

El Turismo en Magallanes

Una mirada histórica sobre
su origen y primer desarrollo

1870-1980

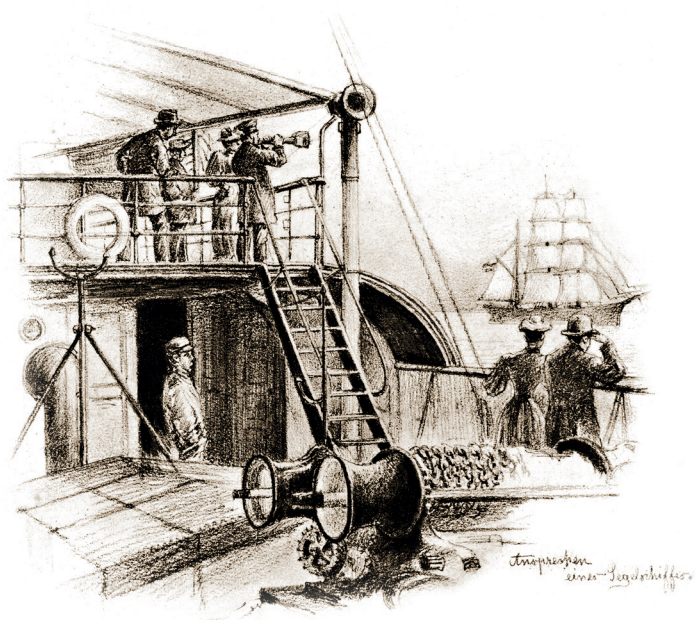


MATEO MARTINIĆ BEROŠ



Mateo Martinić Beroš (Punta Arenas, 1931), Premio Nacional de Historia (2000), Miembro Honorario de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, y de Mérito de la Academia Portuguesa da Historia; Doctor *Honoris Causa* por las Universidades de Magallanes, del Bío-Bío y de San Sebastián (Chile) y de Split (Croacia), entre otros galardones y distinciones. Historiógrafo fecundo, su producción incluye libros, monografías, capítulos en libros, artículos en revistas y diarios. Entre sus obras merece citarse su Historia de la Región Magallánica, editada originalmente en 1992 y reeditada en 2006 por la Universidad de Magallanes.

El Turismo en Magallanes



MATEO MARTINIĆ BEROŠ

El Turismo en Magallanes

Una mirada histórica sobre
su origen y primer desarrollo

1870-1980

EDICIÓN ESPECIAL
EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL
2021



Ilustración de portada:
Viajeros contemplando una cascada.
Dibujo de Theodor Ohlsen, 1883.

Registro de Propiedad Intelectual N° 2021-A-10427

Mateo Martinić Beroš

ISBN: 978-956-09706-0-2

Coordinación editorial: Alejandra Zúñiga Sepúlveda

Esta obra está protegida por las leyes de Propiedad Intelectual
de la República de Chile y los tratados internacionales.

Queda prohibida la reproducción de esta edición.



EPAUSTRAL
CONECTANDO A MAGALLANES

Impresión: La Prensa Austral IMPRESOS
Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena
Noviembre, 2021

*A la memoria de
Alberto María De Agostini
y de Werner Gromsch,
por su inspirador legado*

*A Arnaldo Alarcón Fabres,
compañero de sueños
y realizaciones*



Índice

| | |
|--|----|
| Presentación | 11 |
| Prólogo | 13 |
| Introducción | 17 |
| 1. El turismo como fenómeno social y económico. Visión retrospectiva | 17 |
| 2. La importancia del turismo en la economía de Magallanes | 22 |
| Primera Etapa 1870-1930 | 27 |
| 1. La navegación mercante regular y la revelación de un mundo natural | 29 |
| 2. Precursores turísticos | 36 |
| 3. Observaciones científicas y primeras noticias especializadas | 45 |
| 4. La mirada endógena | 58 |
| Fotografías e ilustraciones | 71 |



| | |
|---|-----|
| Segunda Etapa 1931-1980 | 85 |
| 1. Tiempo de sueños, esfuerzos pioneros y sus primeros resultados | 87 |
| 2. Un prolongado cuarto intermedio | 102 |
| 3. Tiempo de ideas claras, determinación y realizaciones 1961-1980 | 114 |
| - Primera década 1961-1970 | 114 |
| - Segunda década 1971-1980 | 130 |
| Conclusión | 143 |
| Fotografías e ilustraciones | 147 |
| Epílogo. Los Aónikenk y el turismo | 159 |
| Agradecimientos | 165 |
| Bibliografía | 167 |
| Procedencia de fotografías e ilustraciones | 171 |



Presentación

Como Empresa Portuaria Austral, agradecemos sincera y afectuosamente a don Mateo Martinić Beroš por la generosidad de compartirnos este ensayo que consolida importante información histórica y estadística sobre la evolución del turismo en la región, hasta ahora no disponible en una sola publicación.

Tanto los datos contenidos en este libro que presentamos con admiración, como sus reflexiones e imágenes, nos permitirán tener claridad respecto del punto en que nos encontrábamos a nivel local cuando la pandemia de Covid-19 detuvo las operaciones turísticas a escala global. Creemos que este material será de gran utilidad al momento de reanudar la actividad en este rubro y contribuirá, tanto a establecer expectativas reales de los primeros resultados, como a enriquecer el relato patrimonial cultural regional a través del recuento de los principales hitos y actores vinculados al turismo en Magallanes a lo largo de 110 años.

La crisis sanitaria mundial iniciada a principios del año 2020 evidenció el impacto del quehacer marítimo portuario en la economía regional. Por ello, cada integrante del equipo de la Empresa Portuaria Austral debió desplegar esfuerzos adicionales para adaptarse a este escenario en permanente cambio y mantener así el abastecimiento y conectividad en la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

No obstante, aun en tiempos en que la contingencia impuso otros ritmos y prioridades, continuamos avanzando en nuestros planes y proyectos, poniendo énfasis en aquellos que nos vinculan y nos permiten contribuir de manera concreta al crecimiento de la región en que estamos insertos.



Por ello, en el marco de la celebración de nuestro 23° aniversario, ponemos esta obra a disposición de la comunidad, pues consolida importante información histórica y estadística sobre la evolución del turismo en la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

Este interesante recorrido por los principales hitos del desarrollo de esta actividad, preparado con la prolijidad y dedicación característica del autor, permitirá a sus lectores conocer los principales hitos y actores vinculados a esta práctica a lo largo de 110 años.

Asimismo, comparte interesantes reflexiones sobre el interés del ser humano desde tiempos inmemoriales por los viajes y el conocimiento de lugares diferentes de sus habituales sitios de origen y residencia, y por contemplar la naturaleza, tal como hicieran en su tiempo los primeros habitantes de este austral territorio.

Sabemos que, en este nuevo contexto, nuestra responsabilidad no se limita a aportar en términos de desarrollo económico y competitividad exclusivamente en el ámbito operacional, sino además implica contribuir al mantenimiento de una conducta sanitaria responsable y aportar al sentido de comunidad que ha caracterizado a Magallanes desde el inicio de su poblamiento.

*Directorio Empresa Portuaria Austral
Punta Arenas, noviembre 2021*



Prólogo

El contenido de las páginas que siguen fue pensado originalmente, a mediados de 2019, como un artículo para ser publicado en el volumen quincuagésimo de la revista *Magallania*, cuando meditando sobre asuntos de permanente preocupación intelectual buscábamos un tema sobre el cual aportar alguna información (siempre como un trabajo final para una larga obra historiográfica). Inicialmente, como suele suceder en mi forma de escribir, fueron unas cuantas líneas con otras tantas ideas primarias y de momento nada más en espera de oportunidad. Luego, en marzo de 2020 mientras estábamos con mi esposa de paso en Viña del Mar, volví sobre el punto y avancé en forma de un esquema de desarrollo sobre la base de las ideas primeramente apuntadas. Cuando las circunstancias derivadas de la llegada de la epidemia de coronavirus a Chile no demoraron en hacernos comprender que la cosa se venía muy seria, decidimos adelantar nuestro retorno a Punta Arenas, para esperar en nuestro hogar el desarrollo de los acontecimientos. De este modo y como actividad para ocupar el tiempo libre en plena cuarentena obligatoria, comencé a escribir en un principio sobre la base de las noticias históricas disponibles (todas en libros y papeles de mi biblioteca), pero según avanzaba se fueron agregando recuerdos personales y reflexiones, el supuesto artículo se excedió en páginas y poco a poco asumió la forma de un ensayo que el lector podrá leer a continuación.



Llegamos al tema, el turismo, porque el mismo es hoy como actividad económica en Magallanes, en Chile y en el mundo, un importante componente del producto interno bruto de las economías correspondientes. De manera que, habiéndome ocupado con antelación de historiar otros rubros de la producción económica regional, podía resultar de interés aportar datos sobre su origen y primer desarrollo, aspectos muy poco conocidos y complementar así una visión integradora sobre la misma. Me confirmó en el acierto de la elección la situación actual de la pandemia de Covid-19, cuyos efectos devastadores se han puesto en evidencia sobre la salud humana, sobre la economía mundial, sobre las formas de vida y sus valores, y sobre la cultura, con el añadido de una incertidumbre sobre su curso y consecuencias tan perniciosas como el propio virus, que en caso de la materia permiten entender cómo y cuánto la misma importa en la economía y en el bienestar de las regiones y países donde ha alcanzado y promete seguir teniendo un gran desarrollo.

De la exposición acerca de su origen y evolución, se advierte como el turismo ha venido manifestando su complejidad como fenómeno cultural y como actividad generadora de bienes y recursos económicos, pero simultáneamente como el mismo es la expresión cabal de una participación colectiva, de una manera que no ha mostrado ni muestra la creatividad humana, excepción hecha de cuanto tiene que ver con el desarrollo intelectual y científico. Confío en que su acogida por los lectores les permita valorarlo como una fuente de diversidad y riqueza por su trascendente significado.

El contenido del ensayo, sus noticias, recuerdos personales y reflexiones permitirán a cuantos están interiorizados de mis estudios y mis trabajos historiográficos, de mis afanes y preocupaciones de interés público, comprender que con el mismo y sin habérmelo propuesto, se cierra una suerte de círculo al retomar temas que motivaron mis primeros



escritos, hace más de seis décadas. En buenas cuentas, lo que sigue es una apropiada síntesis de lo que he sido por mis preferencias y labores, esto es, una mezcla de naturalista, geógrafo, historiador y, por cierto, de amante apasionado de mi terruño.

El autor
Invierno de 2021



Introducción

1. El turismo como fenómeno social y económico. Visión retrospectiva.

El origen del turismo, en su complejidad según hoy se lo conoce y comprende, debemos remontarlo por milenios y milenios a los estadios iniciales de la evolución de nuestra especie, *Homo sapiens*, uno de cuyos aspectos determinantes ha sido el de su relación con su entorno natural. El mundo físico fue así, es bien sabido, razón suficiente para la seguridad y continuidad de la vida generación tras generación, pero también de información y comprensión de sus formas y características, aspecto este que hubo de contribuir a la formación y evolución de la cultura humana. En este carácter esencial el conocimiento progresivo y tan completo como fue posible respecto de la naturaleza, hubo de conducir desde lo más remoto del tiempo al afán por explorar para ver y conocer a partir del entorno original hacia nuevos horizontes situados allende el mismo. Ese interés tuvo que de ser tan intenso como profundo, o sea suficiente como para quedar definido como carácter permanente en los genes de la humanidad. Así, resumiendo, explicamos el interés y el gusto generalizado de los humanos por los viajes y el conocimiento de lugares diferentes y distantes de sus sitios habituales de origen y residencia.



Esta circunstancia como preocupación social pudo darse, se nos ocurre, de modo singular en el segmento superior, el nobiliario, de la sociedad británica de la época victoriana o, para acotarla, en la etapa históricamente culminante del largo reinado de Victoria I de Gran Bretaña, comprendido entre los años de 1870 y el término del siglo XIX. En efecto, el impresionante desarrollo del Reino Unido, cabeza y motor del poderoso Imperio Británico como consecuencia del no menos impresionante desenvolvimiento de la economía nacional durante la Revolución Industrial (del que el país había sido la cuna) cuyo epítome se fue consiguiendo en la medida que se aproximaba el cambio de siglo, del XIX al XX, hizo posible un grado tal de riqueza, prosperidad y adelanto generalizado, del que la gran beneficiaria fue la aristocracia terrateniente que virtualmente había monopolizado y monopolizaba la gestión de los asuntos públicos, a la que no tardó en agregarse la alta burguesía de origen industrial, responsable directa del portentoso proceso de adelanto tecnológico que dinamizaba la economía del país, el imperio y, en cierto modo, del mundo. Sus componentes pudieron alcanzar entonces un estado de bienestar no conocido por la humanidad desde que había memoria, una de cuyas variadas consecuencias se registró de manera compleja en los ámbitos de la vida común, del adelanto del conocimiento, de la cultura y las artes. Una de las características de ese estado de bienestar en los niveles sociales mencionados, fue la aparición del ocio o tiempo libre que en su recurrente constatación fue exigiendo maneras de llenarlo con provecho para el bienestar del cuerpo y del espíritu. Una de las modalidades caracterizadoras que entonces surgió y se fue generalizando fue la del ejercicio deportivo -el concepto *sport*, mucho más que la mera actividad física-; otra fue el notorio auge en el cultivo de la lectura, que aunque de antigua práctica en niveles sociales con instrucción, se generalizó



como un bienvenido y culturalmente provechoso ejercicio espiritual; y una tercera fue la de la popularización, por generalización, de los viajes por razón de placer y conocimiento variado. Todas estas formas, si no fueron necesariamente originadas en la alta sociedad británica, con seguridad absoluta recibieron en la misma las características de calificación con las que desde entonces se las conoce, cuya práctica se difundió por natural simpatía por el mundo anglosajón, dentro y fuera de los ámbitos del Imperio Británico y por los correspondientes segmentos sociales de Europa occidental, en especial de Alemania y Francia, países de tradicional elevado desarrollo cultural¹.

El fenómeno, que así puede llamárselo, se dio en un ambiente proclive por los altos grados de información, instrucción, ilustración y cultura, nutrido por una fecunda producción literaria, particularmente referida a los adelantos de las humanidades, la ciencia, la naturaleza y la narrativa de viajes, cuyo auge precisamente se registró en la época de que se trata. Esa producción, aunque importante y sostenida, no era exclusiva del Reino Unido pues era semejante a la de aquellos otros países europeos occidentales de honrosa tradición en la materia, generándose así una saludable interacción cultural. Por si faltaba, en uno de los más calificados integrantes del mundo anglosajón, los Estados Unidos de América, su vertiginoso y dinámico desarrollo económico había corrido a parejas con el surgimiento de la filosofía conservacionista de la naturaleza, encabezada por escritores como Henry David Thoreau, George Perkins Marsh y especialmente por John Muir, el “padre de los parques nacionales”, cuyas propuestas contenidas en libros de amplia divulgación y

¹ Para conocer mejor el grado de adelanto social de Gran Bretaña en el contexto de su vasto imperio mundial durante la época, sugerimos la lectura de obras como *La era del imperio 1875-1914* del historiador Eric Hobsbawm (Crítica, Buenos Aires 1998) y el notable y completo ensayo de Jürgen Osterhammel, *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX* (Crítica, Barcelona 2015).



aceptación popular originaron una suerte de movimiento social que reclamó del gobierno federal medidas eficaces de protección que se materializaron con la creación del Parque Nacional de Yellowstone (1876), la primera entidad del género surgida en el mundo que, por lo demás, serviría en el futuro de modelo para otras unidades semejantes en el país (P.N. Yosemite) y en otras naciones.

