvolvimiento social y cultural. Se configuró de tal modo un período de esplendor que en nuestros trabajos hemos denominado "los años dorados" y que se extendería por una década en cuanto a vigencia plena y mucho más en sus consecuencias.

Durante ese lapso, Punta Arenas emergió como el centro de vida y actividad económica más importante del sur de América, desde Puerto Montt por el Pacífico y Bahía Blanca por el Atlántico. Fue un foco que irradió su benéfica luz civilizadora por todo su enorme entorno, convirtiéndose además en un punto de atracción irresistible para cuantos habitaban desperdigados dentro y fuera de las fronteras nacionales, y que en lo económico asumía el significado de un poder hegemónico indiscutido, como que era el centro de los negocios y de las decisiones empresariales y, en general, de toda la actividad económica en lo referido al extenso ámbito meridional chileno-argentino. Ello conforma un hecho singular y relevante en la historia nacional, que personalmente hemos buscado destacar con objetividad en nuestras investigaciones y estudios, obteniendo la gratificadora aceptación de pares argentinos, como una verdad inconcusa.

En ese tiempo áureo, la actividad marítima mercantil tuvo un papel determinante, creciendo en importancia y diversificando sus expresiones. Como en tiempos precedentes, la capacidad y visión de los empresarios armadores caracterizaron el dinámico acontecer de ese período esplendoroso, contribuyendo de manera evidente a la generación de un mayor adelanto para el territorio magallánico y sus zonas dependientes, en variados aspectos sociales y económicos.

Es de interés conocer los rasgos más sobresalientes.

Desde luego, aquel impresionante progreso que había significado el surgimiento de un centro virtualmente autónomo y en muchos aspectos autárquico, cuya ligazón con Europa era manifiesta y determinante, exigía asimismo una

mayor vinculación con el país, lo que, está claro, pasaba por el afianzamiento de las comunicaciones marítimas de Punta Arenas y los puertos del litoral central de la República como Valparaíso y Talcahuano, principalmente.

Aunque unida aquélla con los mencionados y con otros puertos nacionales mediante el intenso tráfico de barcos mercantes de bandera extranjera que utilizaban el paso del estrecho de Magallanes en sus navegaciones interoceánicas, el establecimiento de un servicio regular de cabotaje era una antigua y muy sentida aspiración magallánicas, al que sólo se dio satisfacción en 1906, cuando el gobierno del Presidente Germán Riesco dispuso el llamado a propuesta pública para tal objeto. El único proponente y por tanto adjudicatario fue la importante firma armadora Braun & Blanchard, que dio comienzo, en 1908, al servicio regular entre Punta Arenas, Valparaíso y puertos intermedios inicialmente con los vapores *Alm* y *Vestfold*, arrendados para el efecto, y luego con dos excelentes naves, *Magallanes* y *Chiloé*, adquiridos expresamente para la atención de esa línea. De este modo y de forma progresiva se dio una cobertura apropiada al movimiento de personas y al comercio general entre Magallanes y el resto del país, desde Chiloé al norte, con beneficios del más variado orden.

Contemporáneamente el servicio de navegación de cabotaje en la costa atléntica se extendió de modo regular hasta los puertos del golfo de San Jorge y del golfo Nuevo y, de manera ocasional, hasta las islas Malvinas; ello, mientras se ampliaba por el lado occidental de la Patagonia hasta los distantes distritos del territorio magallánico aledaños al fiordo Baker y, asimismo, hasta el remoto territorio del Aisen, como se decía en la época, que comenzaron a ser abiertos a la colonización a partir de 1903.

Pero todavía sobraba energía empresarial y la misma se manifestó, novedosa, en el inicio y desarrollo de la caza pelágica en las aguas de los océanos Atlántico y Pacífico australes, y en el Antártico, hasta las que bañaban los distantes territorios polares.

Fue esa una hermosa aventura marinera que justifica abundar sobre la misma.

La firma Braun & Blanchard, ligada desde sus orígenes a la caza de los lobos finos, fue la primera en retomar el antiguo rubro de actividad económica -en veda desde 1892 en los litorales magallánicos debido a la notoria disminución de los animales por causa de la intensiva captura de los años anteriores-, y lo hizo intentando la apertura de un nuevo frente de explotación como lo era el archipiélago de las Shetland del Sur, ya en territorio polar.