El interés, el amor incluso, por la naturaleza en los estratos superiores de la sociedad británica, aunque antiguo y casi proverbial expresado especialmente en las artes pictóricas y en la literatura, fue incentivado entonces por la difusión de esas noticias así como de las novedades científicas debidas a sus investigadores referidas a la naturaleza en general, de la que la mejor prueba fue la acogida brindada por el ambiente culto al libro de Charles Darwin *El origen de las especies* y a otras obras del género como la afamada *Cosmos* escrita por el prestigioso naturalista alemán Alexander von Humboldt. De esa manera, en una sociedad amante de su geografía, historia y tradiciones, tales factores o elementos nutricios debieron estimular el conocimiento de lo propio y también de lo extraño. Con ello queremos significar que el anhelo devenido saludable hábito se satisfizo inicialmente con el dominio de lo vernáculo, pero luego, cuando el interés procuró ir más allá, tal posibilidad estaba a la mano de la gente acaudalada en forma de viajes a regiones y países distantes, dentro y fuera de Europa. Así entonces las excursiones o viajes de placer y conocimiento debieron hacerse cada vez más frecuentes, y entre los objetivos distantes estuvieron algunos europeos de justificada fama como las montañas alpinas y los fiordos noruegos². Pero, en verdad, la búsqueda de horizontes no demoró

² De hecho, se sabe que durante los primeros años de la década de 1870 la compañía naviera Wilson Line del puerto de Hull inició los viajes de placer a los fiordos de Noruega, que con el andar del tiempo serían conocidos como “cruceiros de turismo”.



en ampliarse, y para satisfacerla e informarla, estuvieron las narraciones de viajes por países lejanos o, de modo cada vez más frecuente, las noticias aportadas por los viajeros de las naves mercantes de bandera británica que cubrían con sus servicios la totalidad de los mares del globo. Como nunca antes, el adelanto incesante en la navegación de altura brindaba la posibilidad de viajar con comodidad y seguridad. Así las cosas, se fue generando una suerte de moda, la de viajar a lugares distantes en procura de disfrute físico, espiritual y de conocimiento. En esa práctica, progresivamente generalizada entre la gente socialmente acomodada y culta, hubo de surgir el turismo como hábito ocasional y, por derivación, como actividad que trascendería hacia la economía.

Hacia el fin del siglo XIX, esa práctica era una realidad de plena vigencia en el Viejo y en el Nuevo Mundo. Allá en sus modalidades de turismo marítimo, de playa, de salud (termas y aires de montaña), de interés por la cultura clásica (Italia, Grecia), de alpinismo y de naturaleza, que harían de Suiza en varias de las mismas el principal foco de atracción y el primer país en donde el turismo, devenido industria, adquirió importancia como factor de desarrollo económico.

En América, en los Estados Unidos, la modalidad por lejos preferida fue la del turismo basado en la contemplación y disfrute de la naturaleza en sus espléndidos parques nacionales, que no demoró en exportarse como modelo de institución y gestión a Sudamérica, donde Chile y Argentina fueron los primeros países en adoptarlo, hacia principios del siglo XX. Tornando a Europa, el fenómeno hubo de interrumpirse en su notorio desarrollo con el comienzo de la Gran Guerra (Primera Guerra Mundial) y no se reanudó en forma sino hasta entrada la tercera década del siglo XX, aunque siguiendo los altibajos propios de la época (crisis de la postguerra, recuperación, crisis mundial de 1929-32, paz armada), que culminaron con la Segunda Guerra Mundial



entre 1939 y 1945. Así la normalización del turismo pudo darse con la restauración de la economía europea y la consolidación de la paz en la segunda postguerra, otra vez con sus propios avatares, y cuando se logró lo hizo con una característica que se generalizaría en el continente y se difundiría por el mundo, esto es, la de dejar de ser una actividad de elites sociales para incluir a los segmentos medios, progresivamente ampliados según lo hacía el llamado “estado de bienestar”: el turismo masivo o de masas hasta nuestros días³.

2. La importancia del turismo en la economía de Magallanes

La historia económica de la Región de Magallanes considerada desde 1880 en adelante, es decir desde que la actividad productiva superó la etapa propia del inicio colonizador -aprovechamiento primario de los recursos naturales- para asumir forma orgánica con la introducción de la crianza ovina extensiva como actividad principal caracterizadora suficiente para sustentar e impulsar el desarrollo generalizado, admite una periodificación bien definida: 1880-1950, lapso extenso durante el cual la ganadería lanar vertebró y dinamizó la economía territorial; 1950-1980, etapa en que la monoproducción ovina cedió en importancia, carácter que pasó a ser asumido por la explotación de hidrocarburos (petróleo y gas natural); y 1981 en adelante, fase caracterizada progresivamente por la poliproducción durante la que, a los rubros precedentes, se fueron agregando en rango de interés la actividad industrial, el comercio, la pesca y los servicios. El turismo como actividad de significación

³Para una información más completa sobre la materia sugerimos ver el enjundioso libro *Postguerra. Una Historia de Europa desde 1945*, del historiador británico Tony Judt (Taurus Historia, México 2011), en particular el capítulo X, La era de la opulencia).



económica, en un principio subsumido en el último rubro, comenzó a perfilarse en grado de creciente interés e importancia hacia el cuarto final del siglo XX y definitivamente durante el primer quinto del XXI⁴.

La importancia de la actividad en el presente está dada por su dinámico desarrollo y por su efecto multiplicador en faenas derivadas o complementarias (hotelería, transportes, gastronomía, servicios varios), manifestada en conjunto por el grado de empleabilidad que representa en el total de la ocupación de la población activa regional, por la cuantía de las inversiones que demanda y por las utilidades reportadas a los operadores, además de su favorable repercusión de diverso carácter en la vida regional. Para una mejor comprensión, tales características se resumen en los cuadros 1,2 y 3.

Cuadro 1

| Visitantes Parques Nacionales, Reservas Nacionales y Monumentos Naturales Región de Magallanes y Antártica Chilena | |
|---|-------------------|
| Año | Visitantes |
| 1980 | 29.298 |
| 1985 | 29.459 |
| 1990 | 53.318 |
| 1995 | 80.445 |
| 2000 | 123.657 |
| 2005 | 203.676 |
| 2010 | 283.627 |
| 2015 | 413.303 |
| 2018 | 545.758 |
| 2019 | 560.564 |

FUENTE: CONAF MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA.

⁴ Para mayor información sobre la materia, véase nuestra *Historia de la Región Magallánica* (Santiago, 1992 y Punta Arenas, 2006).



Cuadro 2

| Turismo de cruceros Región de Magallanes y Antártica Chilena | | |
|---|------------------|------------------|
| Año | Recaladas | Pasajeros |
| 1980 – 1995 | Sin datos | Sin datos |
| 2000 | 87 | 35.479 |
| 2005 | 114 | 48.209 |
| 2010 | 128 | 59.412 |
| 2015 | 111 | 59.320 |
| 2019 | 148 | 75.250 |

FUENTE: EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL.

Cuadro 3

Región de Magallanes y Antártica Chilena Situación turística a 2018-2019

| | |
|--|---|
| Pasajeros arribados a la región | 1.055.463 |
| Vía terrestre | 344.823 |
| Vía marítima | 72.750 |
| Vía aérea | 637.890 |
| Participación estimada de turistas en composición total | 60/65%* |
| Puestos de trabajo generados por actividad turística | 7.454 (8,8% fuerza de trabajo regional) |
| Empresas comprometidas en actividad | 2.737 (80% microempresas) |
| Participación generación producto interno bruto regional | 12% |

FUENTES: AUSTROSUR Y SERNATUR MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA.

* Estimación del autor. Se excluyen los residentes retornados, los llegados por gestiones y negocios varios, así como aquellos pasajeros en tránsito por suelo nacional desde y hacia territorio argentino.



La información correspondiente ha sido actualizada al año 2018, esto es, para el último período normal anterior a la crisis social originada a partir de mediados de octubre de 2019 y a la epidemia de coronavirus iniciada en 2020, cuyas consecuencias unidas afectaron en grado importante a las economías del país y de la Región. La información disponible para dicho ejercicio reveló una participación del rubro turismo del orden de 12% del producto bruto regional, guarismo que califica el grado importante (creciente) de su participación en la economía y, de modo cierto, en el condicionamiento de la evolución social de Magallanes de cara al futuro.

Con estos antecedentes, vienen al caso algunas noticias y consideraciones para conocer el modo en que la actividad tuvo fundamento y origen en la región, así como su paulatina evolución, desde un estado embrionario hasta un primer desarrollo, a lo largo de la centuria transcurrida entre los años de 1870 y el término de la década de 1980.

Primera Etapa 1870-1930



Buena Vista



1. La navegación mercante regular y la revelación de un mundo natural

Si requisito esencial para la ampliación, esto es, para la necesaria cobertura de una necesidad social y comercial como era la que iba cobrando progresiva forma en aguas de Europa, allende sus mares, era la disponibilidad de paisajes naturales con sus componentes vitales e inertes que le dieran valor como atractivo, con la promesa segura de brindar visiones y sensaciones emocionales, había regiones del mundo que cumplían a cabalidad la exigencia, especialmente en la zona austral de Sudamérica.

Esta había sido revelada al conocimiento geográfico universal desde hacía ya tres y medio siglos, 1520, cuando el ilustre Fernando de Magallanes había encontrado y navegado el estrecho que llevaría su nombre y con él la necesaria comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico, para la realización de su audaz proyecto de acceder a las riquísimas islas de las Especies, situadas en Insulindia, por la ruta del occidente. A partir de entonces, y a lo largo de ese extendido lapso, se habían sucedido muchas expediciones exploratorias que de variada manera habían contribuido a ampliar y mejorar paulatinamente la noción sobre tan meridional región. Pero al arribar el siglo XIX, y sin embargo de tanto esfuerzo acumulado,



el conocimiento disponible sobre la extensa parte austral americana era hartamente precario en lo referido al famoso paso interoceánico, con desconocimiento casi total sobre su complejo maritorio circundante. De allí que cuando concluidas las guerras napoleónicas en Europa, y afirmado tras las mismas el creciente poderío británico sobre diferentes regiones y puntos del orbe, las necesidades de desarrollo del imperio que cobraba forma y vigor exigieron la seguridad de su vinculación entre el reino metropolitano, Gran Bretaña, y sus establecimientos coloniales de ultramar, lo que, obviamente, requería asegurar y facilitar las comunicaciones marítimas entre uno y otros. Fue esta la visión que compartieron tanto el almirantazgo británico como los hombres de estado a cargo de los negocios públicos y cuya responsabilidad de ejecución, como misión *ad hoc*, se encomendó a la Armada Real. Por cierto, no había institución más calificada para ello por su poderío y prestigio, fundado en la competencia de sus jefes, oficiales y tripulaciones, con una experiencia profesional valiosa y con la disponibilidad de la mejor tecnología naval de la época.

En esa elevada y acertada perspectiva estuvo el origen de la decisión de llevar adelante la exploración y los trabajos de reconocimiento hidrográfico en la zona meridional de Sudamérica, teniendo en vista, además, el próximo desarrollo de la navegación ultramarina para la mejor vinculación entre Europa y las naciones recién independizadas de España ubicadas en la costa occidental sudamericana. Esa empresa, bien se sabe, se desarrolló en dos etapas: la primera, entre 1826 y 1830, con la misión puesta al mando del capitán Philip P. King, y una segunda, entre 1832 y 1834, en lo concerniente a los mares australes, a cargo del comandante Robert FitzRoy. Una empresa semejante, que no conocía precedentes por su complejidad y duración, arrojó resultados condignos del colosal esfuerzo que la misma demandó. Los mismos en



su enjundioso proceso de elaboración ulterior pudieron resumirse cuando el siglo iniciaba su quinta década, en la posibilidad de disponer, por aguas interiores chilenas, de una ruta segura para pasar del Atlántico al Pacífico y viceversa, como alternativa del siempre peligroso atravesio de los mares del sur del cabo de Hornos. Ello debía entenderse claramente en vista del promisorio desarrollo que ofrecía la tecnología basada en la fuerza del vapor en la navegación, que hasta entonces lo hacía fundada en el aprovechamiento de la fuerza eólica.

Mientras así marchaban las cosas y el tiempo, William Wheelwright, un emprendedor norteamericano, cavilaba acerca de la conveniencia de impulsar la navegación mercante a vapor por la costa occidental del Pacífico y adelantando en sus ideas presentó al gobierno de Chile su iniciativa, obteniendo del mismo, en 1835, la aprobación y el privilegio para llevar a buen término su proyecto. Este, sin embargo de su buen comienzo, demoró y exigió a Wheelwright buscar apoyo y capitales, que finalmente encontró en Inglaterra, con lo que pudo constituirse en forma The Pacific Steam Navigation Company (Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico), que obtuvo la licencia real en 1840. Ese mismo año fueron botados al mar los dos primeros vapores de su bandera construidos para el objeto, bautizados *Chile* y *Perú*, que zarparon en junio y julio desde el puerto de Falmouth con destino al sur de América. Arribaron al Estrecho el 14 de septiembre y el día 18, fondeados en la histórica bahía de puerto Famine (San Juan de la Posesión) conmemoraron el acontecimiento *-el triunfo del vapor en esta parte del mundo-* como se hizo notar en el acta testimonial levantada al efecto junto con el izamiento de la bandera chilena en la cima de la punta de Santa Ana (península de Brunswick). El hecho asumiría para la historia una trascendencia indudable, pues con



esa travesía feliz se reabría la navegación por el estrecho de Magallanes después de tres siglos de abandono⁵.

A partir de entonces los negocios de la compañía cobraron forma con el establecimiento del tráfico mercante regular por la costa occidental pacífica entre Valparaíso y Panamá donde se combinaba, istmo mediante, con otro servicio entre el Caribe y Europa. Pasaron así más de tres lustros y la compañía inglesa, con sus negocios y prestigio en alza, decidió abordar su proyecto más acariciado: la apertura de una ruta regular y directa entre Europa y el Pacífico, por la vía del estrecho de Magallanes. La misma se inauguró en julio de 1868 con la navegación del vapor *Pacific*, con Punta Arenas como puerto de recalada. Fue este un acontecimiento histórico importantísimo para Chile y Magallanes, por sus beneficiosas consecuencias de diferente orden y grado.

La memorable travesía de 1840 había sido por la ruta histórica del Estrecho, es decir, en su trayecto este/oeste saliendo por su boca occidental. Pero la navegación regular a contar de 1868 se hizo con la incorporación de la variante por los canales patagónicos, desde el cabo Tamar hasta el golfo de Penas, ruta que había sido explorada hidrográficamente por los británicos entre 1826 y 1832, labor mejorada a contar de 1867 por la comisión de la corbeta *Nassau* de la Marina Real, al mando del comandante Richard C. Mayne. Esta ocurrencia auspiciosa nos sitúa en la materia que nos ocupa, esto es, en la consideración de la significación que la nueva ruta regular Estrecho de Magallanes-Canales Patagónicos habría de tener para el uso y desarrollo del turismo. En efecto, la ruta ultramarina completa entre los puertos de Liverpool y Valparaíso tenía una longitud

⁵ Recuérdese que tras el hallazgo del paso del Cabo de Hornos en 1616 por el holandés Willem Schouten, los barcos pasaron a preferirlo al del Estrecho pues, no obstante sus peligrosos mares, la navegación a vela podía realizarse de mejor aunque más riesgosa manera.



aproximada de 10.000 millas, con un desarrollo por mar abierto excepto justamente en el tramo entre el Estrecho y los canales patagónicos -alrededor de 350 millas-. Este tramo por aguas interiores sudamericanas era una bienvenida variación en el largo, monótono y quizá, por lo mismo aburrido trayecto por mar abierto para los pasajeros ¡Y vaya que lo era!

Producto de la interacción colosal de fuerzas telúricas y ambientales a lo largo de millones de años, el espacio geográfico de la vertiente andina sudoccidental de Sudamérica ofrece desde la latitud 40°S, aproximadamente, hasta los 56°S un conjunto admirable de formas en que se combinan montañas, ventisqueros y glaciares, fiordos y canales, islas y tierra firme continental de la manera más sorprendente y armoniosa que imaginarse pueda, en un despliegue paisajístico variado, todo ello animado por ricas y diferentes formas de vida vegetal y animal en costas, mares y cielos, en medio de un repetido influjo condicionante de un clima caracterizado por la severidad y variabilidad, que hace del conjunto un ambiente visual nunca semejante a lo largo de tan extendido despliegue latitudinal. Su grandiosidad, magnificencia y belleza, la abrumadora soledad que trasunta la ausencia de vida humana, su pristinidad que recuerda el imaginado estado original al cabo del sexto día de la Creación según el relato de la Biblia, todo es motivo de hondas impresiones anímicas para el ser humano. Todas estas características han sido y son materia de innumerables descripciones recogidas inicialmente en obras literarias del género narrativo referidas a la naturaleza, simultáneamente o después plasmadas en pinturas, dibujos, grabados, fotografías y documentales fílmicos que hace innecesaria su repetición (en el caso de narraciones escritas) por archiconocidos, siquiera para el mundo culturalmente interesado.



Ese fue entonces el novedoso panorama escénico que se presentó a la vista de los viajeros, vinieran desde o se dirigieran hacia Europa usando el servicio regular transoceánico que a partir de 1868 comenzó a ofrecer la Compañía Inglesa de Navegación del Pacífico, denominación alternativa con la que también fue conocida la entidad fundada por Wheelwright, desde la mitad del curso del estrecho de Magallanes hacia el occidente y el norte siguiendo los canales de la Patagonia hacia el golfo de Penas y viceversa, inicialmente con una frecuencia quincenal, que pronto respondiendo a la demanda fue semanal. El incremento del negocio naviero en los mares del globo hizo de la misma compañía por su creciente desarrollo y calificado buen servicio la empresa naviera más importante del mundo al tiempo del cambio de siglos, del XIX al XX⁶. El desarrollo de este tráfico ultramarino despertó el interés de otras empresas del ramo, siendo la primera de ellas la Compañía Alemana de Vapores Kosmos, que comenzó a navegar regularmente con el principio de los años de 1870. Tanto fue así, que hacia fines del siglo fueron ocho las compañías de bandera británica, alemana, francesa y norteamericana que traficaban de modo regular por el estrecho de Magallanes⁷, multiplicando las posibilidades de admirada contemplación del sorprendente mundo natural del occidente magallánico.

Más allá de la generosidad y variedad panorámicas, la mirada ajena no demoró en encontrar otro siempre novedoso motivo de atracción en el trayecto por aguas

⁶ Solo como referencia comprensiva, informamos que su línea Europa-Pacífico vía estrecho de Magallanes era servida en 1873 por una flota de diecinueve vapores con 74.522 toneladas en conjunto, mientras que el servicio de la costa occidental del Pacífico era mantenido con 31 barcos. En 1874 el total de sus naves a flote era de 57 vapores con un peso de 127.000 toneladas.

⁷ Cfr. Nuestra *Historia del Estrecho de Magallanes* (Editorial Andrés Bello, Santiago, 1977).



interiores magallánicas. Se trataba de la ocasional observación de los canoeros Kawésqar, pueblo originario que había hecho de ese maritorio su morada vital desde miles de años atrás, y que ahora se mostraban en misérrima apariencia como supérstites atemporales de una humanidad primitiva, y por ello, sujetos de conmiseración. El lápiz magistral del pintor alemán Theodor Ohlsen dejaría testimonios para la posteridad de esos curiosos y repetidos encuentros.

El tráfico naviero por la ruta Estrecho-Canales Patagónicos fue aumentando en frecuencia año tras año, según se fue difundiendo la practicabilidad y seguridad de la navegación por los mismos con las más recientes noticias hidrográficas (rigurosamente recogidas y actualizadas en la cartografía correspondiente de la Armada Real y de general uso en la navegación). A ese tráfico de carácter mercantil hubo de sumarse el paso ocasional y frecuente de naves de guerra británicas, francesas, alemanas, italianas y de otras banderas. Lo interesante del caso es que, de ese navegar incesante, fue quedando memoria en libros, revistas marinas, geográficas y/o de actualidad, y en cartas privadas (únicamente en parte conocidas), en que sus correspondientes autores vertieron sus impresiones acerca de lo observado en la parte del trayecto de que se trata, en las que la admiración por los paisajes campea, hecho que una vez difundido contribuyó a hacer más atractivo un viaje por regiones tan remotas cuanto poco conocidas de América en el ambiente socialmente elevado y culto de las naciones europeas⁸. Obviando una mención selectiva de las que nos han parecido más notables, no resistimos recordar el caso del testimonio de Frederick Alcock, un banquero inglés que hacia 1900 hizo el

⁸ En nuestra obra *Archipiélago Patagónico. La última frontera* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 2004) entre las páginas 18 y 33 se brinda una secuencia de los más interesantes testimonios de viajeros referidos a la materia.



viaje del que nos ocupamos, a bordo del S.S. *Oropesa* de la Pacific, quedando tan complacido con lo visto y disfrutado en el transcurso del trayecto Estrecho-Golfo de Penas, que tras una retahíla de alabanzas consignadas en el libro de su autoría, consideró conveniente sugerir a la P.S.N.C. que pusiera en servicio un barco pequeño solo para turistas (*purely pleasure parties*) en el canal de Smyth durante la estación veraniega, con puerto de partida en Punta Arenas, y provisto con abastecimientos y equipos deportivos a bordo. En esta curiosa iniciativa, la más antigua de que hay memoria, encontramos premonitoriamente la modalidad de cruceros turísticos regionales que precisamente se iniciarían en el sector a fines del siglo XX⁹.

2. Precursores turísticos

Dando por segura, temprana y suficiente la disponibilidad de noticias sobre las maravillas de la naturaleza como motivos de disfrute pleno, cabe una mención particular sobre un grupo de aristócratas británicos, quienes históricamente fueron los primeros en realizar viajes por los mares y tierras de Magallanes, cuyas motivaciones y desarrollo se ajustan a cabalidad a las exigencias actuales para los cruceros de turismo por vía marítima o los *tours* (excursiones) tierra adentro, lo que hace de los mismos los pioneros precursores de la actividad. Estos fueron los conformados por los grupos familiares, acrecentados con algunas relaciones, cuyas figuras protagónicas -para la historia- fueron *lady* Ann Brassey y *lady* Florence Dixie, pues asumieron la responsabilidad de guardar para la posteridad

⁹ El libro se titula *Trade and Travel in South America* (George Philip & Son, London 1907); la sugerencia de que se da cuenta se contiene en la página 336.



la narración de las incidencias de sus respectivos recorridos, y especialmente, los testimonios con sus impresiones acerca de lo visto y vivido en tan novedosos escenarios naturales. Una y otra escribieron dos excelentes relaciones editadas en el transcurso de 1880. Consideremos sus viajes con una referencia sucinta a sus recorridos y a sus impresiones consiguientes.

El 6 de octubre de 1876 fondeaba en la bahía de Punta Arenas el yate de bandera británica *Sunbeam* en el transcurso de un periplo alrededor del mundo iniciado desde el puerto fluvial de Londres, en julio anterior¹⁰. A bordo viajaba su propietario *lord* Thomas Brassey, un magnate ferrocarrilero y terrateniente, su esposa Ann y dos hijas pequeñas; los acompañaban algunos invitados, entre ellos Mr. A.Y. Bingham, dibujante encargado de los bocetos que habrían de recordar escenas del viaje, posteriormente convertidos en grabados, y el personal de servicio, además es claro de la tripulación de la nave. En la entonces aldea portuaria los viajeros fueron recibidos por Mr. James Dunsmore, cónsul británico en el lugar, quien fungió de cicerone para los visitantes. Estos recorrieron el modesto poblado, observaron a sus habitantes (echaron de menos a los famosos indios patagones -Aónikenk- a los que esperaban ver y que aparecerían días después de su partida, en una de sus visitas anuales a Punta Arenas), estuvieron en algunos de los tenduchos del lugar en donde podían adquirirse las “curiosidades del territorio”, como después se las llamaría (manufacturas de los indígenas, principalmente sus afamadas capas o quillangos, huevos de avestruz y rarezas naturales) y cabalgaron por los

¹⁰ Era un velero de tres mástiles, dotado con velas y un motor de 350 HP, de 127 pies de eslora y 27 pies 6 pulgadas de manga, y un desplazamiento de 531 toneladas. Estas y otras características hacen suponer que era un buque excelente por su solidez estructural, su hermosa presencia y sus comodidades, apropiado por tanto para una travesía prolongada.



alrededores para conocer la naturaleza. Este conjunto de actividades *in situ* definiría, con algunas variaciones, una suerte de estereotipo conductual de los turistas que llegarían a lo largo del tiempo hasta los contemporáneos, en especial de los arribados en cruceros marítimos. *Lady Ann* parece haber disfrutado mucho con la visita y porque encontrándose en Punta Arenas celebró su cumpleaños, oportunidad en que su esposo le regaló un quillango aónikenk que la donataria calificaría de “maravilloso”, en tanto que sus hijas le obsequiaron un par de huevos de avestruz. Entre los residentes locales los Brassey conocieron y departieron asimismo con el doctor Thomas A. Fenton, el médico del establecimiento chileno, quien resultó ser un excelente informante sobre diferentes tópicos del territorio.

El 8 de octubre el *Sunbeam* zarpó de Punta Arenas para realizar el trayecto hacia el oeste por el Estrecho y canales patagónicos, y cumplir así la etapa que tanto habría de satisfacer a los viajeros en diferentes sentidos, especialmente en su disfrute con la naturaleza, sus elementos y panoramas. Lo consiguieron de maravillas, pues el clima de suyo impredecible se mantuvo bueno y sostenido, nada mejor entonces para sus expectativas. *Lady Ann*, en particular, mujer sensible y de pluma fácil, no resistió el impulso de anotar en su diario de viaje las vivencias propias y las de sus compañeros acerca de lo que fuera ese gozo contemplativo de la naturaleza patagónica. Como muestra se transcriben dos de sus acertadas descripciones:

Martes, Octubre 8, Bahía Otter [canal Mayne] En la amanecida, cuando reanudamos nuestro viaje, el tiempo era todavía bueno; pero eran visibles por aquí y por allá unas pocas nubes luminosas y un viento glacial que bajaba de las montañas hacía parecerlo muy frío, no obstante que el termómetro -que aquí alcanza, supongo,



40° a 50° [Fahrenheit] todo el año- no estaba realmente bajo. La línea de las nieves perpetuas comienza aquí a una altura de 2.500 a 3.500 pies solamente, lo que añade grandeza a la belleza de la escena; y como estamos en la primavera temprana la nieve no se ha derretido hasta los 500 pies y aun menos desde la playa. Los estupendos glaciares corren directamente al mar e inmensas masas de hielo algunas veces del tamaño de un barco, están formándose continuamente, con ruido de trueno, y cayendo en el agua, enviando grandes olas hasta la costa opuesta, y a veces obstruyendo completamente los canales. Algunos de estos glaciares, compuestos enteramente de hielo verde y azul y de nieve pura, miden quince y veinte millas de largo. Lejos son los más hermosos que ninguno de nosotros ha visto jamás; y aun aquellos de Noruega o Suiza se ven insignificantes al lado de ellos¹¹. Las montañas no son tan altas aquí como las de Europa, pero realmente aparecen más dominantes, porque toda su superficie, desde el nivel del agua hasta la cumbre, es claramente visible. En esta parte de los canales terminan en picos que parecen espiras góticas, labradas en la nieve más pura; verdaderamente “picos vírgenes”, que el ojo humano raramente ha contemplado y el pie nunca ha hollado. Generalmente están velados por nubes de nieve, humedad y lluvia, y es una verdadera excepción verlos tan claramente como lo hacemos ahora¹².

[...] Miércoles, Octubre 11 [Puerto Bueno] Nunca en mi vida he observado algo tan maravilloso como la vista que tuve cuando subí a cubierta, un cuarto para las

¹¹ Se aprecia claramente que la noble dama sabía de geografías y podía comparar. Lo destacado es nuestro.

¹² *A Voyage in the “Sunbeam”* (Longmans, Green, and Co., London 1880), páginas 115 y 116. Traducción del autor.



cinco. La luna estaba brillando grande y dorada, alto en los cielos: los rayos rosados de la aurora estaban coloreando la nieve virginal en los más altos picos con un color inicialmente tenue pero progresivamente más intenso; mientras todo alrededor, el follaje, rocas y témpanos estaba inmerso en profunda sombra. A medida que subía el sol, los picos rosados de las montañas cambiaban a dorado y amarillo y al fin a blanco deslumbrante, en tanto que la luz invadía los valles, iluminando los lugares oscuros y poniendo en escena verdes oliva, grises y púrpuras, en los más maravillosos contrastes y combinaciones de color. La grandeza de la escena aumentaba con cada revolución de la hélice, y cuando estábamos enteramente en la angostura Guía pudimos parar y admirarla un poco más a nuestro gusto; Mr. Bingham hizo algunos dibujos mientras yo tomaba algunas fotografías¹³. Es imposible describir en detalle el panorama. Imagínense la escena alpina más grandiosa que alguna vez se haya contemplado, con altos picos nevados y pináculos surgiendo de enormes domos cumbreños y vastos campos de hielo intacto; glaciares deslizándose al mar, en las cabezas de varias bahías; cada banco y promontorio ricamente cubierto con vegetación de matices de verde; rocas escarpadas y nobles acantilados, cubiertos con líquenes multicolores; los témpanos flotantes; el angosto canal en sí mismo, azul como el cielo, con pequeñas islas, cada una un conjunto de verdor, y reflejando en la superficie cristalina cada objeto con tal nitidez, que era difícil decir dónde terminaba la realidad y comenzaba la imagen.

¹³ Este es un dato notable y hasta ahora completamente desconocido, que valoramos teniendo en cuenta el año de que se trata, época que, fotográficamente considerada, ofrece muy escasas piezas sobre cualquier aspecto del antiguo Magallanes. He aquí, por ello, un interesante tópico para investigar en repositorios británicos si es que tales fotografías aún se conservan.



He visto fotografías de Mirror Lake, en California, que tanto como conozco, es la única cosa que posiblemente podría dar una idea del maravilloso efecto de estos reflejos. Bahía Unfit en la isla Chatham, mirando hacia las montañas cerca del canal Pitt y el cerro Ladder se semejan como si una miríada de escalones hubiera sido labrada en su ladera, eran quizás los más distintivos puntos entre toda esta hermosura¹⁴.

Quien conoce el territorio insular de que se trata y ha podido gozar con la visión de la grandiosidad y belleza de los sucesivos paisajes que se presentan a la vista durante un viaje, ha de concordar con que la dama inglesa, lejos de dejarse arrebatar por la emoción, describió con entera propiedad lo que sus ojos veían y admiraban. Al hacerlo, se consagraría para la posteridad como la primera descriptora turística de la historia magallánica y específicamente para tan rico sector de la geografía regional que actualmente es compartido por los Parques Nacionales “Bernardo O’Higgins” hacia el oriente y “Kawésqar” hacia el occidente.

Poco más de tres años después, en enero de 1879, el vapor *Britannia* del servicio regular de la Compañía Inglesa recalaba en Punta Arenas para dejar allí algunos pasajeros. De ellos, sino todos, los principales conformaban un grupo de aristócratas británicos: *Sir Alexander Beaumont Dixie*, barón, su esposa *lady Florence Dixie*, hija menor del séptimo marqués de Queensberry y *lord James Douglas*, a los que se sumaba un amigo burgués, *Mr.-Julius Beerbohm*, éste con una previa aventura patagónica a cuestas, la que su oportunidad le había hecho jurar que jamás volvería. Aquéllos, entusiasmados con la lectura de las aventuras del capitán *Musters* una década antes, y al tanto de las peripecias anteriores de *Beerbohm*,

¹⁴ *Op. Cit.* Págs. 117 y 118.



acogieron sus sugerencias y eligieron a la Patagonia como el destino imaginado para la aventura que así iniciaban, atraídos todos por la perspectiva cierta de vivir fuertes emociones en un territorio salvaje, ignoto, enorme y asaz remoto. Conscientes de los riesgos e incomodidades que les deparaba el viaje, iniciaron alegremente su prolongada excursión tierra adentro en la segunda quincena de enero del año antes mencionado. La razón que finalmente hubo de orientarlos tan lejos, precisamente a los valles de Última Esperanza -a unos 400 kilómetros al noroeste de Punta Arenas-, debió estar sin duda en los relatos de los baqueanos que ponderaban el sorprendente interior “de las cordilleras”. Esta fue la primera excursión turística, tal como modernamente se entiende, que registran los anales australes. Para apreciar sus resultados, nada mejor que la lectura del excelente y vívido relato que dejara lady Florence en su libro que tituló *Across Patagonia (A través de la Patagonia)*¹⁵, que incluye los primeros grabados de paisajes y montañas conspicuos de tan atrayente región como las admirables y casi poéticas descripciones de los mismos panoramas -las primeras conocidas en Europa- y que expresan la profunda impresión que ellos causaron en el espíritu de los viajeros. El espléndido escenario terminal de la aventura turística integra uno de los más afamados parques nacionales chilenos, “Torres del Paine”, con antiguo y justificado renombre en el mundo¹⁶. Bien viene pues, en su homenaje, reproducir sus impresiones al

¹⁵ Editado en 1880 por Richard Bentley & Son, de Londres, traducido al alemán y reeditado en Leipzig en 1882, y al castellano en 1996 en reedición de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

¹⁶ Creado inicialmente en 1959 como “Parque Nacional de Turismo Lago Grey” con una superficie de 4.332 hectáreas, posteriormente fue renombrado “Torres del Paine”, con sucesivas ampliaciones en 1961, 1970, 1975, 1977 y 1979 que han completado la superficie actual de 181.414 hectáreas protegidas por decreto (aunque administrativamente se manejen 242.242). Desde abril de 1978 posee la condición de “Reserva de Biosfera” otorgada por declaración de UNESCO y más tarde la de “Octava Maravilla del Mundo” por votación popular realizada en forma digital (Trip Advisor Media Group).



acceder a uno de los lugares más atractivos del poliforme y variopinto conjunto de tan privilegiado sector preandino y andino: *A duras penas a través de una última ciénaga y luego de una corta cabalgata sobre un pasto llano salpicado de arbustos, nos encontramos en la costa de una espléndida extensión de agua. La vista bien valía la pena de todo el esfuerzo. El lago que tenía dos o tres millas de extensión estaba rodeado de altas colinas cubiertas por espesa vegetación la cual crecía al borde del agua. Más allá de los cerros se erguían los tres rojos picos y la Cordillera. Sus blancos glaciares con las albas nubes descansando sobre ellos eran reflejados en una maravillosa perfección en el inmóvil lago, cuyas cristalinas aguas eran del más extraordinario azul brillante que yo hubiera jamás visto. Alrededor del lago se extendía una angosta faja de arena blanca y exactamente en el centro se levantaba una pequeña isla verde con un grupo de hayas en ella. Todos los colores -el blanco, el verde y el azul- eran tan brillantes y el panorama -los boscosos cerros, los glaciares elevándose hacia el azul de lo alto y sumergiéndose reflejados en el azul de más abajo- era tan único, la sensación de silencio y soledad que cubría todo era tan impactante, que por un largo rato estuvimos parados como hechizados, sin pronunciar palabra. De repente nos sobresaltamos por un sonido que arremetía detrás nuestro y en un instante haciendo temblar el aire a su paso y casi tocándonos con la punta de sus poderosas alas, un cóndor se precipitó sobre nuestras cabezas, elevándose en vuelo rápido arriba, arriba, más arriba en el aire y nosotros siguiéndolo con nuestra mirada hasta que se tornó una mancha en el cielo y finalmente desapareció a miles de pies en el aire. Este incidente pareció romper en encanto que nos mantenía en silencio y prorrumpimos en un coro de exclamaciones*



de alabanza y prodigio ya que a cada segundo nuestros admirados ojos topaban con una belleza en el paisaje frente nuestro¹⁷. Eran entonces los primeros europeos en contemplar y admirar ese panorama tan magistralmente descrito. Desde entonces y por su definido colorido, ese espejo lacustre se conoce como *Laguna Azul*, justamente bien afamado. El pequeño islote situado hacia su extremo occidental, mencionado por Dixie, lleva desde hace años su nombre por decisión de la Corporación Nacional Forestal. Gratificada hasta lo más profundo de su ser con esa privilegiada visión, *lady* Florence no podía entonces imaginar que la misma sería compartida una y otra vez después de un siglo, por miles y miles de visitantes y turistas atraídos por el imán de fama ganada por las bellezas del conjunto montañoso-lacustre definido por las famosas torres que se alzaban ante sus ojos, cuya imagen literaria y gráfica relevaría para conocimiento de la humanidad.