Hacia allá fue enviada, por consecuencia, una expedición exploratoria en el curso del año 1902 que, al fin, no resultó todo lo rendidora que se había esperado, pero que sirvió para probar la capacidad marinera de los tripulantes y goletas magallánicos en el bravío mar Atlántico. Este hecho sirvió de antecedente para las ulteriores primeras concesiones de explotación hechas por el Gobierno de Chile sobre los litorales australes para fines cinegéticos.

Con un predicamento semejante al de aquella compañía naviera, un grupo de británicos residentes en Punta Arenas armó, en 1905, una expedición que se despachó a la isla Georgia del Sur, en el Atlántico Austral, con fines exploratorios respecto de la posibilidad de la explotación amplia de los recursos económicos que contuviera en su territorio. Como consecuencia, en 1906 aquellos armadores iniciales, a los que se sumaron otros vecinos de Punta Arenas, constituyeron la South Georgia Exploration Company Ltda., con el fin de emprender distintos negocios en ese territorio insular. No obstante el entusiasmo inicial, esta entidad no llegó a emprender operación alguna, y tiempo después ofrecería sus derechos de explotación pesquera a la Sociedad Ballenera de Magallanes.

Esto nos conduce a ocuparnos de la caza pelágica como actividad económica que alcanzaría real importancia a una vigencia prolongada.

Su origen estuvo en el interés de quien sería el pionero inspirador de la misma: el inmigrante noruego Adolfo Andresen, radicado en Punta Arenas desde fines del siglo XIX.

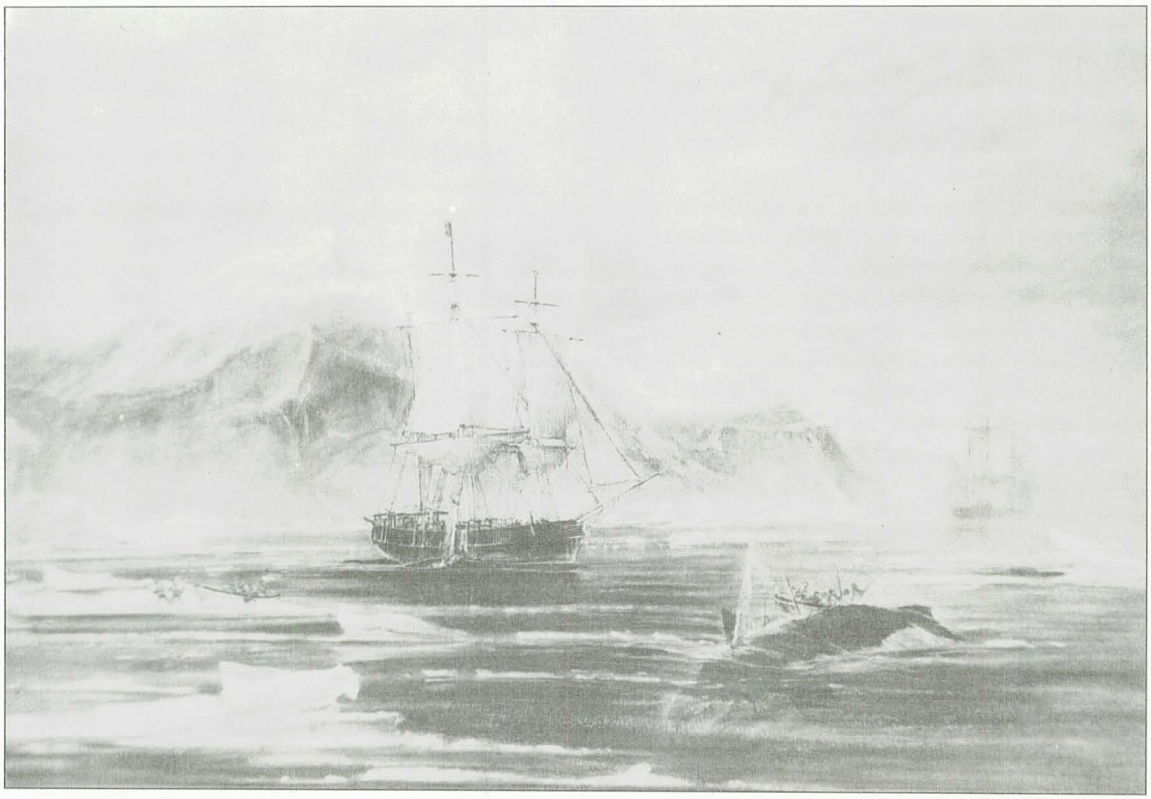
Este había advertido las posibilidades que brindaba la captura de cetáceos en gran escala en los mares australes, y con tal mira se dirigió a su patria para conocer el empleo del cañón arponero hacía poco inventado por su compatriota Svend Foyn. Así lo hizo y retornó tiempo después trayendo consigo uno de esos artefactos.