De una y otra travesías precursoras, genuinamente pioneras en el rubro económico de que se trata, Ann Brassey del turismo marítimo y Florence Dixie del turismo terrestre, una y otra con fundamento en la observación de la naturaleza, hubo noticias para el mundo social británico y europeo a través de sus narraciones testimoniales ya mencionadas, además del ya famoso libro de George Ch. Musters con el relato de su viaje de exploración y conocimiento transpatagónico de 1869-70¹⁸, que a su tiempo pudieron motivar a terceros para otros viajes por el sur de América. De entre varios que pudieron hacerlo mencionamos a Charles J. Lambert, empresario minero con inversiones en Chile, quien acompañado por su familia, amigos invitados, entre ellos el infaltable artista a cargo de

¹⁷ *A través de la Patagonia* (Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas 1996), páginas 201 y 202.

¹⁸ *At home with Patagonians*, editado en Londres, 1871, traducido al alemán y reeditado en Jena, 1873, y al español más tarde y publicado en Buenos Aires, 1911.



las ilustraciones -en el caso Robert T. Pritchett- y personal de servicio, repitió entre 1880 y 1882 el periplo mundial de lord Brassey en el espléndido yate de su propiedad *Wanderer*¹⁹; el alpinista sir Martin Conway, que en 1898 lo hizo atraído por las montañas de la Tierra del Fuego, quien también dejó memoria de su viaje²⁰ y el antes mencionado Alcock. Todos ellos y tal vez otros, aportaron en su hora indudablemente a la difusión del territorio magallánico y sus atractivos naturales en el ambiente ilustrado del Viejo Mundo. Localmente, sin embargo, el recuerdo del paso de los Brassey y del grupo de Dixie pasó rápidamente al olvido, aunque sus correspondientes libros arribaron posteriormente a Punta Arenas donde fueron conocidos y leídos por sus connacionales ilustrados. Nos complace, por ello, haber sido los responsables de su rescate para el conocimiento de generaciones posteriores de magallánicos y chilenos, dando cuenta de sus circunstancias y valorando sus tempranos testimonios como parte del patrimonio cultural intangible de la Región Magallánica²¹.

3. Observaciones científicas y primeras noticias especializadas

La Patagonia y la Tierra del Fuego habían concitado el interés de Europa desde el tiempo de su hallazgo geográfico, centrado primero en la desmesura de sus habitantes, reputados como gigantes, y en el mito de la Ciudad Encantada de Los Césares, pero que después, a contar del siglo XVIII, había variado, racionalidad mediante, al conocimiento de sus realidades geográficas, naturales y

¹⁹ *The Voyage of the "Wanderer"* (MacMillan and Co., London, 1883).

²⁰ *Aconcagua and Tierra del Fuego* (London, 1902).

²¹ Cfs. nuestras obras *Archipiélago Patagónico. La Última Frontera*, citada y *Última Esperanza en el tiempo* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas, 1983 y 2000).



humanas, actitud que se proseguiría en el siglo siguiente con los estudios de Charles Darwin como personaje epónimo de tal preocupación académica. En el curso de la misma centuria, otros investigadores y hombres de ciencia fueron haciendo nuevos aportes para el adelanto del conocimiento general sobre la vasta región meridional americana, basados en los antecedentes aportados por diferentes comisiones exploratorias marítimas de naciones como Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia desarrolladas entre los años 60 y 90 del siglo²². Pero hacia sus postrimerías se daría una saludable variación, con el comienzo y desarrollo de estudios sistemáticos y prolongados *in situ*, especialmente en lo que concernía al inmenso interior territorial, complementados después con enjundiosos trabajos de laboratorio y/o gabinete. La inmensa y laberíntica Región Magallánica, según se fue conociendo, se advirtió como un espacio complejo y variado en sus características fisiográficas y ambientales, determinantes para la vida humana y natural, concitando cada vez mayor interés en los ambientes científicos. Esa complejidad, está visto, significaba la sucesión y alternancia de los más variados ecosistemas naturales, materia prima del uso turístico. La incumbencia de estos estudios con la materia que nos ocupa se explica con la extensión del conocimiento territorial, hasta entonces limitado a las costas; tierra adentro, era asunto ciertamente importante en una región tan vasta cuanto desconocida.

Suecia, país hasta entonces ajeno al ámbito meridional americano (excepción hecha del paso de la fragata

²² Como muestra significativa aunque no única de estas actividades científicas cabe mencionar al crucero del *Challenger*, que estuvo en Magallanes entre fines de 1875 y principios de 1876; al de la fragata francesa *Romanche* que trabajó en la zona austral de Tierra del Fuego entre 1882 y 1883; al del crucero alemán *Albatross*, cuyo objetivo principal estuvo en los canales de la Patagonia, en 1882, distrito en el que también operó por la misma época la misión científica del reino de Italia embarcada en la corbeta *Caracciolo*.



Skogman en 1852) fue la iniciadora de esta auspiciosa fase del conocimiento científico. El ciclo comenzó con la *Expedición Sueca a las Tierras Magallánicas*, a cargo del geólogo Dr. Otto Nordenskjöld, cuyos trabajos se desarrollaron durante dos años, 1895 a 1897, en la zona preandina de la Patagonia austral y en el interior de la parte central-sur de Tierra del Fuego. Sus estudios fueron parcialmente proseguidos en 1902 durante el paso de la Expedición Sueca a la Antártica, cobrando relieve, envergadura y notable calificación con los trabajos de la *Expedición Sueca a la Patagonia, Tierra del Fuego, Malvinas, Chiloé, Juan Fernández y Georgias del Sur*, bajo la conducción del eminente botánico Carl Skottsberg. El ciclo escandinavo culminaría en 1925-26 con los estudios del Dr. Carl C. Caldenius, que resultarían fundamentales para la comprensión del proceso de las glaciaciones cuaternarias en la Patagonia y que en lo que respecta a Magallanes cubrieron los distritos del Paine (lago del Toro) y Laguna Blanca. Sus resultados científicos fueron en conjunto impresionantes por sus contribuciones específicas y generales sobre diferentes tópicos de la naturaleza meridional, en especial sobre la geología, la morfología, la glaciología y la flora territorial, cuyo notable mérito científico tempranamente reconocido por el ambiente académico hace obvia una mayor ponderación. Aunque en todas estas misiones se registraron publicaciones ulteriores para el conocimiento general de los resultados obtenidos, en el caso de Skottsberg, además, incluyó una narración de sus viajes y trabajos en terreno, con comentarios y reflexiones sobre la colonización pionera y sus consecuencias, respecto del poblamiento civilizado y sobre la extinción de las etnias originarias y, es claro, sobre las características del mundo natural conocido y estudiado, siendo editada en inglés en 1911 bajo el título de *The wilds of Patagonia* (Edward Arnold, London).



Y en este particular respecto, por lo que interesa a la materia, bien vale reproducir la impresión que tuvo el eminente botánico al enfrentarse con el conjunto montañoso del Paine en febrero de 1907: *Habíamos estado observando el Cerro Paine durante todo el día. Yo había oído hablar mucho sobre éste y Quensel (compañero de expedición que había conocido previamente, al integrar ambos la expedición de Nordenskjöld) nos había descrito sus impresiones al respecto en términos muy entusiastas. Y aunque me consideraba muy blasé, al ver el Paine por primera vez libre de nubes, me detuve y lo observé atónito sin poder despegar mis ojos de él. Y al mismo tiempo entendí que desde el Nahuel Huapi hasta el Cabo de Hornos, desde el Pacífico hasta las pampas, no hay más que un Paine. Parece como uno de esos diagramas geográficos donde, con el fin de ahorrar espacio, la escala de altura se ha excedido en proporción con la escala de millas; una hermosa formación de picos, uno más alto y abrupto que el otro, donde la interesante estructura geológica puede ser comprendida por cualquiera, siendo la parte principal un granito gris claro, los picos negros esquistos y el límite entre las diferentes rocas muy pronunciado. El rey es el Paine oeste, cuya cima de 3.246 metros está cubierta de hielo, y tal vez la parte más imponente sea Tres Torres; tres enormes pilares elevándose a 792 metros sobre los glaciares circundantes. Pero el secreto de la belleza del Paine, además de todo esto, es que se alza abrupta y aisladamente sobre las bajas pampas sin ninguna unión visible con el resto de la extensión. Uno viene andando por la llanura sin imaginar lo que vendrá y de pronto se encuentra rodeado de unos 3.000 metros de roca al alcance de la mano, sin montañas ni colinas que escalar previamente*²³. Impresiones como la transcrita

²³ *La Patagonia Salvaje*, título de la traducción al español editada por Zaguiet & Urruty, Buenos Aires 2004, página 248.



trascendieron a cuantos pudieron leer el libro de Skottsberg y de algún misterioso modo se difundieron, en su caso y en el de otros autores, entre el común, contribuyendo a afamar tan conspicua formación natural haciendo de la misma la acariciada meta en viajes soñados.

Además de los recorridos y estudios sobre los que se entrega una cuenta somera, en la época, en especial durante los años de 1920, la difusión de esos y otros viajes fue asunto corriente en los ambientes sociales ilustrados, especialmente de los países de Europa occidental y de los Estados Unidos de América. En prueba mencionamos el singular y hasta ahora todavía poco conocido viaje (en Chile) realizado por el pintor Rockwell Kent, suerte de Florence Dixie masculina en versión norteamericana, que en 1923 y respondiendo a un impulso cuyo origen y motivación explicaría en una muy interesante y asaz gráfica narración, decidió dejar la tranquilidad de su residencia en Nueva York para viajar y conocer lo más remoto del sur del continente, la Tierra del Fuego y en ella lo menos explorado de su geografía interior: el distrito del lago Fagnano y Andes Fueguinos al que se accede por el fiordo del Almirantazgo, desde el estrecho de Magallanes. Su entretenido viaje, ilustrado con sus magníficos dibujos, fue relatado en su libro *Voyaging southward from the Strait of Magellan*²⁴.

Otro visitante, un periodista viajero con propiedad; como era Mario Appelius, italiano que realizó un viaje por Sudamérica en una época que debe haber correspondido al fin de los años de 1920, pues no se brinda referencia cronológica en el libro que escribió a su retorno. Arribado en el vapor de su bandera *Virgilio* (vía canal de Panamá), recorrió en ferrocarril diversas regiones del norte, centro y sur de Chile, y embarcado en el vapor *Alfonso* de la compañía armadora Menéndez Behety de Punta Arenas,

²⁴ Publicada originalmente por G.P.Putnam's Sons y reimpresso en 1999 por Wesleyan University Press of New England, Hanover and London.



se dirigió a Magallanes por la ruta tradicional, ya bien afamada, de los canales de la Patagonia. Una vez en el territorio austral realizó diferentes excursiones a sus distritos más atractivos en Última Esperanza, Tierra del Fuego e Islas Australes hasta el cabo de Hornos. De su extenso recorrido haría una interesante cuanto pormenorizada narración, que en el caso de la ponderación de los panoramas naturales por él observados, no escatimó adjetivos y expresiones de admiración. Su libro *Cile e Patagonia*, destinado evidentemente a ilustrar al público lector de su país, fue editado en 1933 por la conocida casa editora Mondadori. De igual modo cabe hacer mención al viaje contemporáneo del médico alemán Günter Henle, cuya narración hizo en su libro *Eine Fahrt nach Patagonien und dem Feuerlande* (Würzburg, 1928).

De todos estos viajes -de las obras o relaciones que de los mismos daban cuenta en realidad-, en especial de las opiniones y descripciones brindadas por sus autores acerca de la naturaleza y sus atractivos, hubo quienes en su hora tomaron debida nota con gran interés y encontraron en ellos, si hacía falta, mayor motivación para sus propios emprendimientos del género que la posteridad juzgaría invalorable y determinantes en diferente grado. Estos personajes de excepción fueron el religioso italiano Alberto María De Agostini y el marino y aviador alemán Günther Plüschow, sobre los que pasamos a referirnos por separado.

El primero, hijo de las montañas del Piamonte y como tal apasionado por cuanto a ellas se refería como a su naturaleza caracterizadora, arribó a Punta Arenas en 1910 recién ordenado sacerdote, enviado por la Congregación Salesiana a la que pertenecía para el ejercicio docente en el Colegio “San José” que allí se mantenía. Este establecimiento tenía como dependencia anexa el Museo Regional “Maggiorino Borgatello”, fundado en



1893 como consecuencia de la empresa misional de los Salesianos entre los pueblos originarios, a contar de 1887. En el curso de la misma se habían ido reuniendo los más variados objetos de esa procedencia (artefactos de la cotidianeidad, armas y otros), que junto con fotografías, documentos y otras especies se había considerado conservar para información cultural de la gente de la época y de la posteridad. A los mismos se había añadido, en laudable decisión institucional, colecciones de fauna, flora y gea regionales para complementar el conocimiento que, de esa manera, se libró a propios y extraños. Estos, va de suyo, no eran otros que cuantos visitaban Punta Arenas, bien como viajeros de paso que no demoraron en ser conocidos localmente como “turistas”, bien como integrantes de comisiones científicas. No fue de extrañar entonces, imaginamos, que el padre De Agostini en el último caso sirviera de ocasional cicerone de los calificados visitantes al museo o, al menos si no lo era, fuera testigo de su presencia y, de cualquier modo, supiera de sus opiniones sobre lo expuesto y más, esto es, acerca de sus experiencias e impresiones de lo visto u observado en terreno. De esa manera, su propia afición por la naturaleza y sus formas, de las que comenzó a enterarse en las excursiones practicadas en tiempo vacacional, hubo de afirmarse con la noción de opiniones respetables de la gente de ciencia. Esa atracción, entendida como verdadera vocación, debió ser tan intensa y manifiesta que sus superiores fueron facilitándola, en tanto que asunto de provecho para la cultura social, para la ciencia y, de paso, para el prestigio institucional. Fue así que, a los pocos años de su llegada, De Agostini dio principio a sus empresas de exploración que desarrollaría durante el medio siglo siguiente, hasta 1960, cuando los años y los achaques físicos de un esfuerzo verdaderamente colosal impusieron la obligada detención. Para entonces, su obra



exploratoria y de difusión era archiconocida en la región, el país y el mundo, y servía de inapreciable fundamento para el impulso y desarrollo del turismo, que entrada la segunda mitad del siglo XX, comenzaba a cobrar auspiciosa vigencia.

No obstante su interés para la materia, no cabe pormenorizar sobre las exploraciones y trabajos de Alberto De Agostini en los años de 1910 y 1920, para lo que remitimos al lector a otros escritos nuestros²⁵, pero sí corresponde ponderar en el contexto de ésa y las siguientes épocas el valor e influjo de la obra de exploración y su difusión fotográfica para fundar los primeros emprendimientos turísticos de Magallanes.

De Agostini fue un gran explorador en el sentido geográfico, con reconocimiento indiscutido de sus contemporáneos y más de la posteridad, pero también un difusor eminente de las bellezas naturales que pudo contemplar en el curso de sus expediciones, de las que no solo brindó espléndidas, ricas y vívidas descripciones en sus numerosos libros y publicaciones escritas, sino además sus fotografías, algunas espléndidas y de gran calidad, muchas de las cuales adquirieron tempranamente un valor icónico y patrimonial. Devino por consecuencia un auténtico propagandista -en el sentido más preciso del concepto- de una naturaleza prístina que *debía ser conocida* y que, en el caso particular de Magallanes califica su territorio y fundamenta la actividad turística. Desde fines de la segunda década, sus fotografías ya eran populares -se sabe que inclusive en 1920 De Agostini realizó una exposición de vistas panorámicas en Santiago, con motivo del cuarto centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes-;

²⁵ Véase especialmente el estudio introductorio “Alberto M. De Agostini. Centenario de su llegada a Magallanes” incluido en la reedición de *Andes Patagónicos. Viajes de exploración a la Cordillera Patagónica Austral* (Tercera edición corregida y aumentada, GEOPARK, Punta Arenas 2010).



sus acertadas tomas abundaban en gran formato colgadas en los muros de salones, salas de clases y galerías de los colegios salesianos; también eran reproducidas en libros, revistas y diarios como referencias geográficas y naturales de Magallanes, y reproducidas por millares en tarjetas postales de amplia circulación universal²⁶.

Günther Plüschow se embarcó a fines de 1925 en el velero *Parma* de la afamada casa armadora Laeisz de Hamburgo, con destino al lejano Chile. La motivación que lo había llevado a enrolarse en ese buque como oficial era la de conocer el país al que pertenecía un panorama glaciar conservado en una fotografía que había visto colgada de un muro, durante sus años de estudio como cadete naval de la Armada Imperial Alemana, que había sido tomada tiempo antes durante la estadía de una nave de guerra de su bandera en aguas magallánicas. El paisaje debía ser ciertamente impresionante, porque su visión lo atrajo con tal intensidad que pasaron los años y nunca la olvidó; es más, se prometió a sí mismo que algún día viajaría a ese país del sur de América para conocer personalmente ese atractivo paisaje. Arribado a Chile, desembarcó en el puerto de Corral y comenzó un recorrido de conocimiento que, según adelantaba más le satisfacía. Simpático y culto como era, tenía una gran facilidad para hacerse de relaciones; fue así acogido por todas partes -no debe olvidarse que la gran región a la que llegaba había sido el territorio colonizado por millares de sus compatriotas desde mediados del siglo XIX- y pudo, para concluir la gira de conocimiento, embarcarse en el vapor *Apolo*, de la compañía Menéndez Behety, con destino a Magallanes, territorio donde se situaba aquella maravilla natural que lo había atraído con su representación

²⁶ En la última edición de *Andes Patagónicos* a que se ha hecho mención, se incluye como Apéndice I el registro completo conocido de la obra literaria, cartográfica y filmográfica de Alberto De Agostini.



fotográfica. El entretenido viaje, como debía ser, por los canales de la Patagonia y, otra vez, por las relaciones amistosas que trabó en su transcurso, lo concluyó en Puerto Natales, la pequeña población que capitalizaba el atractivo territorio de Última Esperanza, en especial su ya afamado distrito andino y subandino oriental, situado al norte del fiordo homónimo. Las amistades trabadas le facilitaron una vez más las cosas, pues le permitieron conocer a personajes clave por su conocimiento del territorio y su capacidad de eficaz apoyo para sus planes. Resumiendo, penetró tierra adentro hacia el norte en compañía de su compatriota Richard Lauezzari, administrador de la gran estancia “Cerro Guido” que lo atendería como espléndido anfitrión, y pudo acceder al famoso distrito lacustre y montañoso señoreado por el macizo del Paine, visitado y revisitado por tantos exploradores y hombres de ciencia desde varias décadas atrás. En una fatigosa cabalgata que lo condujo hasta la sierra del Toro, encontró en su cima el lugar apropiado para contemplar a sus anchas al conjunto montañoso y su admirable entorno, observarlo cuidadosamente y satisfacerse con ello, para acabar prendado por sus formas colosales y bellas y, nuevamente, prometerse a sí mismo y a su amigo Lauezzari que volvería, pero con un avión, para conocer desde el cielo las maravillas escondidas por esa joya andina. Retornó encantado de su travesía y tanto que no demoró, a base de los apuntes que había hecho a modo de diario de viaje, en escribir y editar un libro con sus impresiones que tituló *Segelfahrt ins Wunderland (Viaje al País de las Maravillas)* ²⁷. Su propósito era el de difundir entre sus compatriotas lo que había observado y conseguir el apoyo para regresar con una expedición, que le permitiera conocer y explorar el

²⁷ Publicado por la editorial Ullstein, Berlín 1926.



territorio magallánico por mar y por aire²⁸.

Tornando a resumir, Plüschow, que se reveló un maestro en relaciones públicas y propaganda, obtuvo a cabo de dos años de esfuerzos y gestiones, inicialmente el financiamiento y auspicio de la famosa empresa fílmica y editora Ullstein, de Berlín, y el inapreciable respaldo del gobierno germano a través del Ministerio de Comunicaciones y Transportes, materializado en la entrega de un hidroavión Heinkel nuevo para los vuelos que planeaba realizar. Lo embarcó y despachó hacia Punta Arenas en octubre de 1927, en un vapor de la línea regular de navegación desde el puerto de Hamburgo, a cargo del ingeniero mecánico Ernst Dreblow, quien a partir de entonces, sería su grande y eficiente colaborador, amén de compañero de aventuras y desventuras. Plüschow, acompañado de un grupo de hombres cuidadosamente seleccionados, se embarcó hacia el mismo destino a bordo de la goleta a motor y vela que bautizó *Feuerland* (Tierra del Fuego) por el territorio insular donde planeaba desarrollar sus exploraciones y reconocimientos marítimos.

Proseguimos sintetizando los acontecimientos que, aunque atractivos, imponen la concisión para el efecto del aspecto que interesa a este ensayo. Plüschow y compañeros llegaron a Punta Arenas en octubre de 1928; Dreblow se les había adelantado con su preciosa carga, la había descargado y depositado en un astillero local que habría de servir de maestranza *ad hoc* para su armado y equipamiento, y había realizado otras gestiones útiles y cumplido encargos de Plüschow para facilitar el desarrollo de los planes según éste lo deseaba. Lo primero que hizo,

²⁸ Para una información más amplia y completa sobre el personaje y sus proyectos, como sobre sus posteriores aventuras, exploraciones y vuelos que le ganaron merecida fama, véase nuestro libro *Plüschow y Dreblow. Águilas alemanas en el cielo austral* FS Editorial, Punta Arenas 2008.



tras saludar al gobernador del Territorio, coronel Javier Palacios Hurtado y obtener su apoyo para cuanto deseaba emprender, fue hacer una excursión de conocimiento con la *Feuerland* a la zona de los afamados fiordos fueguinos. Lo visto le satisfizo hasta lo más profundo y de ese sentimiento dejó elocuente constancia en una anotación en su diario: *¡Dios mío todo poderoso! ¡Cuán maravillosamente hermoso es todo esto! ¡Esto es mi Tierra del Fuego, el país de mis sueños eternos!*²⁹. A partir de entonces y hasta abril de 1929, se iniciaron y sucedieron casi sin pausa las exploraciones marítimas en la zona fueguina de su predilección y otros lugares del maritorio magallánico, y los vuelos pioneros sobre los cielos del territorio, que lo llevaron sobre la Tierra del Fuego hasta el cabo de Hornos, y en Patagonia hasta el distrito del Paine -era preciso honrar su promesa-, que extendió a la parte meridional del gran campo de Hielo Patagónico Sur y otros parajes, faena múltiple matizada con charlas y conferencias, además de reportajes y notas periodísticas que le dieron otra vigencia y cimentaron la popularidad que se había ganado con sus corajudas aventuras aéreas y sus más tranquilas pero provechosas singladuras marítimas. Para concluir el punto: tan satisfecho hubo de quedar el antiguo marino y aviador con sus hazañas y logros, que decidió retornar a la patria para dar a conocer allí lo que había sido esa admirable y pionera empresa, cuyos pormenores para el efecto había ido escribiendo en su transcurso y completaría después. Lo hizo de manera doble, con el libro *Silberkondor über Feuerland*³⁰ y con una película documental, filmada por

²⁹ En nuestra obra citada, pág. 48.

³⁰ El "*Cóndor de Plata*" sobre la *Tierra del Fuego* (Ullstein Verlag, Berlín 1929). Aunque originalmente bautizado "Tsingtau" en recuerdo de la base alemana en China donde había servido como oficial aviador, Plüschow renombró al hidroavión "Cóndor de Plata".



Dreblow, con los que hizo una labor propagandística digna de encomio. Lo que buscaba, está claro, era un nuevo y/o mayor apoyo para continuar con sus exploraciones, esta vez aéreas, teniendo en miras -así parece- la apertura de una ruta sobre los Andes de la Patagonia, para unir a Punta Arenas con Puerto Montt y Santiago. Consiguió respaldo, en efecto, no tanto como quería aunque suficiente para proseguir con su empresa exploratoria, inicialmente con su base en la bahía Tsingtau del lago Sarmiento (en jurisdicción del actual Parque Nacional “Torres del Paine”) durante los meses finales de 1930. Pero el destino o la fatalidad hicieron que su noble hidroavión, reparado y arreglado por el ingenioso y laborioso Dreblow, no pudiera resistir en el aire en lo que sería su vuelo final y se precipitó sobre el brazo Rico del lago Argentino, en enero de 1931. La muerte de ambos corajudos aviadores fue sentida por todos en la Patagonia austral, más si cabía en Magallanes y su recuerdo perduraría largo tiempo en honra de su memoria³¹.

De esa manera De Agostini y Plüschow, al arribar 1930, uno con una actividad sistemática de exploración y difusión que ya llevaba dos décadas, y otro con significativo aporte al cabo de tres años de una actividad semejante, por mar y cielo, contribuyeron en grado real aunque imponderable a la comprensión de la comunidad regional acerca de lo valioso de sus recursos escénicos y de cuanto podía esperarse de su aprovechamiento para adelanto del territorio y el bienestar colectivo.

³¹ En 1996, a nuestra sugerencia, se inauguró a la vera de la ruta de acceso oriental (lago Sarmiento) al Parque Nacional “Torres del Paine”, un monumento conmemorativo dedicado a Plüschow y Dreblow. El sitio elegido se ubica en proximidad a la bahía Tsingtau (costa norte del lago Sarmiento). Diez años después se inauguró un sencillo monumento con idéntico homenaje a los aviadores alemanes, posteriormente removido para una remodelación dispuesta por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y hasta ahora no restituído a su lugar (ver ilustraciones en nuestra obra citada).



4. La mirada endógena

Cuando de la manera vista los viajeros se deleitaban en sus cruceros de ocio con los paisajes del occidente del territorio, la escasa población de Punta Arenas -su único centro de vida civilizada-, tenía su preocupación en otro sentimiento diametralmente opuesto, más esencial e inmediato, el de afirmar la continuidad de ese núcleo poblado y darle un sustento económico, que además lo hiciera crecer y prosperar. En esa preocupación y consiguientes afanes lo pasaría su pequeña comunidad original los años de 1870, acrecida con la inmigración y su natural multiplicación durante las siguientes tres décadas. Así tuvo origen un proceso notable de admirable desarrollo y consecuencias basado en la explotación ovina extensiva en los espacios esteparios del oriente territorial que culminaría hacia el término de la primera década del siglo XX.

Pero antes de adentrarnos en nuestra materia, vale una consideración acerca de un aspecto que acompañó el surgimiento y evolución de la sociedad regional desde el comienzo del poblamiento hasta nuestros días: la relación habitante/territorio, esto es, la noción que el mismo ha tenido a lo largo del tiempo histórico con el suelo que lo acoge y sustenta. Así, en el tiempo inicial de que se trata, años de 1843 a 1880, el solo hecho de que la posesión nacional se hiciera efectiva sobre el territorio en la parte oriental del estrecho de Magallanes fue determinante. La simple experiencia navegatoria de los expedicionarios a bordo de la goleta *Ancud* reveló que en el lado oriental de la gran cadena andina, que entendieron bisectaba el enorme ámbito geográfico, se encontraba su espacio habitable, los condicionó más que la razón histórica que los llevó a fondear frente al paraje donde se suponía se había erigido la fundación hispánica de trágica memoria (Ciudad del Rey Don Felipe), para realizar el acto solemne



de toma de posesión. Precisando, el sector correspondía al litoral oriental de la península de Brunswick, en la que además del paraje inicial, Puerto Famine-Punta de Santa Ana, se ubica más al norte la punta Arenosa, donde desde 1848 se radicó definitivamente el único establecimiento habitado por foráneos, gente procedente del Chile viejo (norte de Chiloé). Esta comunidad acrecida en el tiempo tendría ante su vista la amplitud panorámica de un país llano, abierto y luminoso, de horizonte generoso propio del ámbito patagónico oriental y del norte, centro y este fueguinos. A sus espaldas estaban las montañas, serranía inmediatamente detrás de Punta Arenas y montes de mayor altura hacia el meridión. La noción geográfica elemental incorporada a todo chileno (otra vez el habitante del Chile antiguo en el decir colonial) era la de hallarse la cordillera de los Andes delimitando el oriente territorial (con propiedad geográfica únicamente hasta los Andes Patagónicos) estuvo allí desde un principio fuera de lugar, y por tanto ausente visualmente, y lo estaría después para cuantos siguieron arribando desde el lado del Pacífico o desde Europa y ciertamente para sus hijos. Eso significa que desde un principio el Magallanes que se gestaba como sociedad regional era parte del ámbito humano atlántico³² y de las comunidades que a su vera surgieron (desde el sur de Brasil a la Tierra del Fuego). Según adelantó el tiempo, aumentó la población y se fue conociendo más el espacio geográfico territorial, hubo una noción progresiva acerca de su vastedad y variedad. Ello significaba para 1880 y después, que el distrito archipelágico (occidente del Estrecho y canales) por el que transcurría el tráfico mercante que vinculaba a Punta Arenas con el Chile tradicional era algo muy distante y casi ajeno. Comprensión miope e

³² Este concepto lo hemos mencionado en varias de nuestras obras historiográficas, desde *Magallanes síntesis de tierra y gentes* (1972), hasta *Punta Arenas siglo XX* (2013).



imprecisa, que con el tiempo se extendería a la noción harto precaria sobre distritos del interior territorial, difícil de superar. Reflexionando sobre ello y explicándola, hemos sostenido muchas veces que el magallánico es ignorante de su geografía.

Así para dar fin a esta necesaria digresión explicativa, debe aceptarse que no se registrara en su momento alguna reacción local ante los viajes y expediciones de los que se ha informado. Sus incidencias, experiencias y sensaciones anímicas eran cosa ajena. La actitud local, eso sí, fue valorando la cada vez más frecuente presencia de viajeros foráneos; se tomó nota de su interés por las cosas vernáculas y se lo procuró satisfacer inicialmente, como se ha visto, con tenduchos y después con tiendas comerciales en forma donde se exhibían y vendían las “curiosidades del territorio”, además de brindarse a esta gente noticias (a veces de dudosa factura) sobre el mismo y que podían interesarle. En esos establecimientos se añadió como producto corriente, entrado el siglo XX, la venta de tarjetas postales -cosa muy en boga ya, a lo ancho y largo del mundo- que reproducían principalmente escenas de la naturaleza (paisajes, fauna, flora), o que retrataban a los indígenas y daban cuenta de las faenas económicas caracterizadoras, todas debidas a la preocupación de fotógrafos venidos del exterior, los más, o de algunos radicados en Punta Arenas, los menos. Fue precisamente sobre la base de esas tarjetas postales, en lo que correspondía, que los magallánicos residentes cualquiera fuese su lugar de origen, comenzaron a tomar conocimiento de su realidad geográfica. Los visitantes habitualmente recorrían el poblado para conocer sus edificaciones, observar a sus habitantes y sus costumbres; infaltable fue, desde 1893, la visita al museo de los Padres Salesianos (Maggiorino Borgatello), como lo fue la caminata hasta la cima del cerro de la Cruz, desde donde podía tenerse una amplia vista sobre el espacio



habitado y sus alrededores: un atractivo horizonte con la legendaria Tierra del Fuego al frente y hacia el sur, el antemural montañoso y nevado de los Andes Fueguinos con su indiscutido monarca, el monte Sarmiento.