Su preocupación lo condujo a relacionarse con Mauricio Braun, el empresario con mayor empuje y visión que había en Magallanes, quien gozaba de fama por su interés en cualquier actividad económica novedosa. Conseguida su participación, ambos convinieron en intentar la caza de ballenas en forma experimental.

Para ello la firma Braun & Blanchard, de la que es casi obvio señalar que aquél era el factor

principal, dispuso el acondicionamiento del vapor de su insignia *Magallanes*, que no era otro que el famoso *Cabenda* que había conducido al no menos célebre explorador Henry Morton Stanley en su segunda expedición africana. Armado y aprestado para la caza, el flamante ballenero sui géneris con Andresen al mando, zarpaba de Punta Arenas el 18 de septiembre de 1903 en busca de sus primeras presas. Aunque la campaña lo llevó a navegar un sector extenso de la costa oceánica, desde el estrecho Nelson hasta el cabo de Hornos, la misma resultó infructuosa desde el punto de vista ballenero, trayendo al regreso únicamente, y a manera de compensación económica, una apreciable cantidad de cueros y aceite de lobos de un pelo. Lejos de desanimarse por el resultado adverso, Andresen decidió insistir en su empeño y fue así como obtuvo autorización para zarpar hasta el puerto de Ancud, para contratar allí una tripulación avezada para la faena cazadora, hecho lo cual el *Magallanes* emprendió una nueva campaña por el litoral del Pacífico desde el golfo de Penas hasta el cabo de Hornos. Para el 25 de noviembre de aquel año, Andresen había conseguido capturar tres ballenas que, según los historiadores nuruegos de la caza pelágica, fueron las primeras obtenidas en el hemisferio austral mediante el uso del cañón arponero.

Tal experiencia y resultado movieron a Braun y Andresen a intentar una empresa de mayor envergadura, que dispusiera de los medios técnicos apropiados para desarrollar económicamente la actividad cazadora que se mostraba promisoria. Para ello se invitó a otros dos capitalistas regionales, Alejandro Menéndez Behety y Pedro A. De Bruyne, con quienes se acordó la formación de una sociedad en comandita, en la que éstos y Braun fueron los aportantes del capital, mientras que Andresen puso sus conocimientos técnico-profesionales. Esta fue la "Sociedad de Bruyne, Andresen y Cía.", uno de cuyos primeros actos fue el de comisionar al capitán noruego para adquirir en su país un vapor cazador y demás elementos necesarios para el faenamiento de cetáceos, y para contratar hombres con experiencia en la caza pelágica. Entre tanto esto ocurría, la sociedad peticionaba al gobernador de Magallanes una super-



Caza de ballenas.

ficie de terreno en bahía del Aguila, península de Brunswick, para establecer la factoría y base de la futura flota.