En 1910 arribó a Punta Arenas el vapor de pasajeros alemán *Blücher* con cuatrocientos turistas a bordo. El hecho, en verdad, fue todo un acontecimiento que la posteridad puede valorar por su significado histórico. La razón de su arribo en época tan temprana puede adivinarse: para entonces Magallanes era una suerte de muestra calificada de un territorio geográficamente extremo y aislado, en el que la civilización y el desarrollo económico aparecían consolidados, y Punta Arenas, su puerto y capital, era la manifestación patente de esa empresa colectiva, visible a simple vista por su desarrollo urbano, que merecía ser conocida. Uno y otra encarnaban asimismo el sugerente concepto de “Fin de mundo”, atractivo y misterioso en su complejidad. De modo que, para una empresa armadora naviera programar un viaje de turismo con ese destino geográfico azas remoto podía resultar, y resultó, todo un éxito. Una iniciativa pionera que preanunciaría con mucha antelación lo que devendría una realidad hacia el término del siglo XX, con el arribo continuado de los cruceros turísticos. Punta Arenas pudo ofrecer entonces su materialidad edificada, reflejo de su prosperidad y adelanto, la convivencia fecunda de su multiétnicidad habitante, su modesto pero interesante museo y su entorno natural.

Al *Blücher* y a sus armadores debe acreditarse el inicio de los cruceros de conocimiento turístico por el sector central del Estrecho y sus aguas tributarias, como fue el viaje de tres días que condujo al buque y sus pasajeros a la isla Dawson -donde se hallaba todavía activa la Misión Salesiana-, extendido al fiordo del Almirantazgo, y que contó con un guía *ad hoc* insustituible como era monseñor José Fagnano, el organizador de la misión católica



evangelizadora de los indígenas australes. Ese viaje, por cierto, no pasaría al olvido pues su memoria persistiría siquiera animando ilusiones de soñadores o empresarios en ciernes.

Desde largo tiempo atrás, años de 1860, todo visitante de alguna cultura se había interesado por el forestado entorno puntarenense, hasta que la explotación del bosque y los sucesivos incendios lo alteraron y le hicieron perder atractivo; también por la zona de parque y la llanura esteparia de la punta Arenosa (la “Pampa Chica”), que era recorrida a caballo hasta el extenso humedal de su sector norte, siempre rico en variada y diversa avifauna. Sitio de atracción permanente para los visitantes de toda época fue el recorrido valle adentro del río de las Minas, hasta el paraje donde se habían descubierto mantos carboníferos (lignito); excursión siempre grata, aunque cansadora cuando se hacía a caballo, panorama que se hizo más común y fácil con la habilitación del ferrocarril carbonero en 1902, tanto, que los propios vecinos hicieron de su práctica la primera actividad de turismo local. Abundan testimonios escritos con las siempre gratas impresiones de los viajeros foráneos acerca de la flora y fauna posible de observar, también sobre los panoramas interiores, en especial con referencias a las laderas abruptas del valle fluvial en que se apreciaban las secuencias de su formación geológica, inclusive con restos fósiles (género *Ostrea*) a la mano.

Esta circunstancia fue razón suficiente para que, en la parte más ilustrada del vecindario puntarenense, se valorara esa cualidad natural del sector de que se trata y se procurara su mejor cuidado y conservación (visto su uso económico para la extracción carbonífera y para la explotación forestal destinada a la provisión de leña combustible), pues se comprendió que importaba la preservación del ecosistema entero al que el espacio



natural pertenece. Mucho ayudó en ello el hecho de que la Sociedad Menéndez Behety, que por una parte explotaba el yacimiento de lignito de Mina Loreto y mantenía el transporte ferroviario, fuera por otra la consignataria de las naves de pasajeros que arribaban al puerto, y de ese modo reuniese en sus manos tales actividades de las que supo usar racionalmente para beneficio general³³.

Asimismo, el arribo ocasional de vapores de pasajeros de mayor tamaño a Punta Arenas puso en evidencia la tremenda falencia de que el puerto adolecía desde décadas para el embarco/desembarco (basta traer a la memoria la lapidaria frase de *lady* Florence Dixie al recordar lo precario y riesgoso de su miserable muelle ¡*Hoyo olvidado de Dios!*). Estaba claro que la continuidad de esa situación nada ayudaba al mejoramiento de la infraestructura correspondiente, atendiendo las perspectivas de cara al inmediato futuro.

De allí que el gobierno territorial, a cargo del coronel Javier Palacios Hurtado en su etapa más importante, impulsara decididamente la conclusión de las obras en desarrollo desde varios años y que se extendía por toda la década de 1920, para su más pronta puesta en servicio para provecho general. Su término hacia 1929-30 conformó el primero de los hitos de una obra portuaria de importancia esencial y de desarrollo según lo exigía la realidad del tiempo y sus proyecciones³⁴.

³³ La tradición local, de algún modo ha sabido mantener por sobre el olvido que el mero curso del tiempo ha impuesto en la memoria colectiva, el interés por el valle del río de las Minas y su cuenca hidrográfica como un atractivo natural para el turismo. Entidades actuales como la Conaf, que ha incorporado parte importante del sector en el dominio de la Reserva Nacional "Magallanes" y el Instituto Antártico Chileno (INACH), con sus trabajos de recuperación geológica histórica, han contribuido y contribuyen a mantener con alguna vigencia el espacio natural de que se trata como recurso de aprovechamiento turístico variado.

³⁴ Básicamente se trató de un muelle de cemento armado de 270 metros de longitud, con capacidad para el atraque simultáneo de cuatro naves de hasta 2.000 toneladas de desplazamiento cada una y de edificaciones para almacenes y bodegas de aduana en el espacio ganado al mar y cerrado por un malecón.



Debe recordarse que, no obstante la declinación que mostraba la hegemonía de Punta Arenas en la macro región meridional del continente a contar de los años iniciales de la década, hacia fines de la misma todavía se hacía sentir su importancia en el extenso espacio geográfico sudpatagónico, en particular para el servicio de la economía lanera, determinante para su desarrollo³⁵. Así pues, contado desde la vigencia de la administración portuaria de la época ha corrido casi un siglo hasta el presente de evolución infraestructural en progreso, con altos y bajos es cierto, lapso durante el cual las diversas entidades a cargo han puesto su preocupación, alcanzando actualmente a la Empresa Portuaria Austral, a la que por mandato legal toca su administración y desarrollo teniendo presente las exigencias tecnológicas, los mayores costos y la evidente retribución en adelanto generalizado que han de brindar las obras requeridas, de suyo impostergables.

El turismo pues, como había de vérselo y entenderse después, era por entonces, primeras dos décadas del siglo XX, cosa de gente pudiente de origen extranjero. Pero en la materia se dieron excepciones pues, aunque de práctica menor y generalmente ocasional -salvo el caso citado del vecindario puntarenense-, hemos registrado algunos hechos que dan cuenta de un creciente interés por conocer directa y personalmente algunos de los lugares atractivos que los foráneos afamaban. Tales fueron los viajes por el interior del fiordo de Última Esperanza hasta el espectacular glaciar Balmaceda, que entonces se deslizaba hasta alcanzar el mar por los faldeos del monte homónimo³⁶ con un entorno paisajístico no menos

³⁵ Véase nuestra obra *Punta Arenas, Siglo XX* (Geopark, Punta Arenas, 2013), Cap. VII De la ciudad puerto a la ciudad interior, págs. 161 y siguientes.

³⁶ El retroceso del glaciar, notorio desde hace varias décadas, ha podido ser documentado fotográficamente desde esa época y sirve de ejemplo para comprender la intensidad y rápida manifestación regional del fenómeno del cambio climático.



admirable, realizados por Hermann Eberhard, Rodolfo Stubenrauch, Ernesto von Heinz -todos colonos del distrito- con sus familiares y amigos hacia los años finales del siglo XIX, partiendo bien desde Puerto Consuelo (lugar de la estancia original de Eberhard), después desde el vecino Puerto Prat y, entrado el siglo XX, desde el naciente poblado de Puerto Natales. Esta forma pionera de turismo de naturaleza local pasó a ser de práctica casi obligada con todo visitante considerado importante, como lo fue en simultaneidad la excursión de conocimiento a la Cueva del Milodón, yacimiento paleontológico que ganó fama por su interés luego de la visita que al mismo hiciera Nordenskjöld durante su expedición científica citada.

Más rara todavía que las navegaciones por el fiordo de Última Esperanza, fue la excursión que integrantes de acaudaladas familias pioneras de Punta Arenas, los Braun Hamburger y los Braun Menéndez hicieron hacia 1910 por el interior magallánico para conocer el distrito del Paine, informados como debieron estar dada su posible relación mercantil con los colonos pioneros del sector, acerca de sus bellezas como algo digno de ser conocido. Pero se reitera, estos casos y más si hubo otros, se explican por razones culturales: los europeos, más si procedentes del centro y norte del continente, llevan impresos en sus genes el interés y el afecto por la naturaleza; de allí su bien conocida sensibilidad ante sus manifestaciones diferentes.

Y tornando al punto inicial del asunto, cabe reiterar que la preocupación social y los afanes consiguientes de los habitantes de Magallanes a partir de 1880 -motivados por la visión, empuje y creatividad de unos pocos inmigrantes británicos- estuvieron y se mantuvieron por las siguientes tres décadas, a lo menos, en la producción económica como fundamento para consolidar el proceso de poblamiento y las necesidades de adelanto de variado género, lo que se logró con la introducción de la ganadería



ovina extensiva y su espectacular y dinámico desarrollo. El proceso, autogenerado y sostenido, fue por lejos más exitoso, proficuo y multiplicador de lo que pudo pensarse en sus inicios. De esa manera para 1910, resumiendo, la alguna vez misérrima y mal afamada fundación original de 1848 y el tiempo que siguió hasta fines de 1860, era entonces una vibrante y bullente pequeña capital de la Patagonia, próspera por donde se la viera y con su población en constante crecimiento, que disfrutaba con los frutos y consecuencias de un esfuerzo colosal del que ninguno de sus habitantes se había excluido, no obstante los aportes de diferente grado que harían los empresarios y sus capitales³⁷.

En esos afanes y en sus proyecciones y perspectivas de futuro, el turismo no figuraba como actividad posible en Magallanes. Prueba suficiente de esta afirmación se tiene en dos obras escritas que ofrecen, combinadas, una panorámica pormenorizada de la realidad social y económica territorial en la época de que se trata. Una, el *Censo Jeneral del Territorio de Magallanes* (Punta Arenas 1908), referido a la población, edificación, industria, ganadería y minería, con información sobre el pasado y de actualidad para el tiempo. Obra admirable por su calidad y enjundia informativa -y por lo mismo, de grandísima utilidad para el historiador- debida al médico Lautaro Navarro Avaria al que se encomendó la responsabilidad de programar y llevar a buen término el proyecto censal, conforma una fuente tan fidedigna como irremplazable para conocer al Magallanes que marchaba camino de su tiempo áureo. El otro libro que sin embargo de su interés no se le compara, es *Ganadería, Industria y Comercio del Territorio de Magallanes*, preparado y editado por Díaz, Contardi y Cia.

³⁷ Véase para una información más completa nuestra *Historia de la Región Magallánica*, citada, en especial el tomo III (edición de 2006).



en 1919, que complementa al primeramente mencionado con lo acontecido en el tiempo que medió entre una y otra publicación. Todavía podemos añadir una tercera obra, *Magallanes en 1925*, debida al periodista Manuel Zorrilla, igualmente de interés para entender el estado de cosas regional tras los avatares impuestos por el agotamiento del modelo productivo y las consecuencias locales de la gran Guerra Europea y otros sucesos concurrentes. Pues bien, en ninguna de ellas es mencionado el turismo como actividad posible para el desarrollo³⁸. Sencillamente el mismo parecía no contar social ni económicamente para nada.

Pero esa noción estrecha o corta, propia del tiempo y sus circunstancias, hubo de comenzar a cambiar al arribar y correr los años de 1920, cada vez con más claridad. En lo general -el mundo, Chile y Magallanes- pasaron a vivir, cada uno en su proporción debida, las consecuencias del espantoso conflicto bélico mundial con efectos profundos en la vida, la cultura y la economía. Advinieron como suerte de reacción a la barbarie que aquel había significado nuevos tiempos sociales, notorios en ideas y hábitos, y entre éstos el del goce existencial (para una parte) de la humanidad, manifestado en formas novedosas de cultura y costumbres, entre ellas la de conocer y disfrutar del mundo natural principalmente lo que, es claro, se expresó en el auge de los viajes y cruceros de turismo. En lo particular, esto es, en lo regional, las exploraciones de Alberto De Agostini ya conocidas, invitaban a la apertura del turismo interno, vale decir, como actividad a ser realizada por propios, no solo por extraños. Se dio además, en el

³⁸ No obstante la omisión a la materia de su contenido escrito, la obra de Zorrilla incluye hacia la parte final del tomo segundo, bajo el epígrafe de "Cuadros, Vistas y Panoramas", un total de 47 fotografías, sin otro añadido más que una escueta descripción al pie de cada una. De ellas, 25 corresponden a vistas panorámicas sobre Última Esperanza debidas al trabajo de De Agostini, con lo que, así lo hemos interpretado, se entrega un modo pero elocuente mensaje acerca del valor turístico del territorio.



transcurso de la segunda mitad de la década, con la visión futurista del gobernador del territorio de Magallanes entre 1927 y 1929, coronel Javier Palacios Hurtado, que apoyó sin reservas algunas acciones de promoción y fomento que habrían de cobrar forma por esos años finales y en el curso de los que seguirán a 1930³⁹.

En tanto de ese modo maduraba la comprensión oficial acerca de la importancia que debía haber a una actividad como la turística fundada en la naturaleza, popularmente el sentimiento parecía marchar en paralelo si tomamos como referencia lo acontecido a Gabriela Mistral, para entonces directora del Liceo de Niñas de Punta Arenas. Ella pues nos sirve de magnífico ejemplo, protagonista como fue de un memorable *raid* turístico de larga distancia y en automóvil abierto como se estilaba en la época. Ocurrió a principios de 1919 cuando conocida y admirada como ya era en el medio local, aceptó la invitación que le hizo el empresario hotelero Rogelio Figueroa, para pasar una temporada de descanso estival en su establecimiento de Tres Pasos (Última Esperanza). Para entonces, vale puntualizarlo, lo poco que se sabía de ese distrito subandino oriental era solo de oídas (las fotografías referidas al mismo eran escasas), pero así y todo había la noción de que en aquella apartada región había mucho que ver y de qué disfrutar⁴⁰.

³⁹ Entre estas estuvo la siembra de ovas de especies salmonídeas (*Trutta fario* y *Salmo salar*) durante 1927 y 1928 en diferentes ríos del interior de la, para entonces recién declarada, Provincia de Magallanes, entre ellos las corrientes que desembocan en el lago del Toro (zona interior de Última Esperanza), en el entendimiento que se daba en la época al fomento de la pesca y la caza deportivas como prácticas que favorecerían la vida sana en el contacto con la naturaleza y, de ese modo, se estimulaba el conocimiento de distintos lugares y, por ende del turismo.

⁴⁰ Quien más, sino únicamente se había ocupado de ello, el padre Alberto De Agostini durante sus exploraciones de la década, llevó el material acumulado hasta 1918 a Italia donde permaneció un par de años a lo menos dedicado a su procesamiento. El primer beneficiario de ese trabajo pionero fue el Museo "Maggiorino Borgatello", que hacia fines del período ofrecía a la vista de sus visitantes, en la galería de acceso, un conjunto de 43 vistas a gran formato con paisajes regionales. Fuente: *Cuarto Jubileo del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes. Noticias Históricas del Museo Regional "Maggiorino Borgatello" por el Salesiano A(ngel) B(nove)*. Punta Arenas 1920.



Gabriela Mistral aceptó encantada e hizo el viaje en compañía de otras dos colegas maestras, Laura Rodig y Celmira Zúñiga, provistas con toda la impedimenta que el viaje exigía, en especial el rigor climático a soportar en un automóvil abierto según lo aconsejaba la experiencia (ropa gruesa de abrigo, bufandas, gorros, antiparras, etc.). De su resultado conocemos la admirable producción literaria en prosa y verso que fue el fruto del viaje⁴¹, pero interesa para el caso una referencia que nos dejara esa gran mujer de aguda penetración y talento variado, tan valiosa como concreta: *El turismo ha empezado a descubrir la extraña hermosura de ese ángulo de mundo que se llama Magallanes. El verano ofrece allí las noches que se prolongan con un crepúsculo inefable hasta las veinticuatro horas y las auroras australes que son un espectáculo de ensangramiento arrebatado del cielo...*⁴²

Al concluir la tercera década del siglo XX, fuera por la toma de conciencia popular activa o por la mera permeabilidad inconsciente, el turismo se vislumbraba, aún de manera imprecisa y difusa, como una posibilidad que valía la pena considerar en el acontecer cotidiano de una sociedad tan aislada y distante del país y del mundo entonces, como era la magallánica. Hasta ella, además, alcanzaban los ecos de lo que esa actividad iba significando en los países de Occidente tras la recuperación de la postguerra, y, mucho más cercana e influyente, por la popularización de la actividad desde Buenos Aires, metrópolis con la que Punta Arenas se mantenía vinculada por un servicio regular de navegación. Así entonces, para 1930, podía haber -y de hecho hubo- quienes en Punta Arenas pudieron pensar en la conveniencia de promover

⁴¹ Véase Roque E. Scarpa, *La desterrada en su patria* (Editorial Nascimento, Santiago, 1977).

⁴² Dusan Martinovic A., *Gabriela austral. Su vida en la Patagonia Chilena. Reseña histórica (1918-1920)*, DIBAM, Punta Arenas 2015, pág. 171.



el turismo, siquiera por imitación de lo que se hacía en otras comunidades y, sobre la base de que el mismo debía fundarse en el conocimiento y disfrute de la naturaleza, qué mejor que el propio territorio en que a la vista de antiguos y recientes estudios y exploraciones se disponía de una materia prima espléndida, cuando no única, para su desarrollo.

En oportuna metáfora, puede decirse que la mesa estaba servida, solo faltaba que llegaran los comensales, que no demorarían en hacerse presentes.



Yate *Sunbeam* de lord Brassey navegando
frente al cabo Froward en 1876



Julius Beerbohm realizó el primer boceto representativo del conjunto orográfico admirado y descrito por *lady* Florence Dixie en su excursión turística pionera de 1879. Originalmente denominado “Cleopatra’s Needles” (Agujas de Cleopatra por su similitud con otra forma conocida por la autora) a poco andar cobró fama como “Torres del Paine” y así lo acogió la posteridad. Desde 1951 se denomina así además a todo el sistema natural que conforma el núcleo del parque nacional más afamado de Magallanes



Turistas adquiriendo "curiosidades del territorio"
en Punta Arenas. Boceto del dibujante alemán
Theodor Ohlsen en 1883



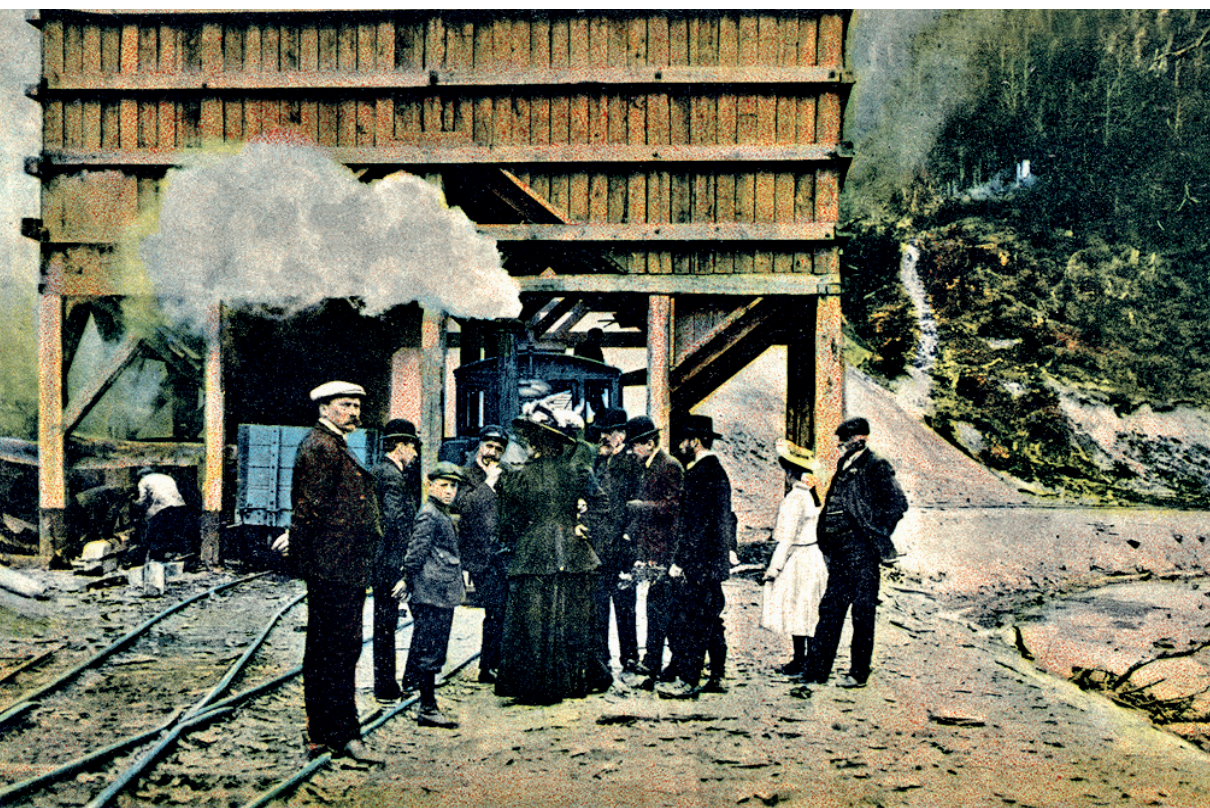
Vapor de pasajeros cruzando por el sector
de Angostura Guía, canales patagónicos.
Dibujo de Theodor Ohlsen en 1883



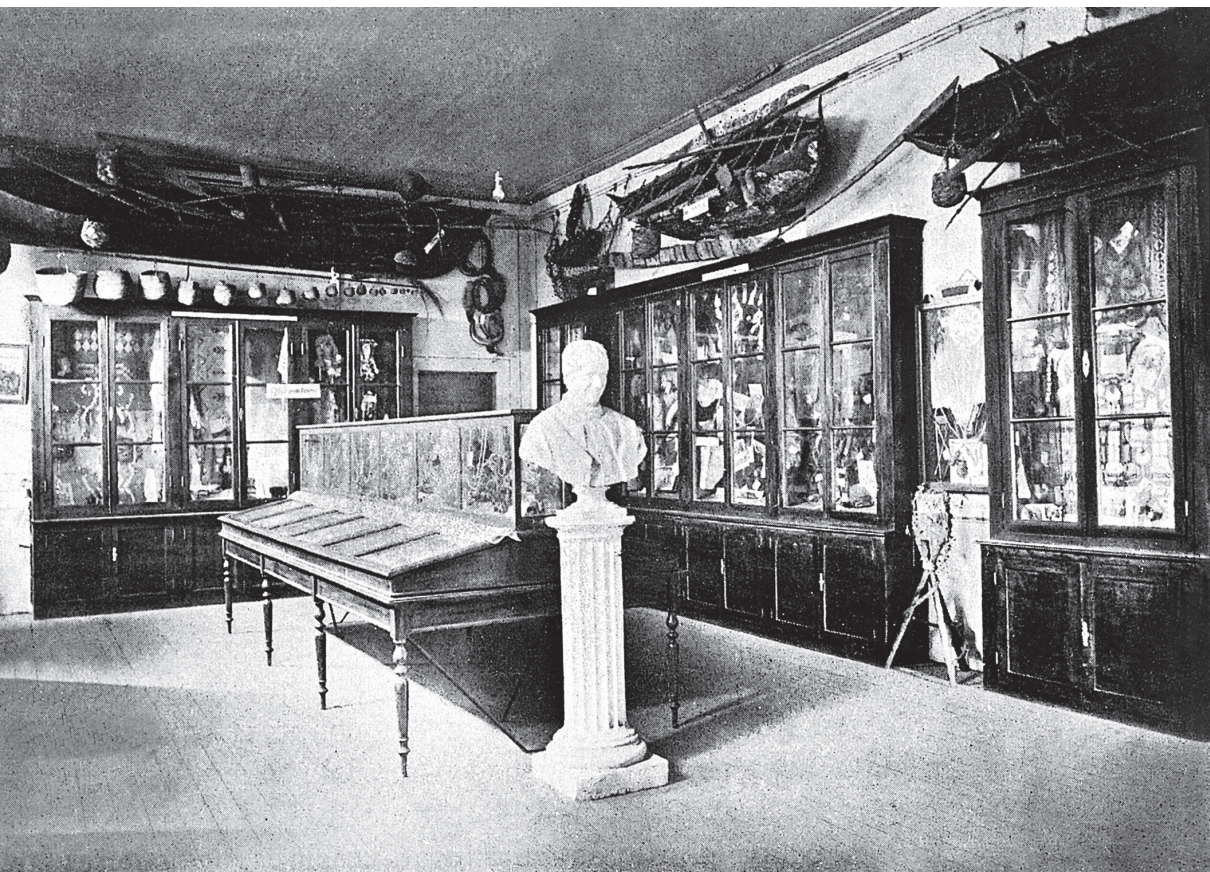
La presencia de indígenas concitó desde un principio el interés de los viajeros.
Dibujo de Theodor Ohlsen en 1883



El monte Balmaceda y su afamado glaciar homónimo en la zona interior del fiordo de Última Esperanza conformaron el primer atractivo para turistas que los colonos locales se empeñaron en difundir desde fines del siglo XIX. En el centro del grupo, en primer plano, el empresario pionero Rodolfo Stubenrauch



Tempranamente se consideró el valle del río de las Minas como paraje de atracción para viajeros notables arribados a Punta Arenas. Aquí el explorador polar francés Jean-Baptiste Charcot de visita en la Mina Loreto, en 1910



La visita al Museo Regional "Maggiorino Borgatello"
fue asunto de interés en la oferta turística cultural
de Punta Arenas en los años de 1910 y 1920.
Aspecto de la sala dedicada a las etnias magallánicas originarias



Alberto María De Agostini (1883-1960), gran explorador,
fotógrafo y difusor de las bellezas naturales de la Patagonia austral
y Tierra del Fuego



El explorador Alberto De Agostini realizó en el verano de 1916-1917 sus primeras excursiones de conocimiento por la región de Última Esperanza, oportunidad en que consiguió hacer una importante faena fotográfica sobre los paisajes naturales. Estas vistas asumieron tempranamente un carácter clásico e icónico, como fue el caso del grupo orográfico conocido como “Cuernos del Paine”



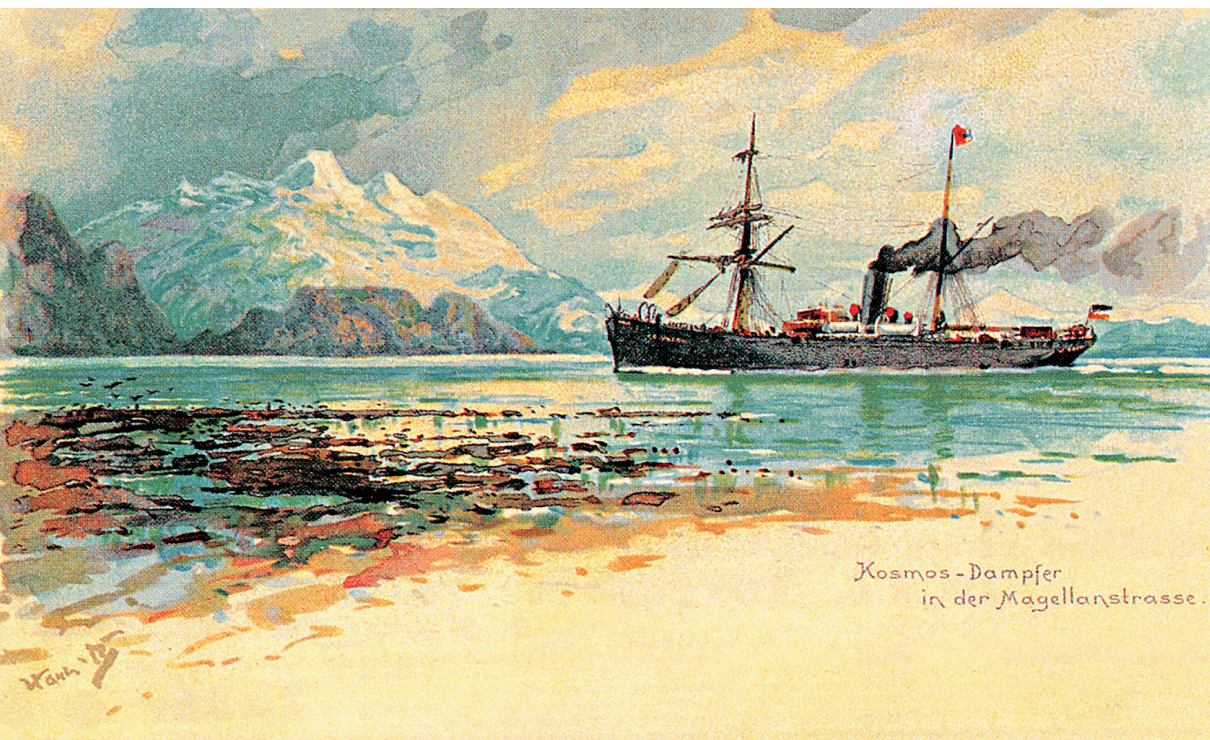
Gabriela Mistral conoció como visitante la zona interior de Última Esperanza en el verano de 1918-1919 y valoró de inmediato su formidable potencial turístico. En esta poco conocida fotografía, la poetisa reconocible por su imponente presencia, posa junto a sus colegas Laura Rodig y Celmira Zúñiga en el principio del viaje. Obras notables en verso y prosa recogieron sus profundas impresiones y emociones ante la fuerza telúrica y ambiental de la naturaleza austral



En los años de 1920 arribaron los primeros automóviles a la zona del lago Sarmiento



Turistas a bordo del ferrocarril en la mina Loreto



Las compañías alemanas de navegación de ultramar pusieron en circulación durante los años de 1920 y 1930 tarjetas postales de promoción turística, destacando los panoramas interiores de los canales magallánicos

Segunda Etapa 1931-1980





1. Tiempo de sueños, esfuerzos pioneros y sus primeros resultados

Al iniciarse la cuarta década del siglo, la presencia de turistas en Punta Arenas durante los meses de primavera y verano había llegado a ser cosa corriente. Lo había traído hasta aquí la fama de la que gozaban los paisajes naturales del territorio magallánico desde fines de la década anterior, cuyo comienzo histórico había sido el arribo del trasatlántico alemán *Cap Polonio*, en 1922. Año tras año, su número aumentaba para satisfacción de quienes veían en el turismo una actividad de provecho general. Los cruceros regulares de las naves que los transportaban se iniciaban en Europa con destino a Sudamérica, con Buenos Aires o Valparaíso como puertos de recalada previa, según se navegara por el Atlántico o por el Pacífico (vía canal de Panamá) con destino final en Magallanes. Tras la obligada parada en Punta Arenas, se proseguía por las aguas interiores del estrecho, fiordos y canales fueguinos septentrionales, luego por el canal Beagle, cuya sección central aseguraba vistas magníficas de sus glaciares, para tomar después rumbo al Atlántico con una detención previa en el puerto argentino de Ushuaia. Esta presencia se hizo más notoria durante el primer lustro de los años de 1930, y se extenderá hasta 1939 cuando el inicio de



la segunda Guerra Mundial le impuso abrupto término. Complementaba este interesante movimiento marítimo estacional el arribo de turistas desde puertos chilenos o desde Buenos Aires, que lo hacían utilizando los servicios regulares de navegación que los unían con Punta Arenas. Los buques de turismo, por lo común de gran envergadura, eran observados por el vecindario desde la costa y las instalaciones portuarias o desde el mirador del cerro de la Cruz, y sus siluetas se hicieron familiares, tanto como sus nombres y las referencias a las distintas compañías armadoras a las que pertenecían. De varios, sin duda la silueta, vistosa apariencia y de gran tamaño (para la época) del trasatlántico inglés *Reina del Pacífico*⁴³ fue la figura icónica y su imagen perduraría en la memoria vecinal⁴⁴.

Esa presencia de turistas y viajeros si satisfacía a la generalidad del vecindario puntarenense, también pasó a ser motivo de preocupación para algunos, en vista de algunas carencias que el novedoso movimiento ponía en evidencia y que exigían en su superación.