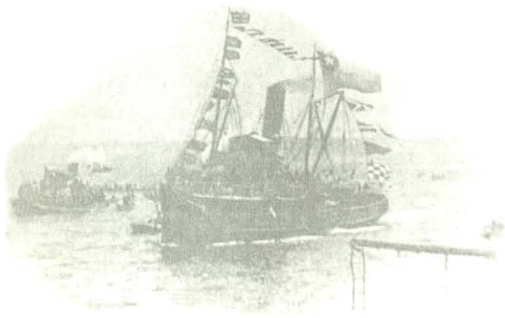
Así, en agosto de 1905, arribaba a Punta Arenas el vapor *Almirante Montt*, excelente cazador recién construido. La primera campaña se inició en la primavera y se prolongó durante todo el verano y hasta el otoño de 1906. Sus resultados se juzgaron tan auspiciosos por los socios, que se consideró la conveniencia de aumentar el capital a fin de dar mayores proporciones al negocio. De tal manera tuvo origen la "Sociedad Ballenera de Magallanes", que fue legalmente autorizada por decreto supremo Nº 2.905 de 17 de julio de 1906, y cuyos primeros presidente y gerente fueron Mauricio Braun y Pedro De Bruyne, respectivamente.

Esta compañía se recibió del *Almirante Montt* y paulatinamente agregó nuevos barcos hasta llegar a disponer de una dotación de cinco vapores cazadores y un buque-fábrica. Con esta flota operó diez años, hasta 1915, en campañas veraniegas en los mares antárticos e invernales en aguas del Atlántico sur y del Pacífico sur, disponiendo asimismo de otra base en la isla Decepción, archipiélago de las Shetland del Sur, además de aquella de bahía del Aguila en suelo americano.

A su actividad se sumó, años después, el personal del propio Andresen, alejado de la compañía que había contribuido a fundar, quien para el efecto dio vida a una propia que comenzó a operar en 1914 con dos vapores cazadores, el *Chile* y el *Noruega*, y el buque-fábrica *Orión*, flotilla con la que realizó dos campañas fructíferas en rendimiento y, por tanto, económicamente satisfactoria. Pero la actividad que de manera tan prometedora comenzaba, no pudo continuarse durante la temporada 1915-16, como aconteció con la mayor parte de las operaciones de las compañías balleneras que cazaban en los mares antárticos, debido a circunstancias relacionadas con la Primera Guerra Mundial.

Pero, ni aún así los armadores magallánicos se alejaron totalmente de las aguas polares, tornando a las mismas siquiera en plan humanitario como aconteciera en 1916 con la goleta *Emma* que intentó el salvamento de la gente de la expedición Shackleton en la isla Elefante, aunque sin éxito, como en cambio lo obtendría en agosto del mismo año la escampavía *Yelcho* de la Armada de Chile al mando del piloto Luis Pardo; y como aconteciera en enero de 1918 cuando el vapor *Alejandro* de la insignia de Braun & Blanchard condujo una expedición en auxilio del buque-fábrica noruego *Solstreif*, encallado en la isla Decepción.

En verdad la década dorada que nos ocupa fue también espléndida para el negocio marítimo regional, entendido en términos regionales.



Escampavía "Yelcho".

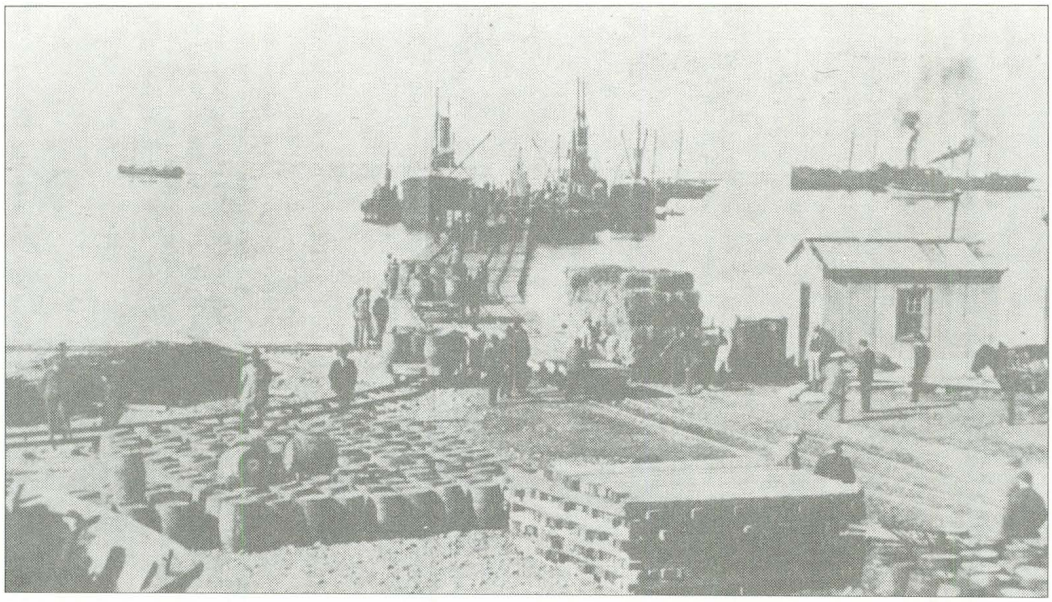
Una expresión cabal de ello era el crecimiento en número y tonelaje de la flota regional hacia 1911-14, teniendo presente los datos conocidos para 1896: en aquel tiempo de plenitud operaban no menos de 76 naves, de ellas la mitad a vapor, con alrededor de 19.000 toneladas; vale decir, la primera cifra representaba el doble y el segundo guarismo casi decuplicaba al dato anterior. Es probable, inclusive, que ese tonelaje representara entonces, la octava parte, si no más, del peso a flote que conformaba la marina mercante nacional en la época, lo que ciertamente no deja de ser significativo en términos nacionales. Las principales compañías armadoras eran Braun & Blanchard, cuyas líneas alcanzaban la máxima cobertura del Pacífico al Atlántico, amén de los mares interiores; José Menéndez, que se había alzado en pocos años como el principal empresario que manejaba el ramo naviero como negocio personal; La Compañía de Navegación "La Fortuna", la Sociedad Ballenera de Magallanes y Adolfo Andresen, además de otros varios armadores medianos y cantidad de pequeños.

El período áureo de que se trata entró en una crisis progresiva a partir de mediados de los años diez, configurándose de tal manera un fenómeno económico de variadas consecuencias trascendentes para el territorio meridional, en cuyo origen estuvieron causas internas y otras de

carácter externo. De éstas, las más importantes y por lo mismo determinantes en el inicio y curso del fenómeno, fueron la implantación de la Aduana en Magallanes en 1912, después de más de cuatro décadas de plena libertad mercantil, circunstancia que había constituido un factor esencial para la consecución del grado de bienestar y adelanto que exhibía Magallanes; y la ley del Cabotaje Nacional argentino del año 1910. La primera causa se manifestó en un rápido encarecimiento de los productos procedentes del exterior, principalmente de Europa, que era la abastecedora tradicional del territorio, acarreando además, en el corto plazo, una baja sensible de las importaciones que se hacían por el puerto de Punta Arenas y que estaban destinadas a los territorios argentinos de la Patagonia y Tierra del Fuego; y la segunda, porque restringió de manera paulatina el tráfico de naves de bandera extranjera, entiéndase chilena, en el servicio de cabotaje de los puertos atlánticos. Así, entonces resultó algo obvio que buena parte del antiguo intenso comercio y del consiguiente movimiento marítimo se orientara hacia Buenos Aires.

De esa manera Punta Arenas comenzó a perder la hegemonía que detentaba desde hacía más de tres décadas sobre la extensa región oriental austral de América, siendo la actividad naviera el rubro económico que se vio más afectado por las nuevas y definitivamente irreversibles circunstancias. Concurrieron en el tiempo otros factores que contribuyeron a consolidar tan desfavorable situación al afectar la totalidad de la actividad económica magallánica, como fueron las consecuencias regionales de la crisis originada durante los primeros años de la posguerra mundial, dado que las principales potencias que se habían visto involucradas en el conflicto eran asiduas adquirentes de la producción pecuaria -que conformaba la estructura económica vertebral del territorio de Magallanes-; y, tras un breve lapso que dio esperanzas de recuperación, las consecuencias regionales más duraderas del gran colapso financiero internacional iniciado en 1929. Para comprender en este caso particular su incidencia, debe tenerse presente que la economía magallánica desde sus inicios se hallaba insertada en el sistema imperial británico que, si en los tiempos de estabilidad de preguerra había resultado ser una asociación provechosa, ahora, en un contexto mundial distinto, con aquel sistema severamente castigado por tales fenómenos, mostraba la fragilidad que era propia de tan exclusiva dependencia.

Por esas y otras causas adicionales, el esplendoroso cuadro de prosperidad que había exhibido Magallanes hasta 1914, mostró una progresiva declinación y así la economía territorial, más aún



Aspecto del muelle Loreto, de la Sociedad Menéndez Behety, en Punta Arenas, hacia 1930.

regional, entró en una fase de crisis sucesivas, coadyuvadas o alimentadas por nuevas circunstancias locales emergentes y por otras de carácter nacional, de las que no habría de recuperarse sino hasta pasada la mitad del siglo XX.

Pero, no obstante las circunstancias adversas que al promediar los años 1910 se dieron en lo tocante al comercio exterior magallánico, los armadores de Punta Arenas -en realidad los principales de ellos, como eran las compañías Braun & Blanchard y Menéndez-Behety- demostraron su visión y empuje al ingresar al servicio del cabotaje a lo largo de los litorales sur, central y septentrional del país, actividad que devino fundamental pues mantuvo el tráfico regular durante el período de la primera guerra mundial, cuando la escasez de fletes llegó a conformar un problema de gran seriedad debido a la enajenación de naves por parte de otras compañías armadoras chilenas.

Braun & Blanchard se inscribió de esa forma entre las empresas navieras más importantes del país y sus servicios fueron creciendo en magnitud y significación. Para 1923-24 mantenía sus antiguas líneas de cabotaje intrarregional magallánico (servicios del Estrecho y Ultima Esperanza), del cabotaje regional en el Atlántico sur hasta Puerto Deseado, del servicio nacional de cabotaje entre Punta Arenas y Arica, y del internacional que se extendía desde el Callao en el Pacífico hasta Río de Janeiro en el Atlántico.

Aunque con menor importancia, igualmente destacaba la compañía Menéndez-Behety, cuyos servicios daban cobertura al cabotaje nacional e internacional desde Valparaíso hasta los puertos argentinos de la Patagonia, amén del cabotaje intrarregional magallánico.

De acuerdo con los antecedentes consignados en la "Guía Marítima de Chile" para los años mencionados, la marina mercante nacional registraba en su matrícula 124 naves entre vapores y veleros, con un peso de 113.447 toneladas. En ese total, los armadores magallánicos poseían un cuarto de las naves (31) con un peso de registro de 18.125 toneladas, esto es, el 16% de aquel total. Esto grafica cabalmente la importancia nacional del negocio marítimo de la época en manos de las empresas en Punta Arenas.

Por fin, en una expresión que debe tenerse como culminatoria de un proceso sorprendente de desarrollo que no conocía precedentes en otras regiones chilenas, exceptuado Valparaíso, las dos principales armadoras magallánicas mencionadas unieron en 1929 sus esfuerzos para dar forma a la "Compañía Chilena de Navegación Interoceánica", con el objeto de cubrir adecuadamente los requerimientos del comercio marítimo exterior de la República, dando inicialmente una cobertura a los puertos de la mitad sur de Sudamérica y más tarde con extensión continental y ultracontinental, entidad que desde un principio se destacaría como una de las principales empresas nacionales del ramo naviero, hasta el presente.

En este contexto comprensivo, cabe hacer mención la creación y vigencia del servicio marítimo de la "Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia", fundada en Punta Arenas en 1908 por la fusión de los intereses y negocios que en suelo argentino patagónico mantenían para entonces las casas Braun & Blanchard y José Menéndez, y que, a partir de 1918, debió adquirir el carácter de empresa argentina debido a esta última circunstancia. Pues bien, fue esta poderosa compañía la que -como una consecuencia directa de la ley del cabotaje nacional argentino mencionada antes- estableció un servicio regular de cabotaje entre Buenos Aires y Punta Arenas con cobertura a todos los puertos atlánticos de la Patagonia y Tierra del Fuego.

Pero, los avatares de aquel tiempo afectaron también a la economía nacional, en particular hacia fines de la década de 1920 y durante el comienzo de la siguiente, resintiéndose de manera significante sus distintos ramos, entre ellos el comercio exterior de Chile, comprometiéndose en ello el rubro mercantil marítimo. Para las compañías magallánicas ese fue un lapso de rigores que tuvo consecuencias determinantes para su ulterior continuidad.

El negocio marítimo, así como antaño había conformado la expresión de la pujanza empresarial pionera y del progreso magallánicos, caracterizó el debilitamiento de la vitalidad económica regional entre 1930 y 1950.

Así, uno a uno fueron manifestándose los hechos expresivos de esa decadencia: la disminución hasta el cese final, del cabotaje regional patagónico; el colapso de la navegación intrarregional, como consecuencia adicional del incremento progresivo del tráfico automotor; la venta al Estado de las naves que servían la línea de cabotaje nacional entre Punta Arenas y los puertos del centro y norte del país, y la conclusión de distintos negocios conexos; y para concluir,

como lamentable remate, la venta o desguase de las naves, entre ellas, algunos de los meritorios pequeños vapores que durante décadas habían surcado los mares australes ostentando las insignias de los armadores puntarenenses y la bandera nacional.

Es tiempo, pues, de hacer algunas consideraciones sobre la significación histórica de la actividad marítima mercantil así reseñada, para Magallanes y para el país.

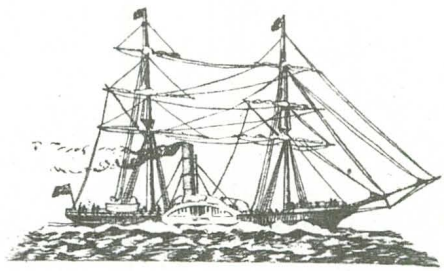
Desde luego, cabe reiterar la influencia favorable que durante períodos determinantes para la evolución progresista de la vida y economía del antiguo Territorio de Colonización de Magallanes, tuvieron las empresas personales y colectivas dedicadas al armado de naves, con la formación y desarrollo de flotas, en cuanto significaron la generación y aportes de capitales cuantiosos, la creación de empleos que hicieron posible la formación y contratación de patrones, pilotos y marineros de notable profesionalidad que nutrieron con su competencia los cuadros de tripulaciones, y el establecimiento de una infraestructura de comunicaciones marítimas que devino esencial para la consolidación de la ocupación territorial y para el adelanto de la colonización.

Valorizando la significación nacional de algunas de estas empresas, como fueran los casos de las firmas Braun & Blanchard y Menéndez-Behety, debemos destacar que las mismas estuvieron de manera directa o indirecta en el origen de entidades tales como la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, mencionada antes, el Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado, después Empresa Marítima del Estado, la Compañía Marítima de Punta Arenas, la Sociedad de Navegación Petrolera S.A., la Naviera Interoceangas S.A., y la Naviera Magallanes S.A., entre otras empresas, cuyas operaciones integran de manera relevante el nutrido y honroso historial de la marina mercante chilena.

Pero además, la actividad de los armadores magallánicos originó, a su tiempo, el surgimiento y desarrollo de astilleros y varaderos, de maestranzas para reparaciones, de servicios marítimos y portuarios de apoyo, todo lo cual contribuyó de manera manifiesta al desenvolvimiento industrial y comercial general de Punta Arenas y Magallanes y, por lo mismo, aportando a su adelanto en variados sentidos.

Por cierto, todavía deben añadirse otras consecuencias de trascendencia, al ponderarse la significación de la actividad en consideración.

Tal es la afirmación de la presencia jurisdiccional de Chile en las aguas interiores magallánicas, en los mares adyacentes y en la Antártica, sirviendo en este último aspecto, de valioso antecedente de apoyo para reclamos ulteriores de soberanía territorial.

También debe destacarse el surgimiento y prolongada vigencia de la hegemonía económica y social de Punta Arenas sobre los territorios argentinos vecinos, lo que configuró un caso excepcional en la historia nacional. Y, finalmente, la afirmación de la chilenidad como una expresión de desarrollo civilizador en la región meridional de América.

De tal modo, concluimos, los armadores magallánicos con su genialidad y esfuerzo creativos -y sus meritorios barcos que pasearon sus insignias y la bandera de Chile a lo largo de miles de millas por las aguas australes- fueron expresión de pujanza empresarial y de chilenidad en los mares australes, y los protagonistas durante más de medio siglo, de un meritísimo capítulo en la honrosa historia marítima de la República.