Las insistentes publicaciones aparecidas en la prensa de Magallanes [redenominación de Punta Arenas en la época] tratando de llamar la atención gubernativa y del municipio local acerca de las excelentes condiciones que reúne el Territorio para la atracción de las corrientes del turismo, empiezan a dar sus resultados viéndose año tras año aumentar el número de viajeros deseosos de conocer los pintorescos paisajes y las raras características geográficas que, sin duda, son únicos en el mundo.

⁴³ Esta nave fue botada al mar en 1931 y en su integridad era un excelente ejemplo de la tecnología naval de la época.

⁴⁴ El registro periodístico conservaría otros nombres de barcos con recurrente presencia: *Cap Norte*, *Cap Polonio*, *Orazio*, *Monte Pascoal*, *Monte Cervantes*, *Monte Sarmiento*, *Antonio Delfino*, *Resolute*, *Malolo* y *Orduña*. Sus armadoras eran las compañías alemanas Hamburg-Amerika y Hamburgo Sudamericana; las británicas The Pacific Steam Navigation Company y The Royal Mail Steam Packet Company (Mala Real), la argentina Antonio M. Delfino y la norteamericana The Matson Navigation Company.



Son unánimes las opiniones de los viajeros que se han detenido a recorrer nuestras campiñas y los sinuosos canales magallánicos y fueguinos, en reputar de maravillosos estos parajes, casi desconocidos por el turismo mundial, y a ello se debe en gran parte que la zona de Magallanes, propiamente dicha, como la de Tierra del Fuego empiecen a figurar como lugares interesantes cuya visita se recomienda, no en los programas de turismo comercial, como sería de desear, pero sí en casos particulares, que cada vez se hacen más frecuentes dándose muchas veces la circunstancia de que algunas empresas especializadas en la organización de cruceros de turismo, los señalen como los puntos más interesantes de su itinerario.

Desgraciadamente las visitas de esos grandes grupos de turistas, transportados en buques extranjeros, se reducen a la ciudad de Magallanes y ello no se debe tanto al desconocimiento de los paisajes y lugares del interior como a la falta de medios que aquí se experimenta para su movilización y permanencia.

Así editorializaba en parte la *Revista Menéndez Behety* en marzo de 1931 (número 87), reclamando la necesidad de organizar la actividad, disponer de medios de transporte terrestre y de hotelería de campo para su buen desarrollo⁴⁵.

La respuesta a la primera parte de esas carencias se tuvo con la organización del *Touring Club de Magallanes*, como entidad destinada a programar de manera práctica y eficaz el desarrollo turístico, con capacidad directiva dotada de visión responsable. La iniciativa del caso surgió en el

⁴⁵ Publicación mensual iniciada en 1924 por la sociedad homónima, con fines de información mercantil y social para Magallanes, de distribución gratuita. Durante su vigencia, que se extenderá hasta 1937, se hará permanente difusión informativa sobre el turismo. Estaba dirigida por el periodista Antonio Colomé, también miembro fundador del *Touring Club*.



seno del Rotary Club de Punta Arenas, como sección del Touring Club de Chile⁴⁶. Su constitución formal se realizó en el curso del mes de junio de 1931, ocasión en que se eligió el directorio fundador, con el mayor de Ejército Ramón Cañas Montalva en la presidencia, secundado por Nibaldo Bitsch, Belarmino Alonso, Werner Gromsch y Antonio Colomé, el primero como secretario y los demás como directores⁴⁷. Sus objetivos fueron desde un principio precisos y claros: *Propaganda, Defensa y Reconocimiento de aquellos puntos del Territorio de Magallanes que ofrezcan interés histórico, científico, artístico o deportivo; alojamiento urbano y rural. Movilización marítima y terrestre. Vialidad, Comercio y Exposiciones, Caza y Pesca*⁴⁸.

Si había alguno que, entre los fundadores y en todo Magallanes tenía ideas muy claras sobre la materia, este no era otro que Werner Gromsch. Ello obliga a abundar sobre su interesante personalidad y su consiguiente protagonismo como figura clave de la nueva entidad. Alemán de nacionalidad, había inmigrado a Magallanes en 1915 donde fundó una familia, que para la época contaba con tres hijos chilenos. Hombre de vasta cultura y con dominio de idiomas, no demoró en incorporarse al profesorado del Liceo de Hombres para servir la asignatura de inglés que, según recordaría alguno de cuantos fueron sus alumnos, sabía amenizar con animadas charlas sobre las características y bellezas naturales de la

⁴⁶ No disponemos de información sobre el origen de la entidad nacional matriz, pero en conjetura sustitutiva pensamos que la misma debió originarse por imitación de otra semejante creada en los Estados Unidos vista la circunstancia de su fundación en una institución de ese origen nacional y, además, por corresponder los objetivos de los clubes del género con los requerimientos propios de un país con elevada conciencia pública sobre el turismo y su relación con la naturaleza.

⁴⁷ La sesión de constitución fue presidida por el intendente de la Provincia, Manuel Chaparro Ruminot, con lo que se quiso significar el respaldo que el gobierno local brindaba a tan auspiciosa iniciativa social.

⁴⁸ *Revista Menéndez Behety*, número 91.



región⁴⁹. En efecto, amante apasionado de la naturaleza había utilizado sus períodos vacacionales para conocer el territorio magallánico y en especial la zona interior de Última Esperanza (su primera visita fue en 1918), que se había convertido en su preferida dados sus atractivos, que entendía debían ser conocidos por cuantos pudieran. De allí su labor de entusiasta difusor a través de conversaciones, charlas y conferencias, y también su participación en entidades de carácter social en y con las que consideraba que podía contribuir a tan loable objetivo, como era el del conocimiento, cariño y respeto por la naturaleza.

Así las cosas, Gromsch estuvo en la organización y el momento precisos para el objeto, el fomento del turismo, y como no podía ser de otro modo, resultó elegido entre los miembros de la directiva fundadora del Touring Club. Allí secundó a Cañas Montalva, otra figura determinante en la época por su manifiesto interés por cuanto se refería a Magallanes de una manera que trascendía a lo propio de su profesión militar, pues era un hombre de rara visión de futuro con variados intereses, siempre teniendo como propósito considerar las mejores condiciones, según sus posibilidades, para su progreso generalizado y mayor bienestar de sus habitantes.

Las ideas que Werner Gromsch tenía sobre la materia quedaron expuestas para sus contemporáneos y la posteridad en un interesante artículo escrito en 1932, cuando asumió la presidencia del Touring Club y que fue publicado bajo el título de “El Turismo en Magallanes” por la *Revista Menéndez Behety*⁵⁰. De su extenso y completo contenido cabe consignar la sectorización de

⁴⁹ Así nos lo relató años atrás el señor Antonio Zec Mansilla, quien fuera el último gerente de la Sociedad Comercial del Sur, sucesora legal de la antigua Sociedad Menéndez Behety en el ramo mercantil, antes de su liquidación en los años de 1970.

⁵⁰ Número 107, noviembre de 1932.



los atractivos regionales (punta Santa Ana, sitio histórico de la localización del antiguo Fuerte Bulnes de 1843; la zona interior preandina del Paine y la zona andina vecina hasta el Hielo Patagónico Sur, la cueva del Milodón y el glaciar Balmaceda y alrededores; y en la Tierra del Fuego, su distrito septentrional de fiordos y glaciares, y el meridional con el canal Beagle y sus islas del sur; y por fin, el vasto distrito de los Canales Patagónicos. Incluía una bien meditada forma práctica de acceder a los más cercanos, en particular a los situados en tierra firme patagónica, con sus requerimientos básicos de logística, alojamiento y costos, entre otras interesantes consideraciones, que tanto daban cuenta de su dominio sobre la materia como del fruto de sus cavilaciones.

Juntos pues, Cañas y Gromsch inicialmente, y luego este mismo con apoyo del resto de los directores, se entregaron a la tarea de organización con el máximo entusiasmo y sin demora. Sus objetivos iniciales quedaron fijados de inmediato: la habilitación de un “servicio de información turística” (el primero de su género en Magallanes y en Chile) que comenzó a funcionar en una oficina céntrica de la ciudad de Punta Arenas (calle Errázuriz, contigua al Hotel “Cosmos”); la realización periódica de cruceros a los canales fueguinos y de viajes a Última Esperanza, donde no tardó en instalarse el primer albergue para turistas en el área del Paine (vecindad del cerro Obelisco, sector del río de las Chinas); y, por fin, la preparación de folletería informativa para su distribución gratuita. Así las cosas, se abordó en seguida un proyecto interesante por donde se lo viera: la realización de viajes periódicos de turismo a los canales y fiordos fueguinos. Cabe conjeturar, a modo de feliz coincidencia, que esta operación fuera por entonces considerada como de interés comercial por la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety, cuya Sección Marítima atendía el servicio regular de navegación entre



Punta Arenas y Valparaíso (incluidos puertos intermedios) con flota propia de vapores, además de mantener la agencia de representación de empresas armadoras extranjeras, varias de las cuales ya desarrollaban sus cruceros de turismo por aguas magallánicas. Por lo mismo, si tal fue el caso, la sociedad mencionada acogió con interés la sugerencia del Touring Club.

De ese modo y tras un viaje experimental a punta Santa Ana, realizado el 22 de noviembre del mismo año por el vapor *Alfonso* con 170 turistas a bordo, el hecho fue recibido como todo un éxito, pues a su conclusión los mismos viajeros demandaron la programación de un crucero en forma a la zona de los fiordos fueguinos. Este se hizo efectivo con otro viaje experimental, ahora con el vapor *Avilés*, al sector del fiordo Almirantazgo a fines de aquel año. Ambos ensayos, muy satisfactorios, condujeron a la programación en forma de cruceros regulares para los que la compañía Menéndez Behety destinó los vapores de su bandera *Alfonso* y *Alejandro*, desafectándolos temporalmente de su servicio en la línea Punta Arenas-Valparaíso. Así, con el segundo de estos buques se inauguró en noviembre de 1932 la temporada de cruceros de turismo 1932-1933, que tuvo gran acogida tanto en la población local como fuera de Magallanes (centro de Chile y Argentina), que hicieron pensar en su continuidad. El crucero, con una duración normal de tres días (dos noches a bordo), permitía un recorrido por el atractivo sector de fiordos y glaciares que las exploraciones y descubrimientos de Alberto De Agostini habían revelado al conocimiento público desde la década de 1910. Las noticias aportadas por la *Revista Menéndez Behety* dan cuenta de la realización de cruceros durante las temporadas 1933-34 y 1934-35, con una decena de viajes en total y pasaje completo, lo que revela la favorable acogida que tuvo este servicio turístico regional inicial.



Esos viajes tuvieron difusión y alguna resonancia periodística, como lo prueba un extenso artículo aparecido en el diario *El Mercurio* de Valparaíso en su edición del 12 de septiembre de 1935, que relataba al estilo muy propio de la época:

El extremo sur de la República, con justísima razón, que se le llama Suiza chilena, por la grandiosidad de las montañas y valles, de los ventisqueros y lagos; los magos del pincel han trasladado al lienzo paisajes admirables de la región insular y continental, y los magos de la pluma han descrito, en forma inimitable, la sin par belleza de aquellas tierras de eterno verdor, que les han dado tema para sus inspiraciones geniales.

Las comarcas patagónicas, magallánicas y fueguinas han despertado vivo interés por conocerlas, recorrerlas y estudiarlas más y más, tanto en Chile como en América y Europa, porque son propicias para el desarrollo del turismo en la amplia acepción del concepto y porque encierran riquezas ponderadas.

[...] La ciudad de Magallanes y demás poblaciones del territorio han querido que estas excursiones turísticas tomen amplio vuelo y para conseguirlo se ha venido haciendo una gran campaña de opinión, de la cual se ha hecho eco y ha patrocinado con todo interés y patriotismo “El Mercurio”, decano de la prensa sudamericana, campaña, repetimos, que ha repercutido en América y Europa.

[...] Cruceros de turismo que abarquen toda la región austral, de Chiloé a Magallanes, son algo que se impone con la fuerza incontrastable de las grandes verdades.⁵¹

⁵¹ “Magallanes es una tierra de promisión para el turismo por las bellezas incomparables que encierra su territorio”, artículo de Claudio Chamorro, corresponsal en Punta Arenas, presentado a página completa en el gran formato de los diarios de entonces.



El resultado de los cruceros entusiasmó a los habitantes de Punta Arenas, esto es, al segmento social medio presente en el quehacer cotidiano. Ello se reflejó en la popularidad del Touring Club, cuya membresía superó los cuatro centenares de asociados al promediar la década⁵². En una interpretación personal, en el contexto del tiempo político-social de esos años calificado por la emergencia y auge del regionalismo, lo ocurrido pudo darse por la fuerza inspiradora de sus ideas entre los jóvenes y gente adulta nacidos o vecindados desde largo tiempo en el territorio. La confianza en la propia fuerza y capacidad creativa pudo ser el lema de ese tiempo social. Ello demostraba que el vigor espiritual de antaño, que había hecho posible alcanzar la situación de adelanto en que se encontraba la región, no se había perdido. La potencialidad variada de Magallanes estaba a la vista, solo había que saber administrarla y desarrollarla.

Todo ese afán y el interés consiguiente de los turistas y viajeros hubo de complementarse con la necesaria documentación cartográfica, pues unos y otros deseaban situarse geográficamente en los lugares recorridos o por recorrer, lo que originó los primeros mapas de uso turístico. En esta materia tan necesaria para el desarrollo del rubro, el primer aporte lo había hecho Alberto De Agostini con su mapa de la Tierra del Fuego (escala 1: 1.000.000 que incluía sectores de la Patagonia continental), fruto de sus exploraciones y estudios, editado en 1923 y reeditado en 1929. La prestigiada American Geographical Society de los Estados Unidos hizo su propia contribución con dos cartas complementarias en la misma útil escala empleada por De Agostini, en que se comprende el territorio de Magallanes desde la latitud 48°S hasta la de 56°S (Cabo de Hornos);

⁵² Hasta entonces se habían sucedido en su conducción cuatro presidentes: Ramón Cañas Montalva, 1931-1932; Werner Gromsch, 1932-33; H. A. Cheyne, 1933-34 y Atilio Franzi, 1934-35. Entre los varios directores cabe citar por su entusiasmo y espíritu de colaboración al ya mencionado Colomé y a Alejo Marcou.



la primera con la parte sur editada en 1928 y la segunda, zona norte, en 1930. Otra institución norteamericana de gran prestigio, la National Geographic Society, hizo lo suyo en 1937 con la edición del mapa *South America* (parte meridional). Antes todavía, en 1932, el Touring Club Italiano había editado su mapa *Tierra del Fuego* (escala 1:2.000.000) centrado en el territorio magallánico homónimo, con parte de Patagonia sur y los archipiélagos hasta el cabo de Hornos, contenido que nos hace pensar su inspiración temática en otra cartografía especializada del explorador De Agostini impresa en su país natal; este mapa debe ser tenido como el primer documento del género referido al uso turístico sobre la región magallánica.

No tardaron en agregarse a esta interesante producción los mapas diseñados en Magallanes. El primero de ellos fue el *Plano de los caminos de la Provincia de Magallanes* (escala 1:1.500.000) preparado por el Auto Club de Magallanes y editado en 1933 para el uso de sus socios, el cual ha sido registrado como el primero para su uso en el turismo terrestre. Tiempo después otra institución regional, el Touring Club de Magallanes, preparó y editó un mapa de empleo semejante que contenía información sobre la zona de fiordos, glaciares y montañas de la península Brecknock (Tierra del Fuego) para informar a cuantos se interesaban en su conocimiento. Por fin, en 1939 se editó por el Instituto Geográfico Militar la *Carta Caminera de la Patagonia* (escala 1:500.000), preparada por una sección técnica especializada del Destacamento Magallanes, documento con información variada y de provecho general para diferentes fines, de amplia difusión en la década de 1940⁵³.

⁵³ Información completa sobre la materia en nuestra *Cartografía Magallánica 1523-1945* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas 1999).



Pese a tan auspicioso comienzo, la ausencia de posteriores noticias en las páginas de la *Revista Menéndez Behety* sugiere que los cruceros fueron discontinuados tras la última de las temporadas mencionadas. En una conjetura explicativa, hay dos aspectos como alternativas motivadoras: uno, que la suspensión era una señal que preanunciaba los malos tiempos que para el negocio naviero (transporte de pasajeros y carga) se harían visibles con la crisis que lo afectó en 1937, originada en la prolongada huelga laboral que paralizó el servicio regular hasta Valparaíso y condujo a su liquidación⁵⁴; o bien, fue en parte consecuencia del inesperado fallecimiento de Werner Gromsch (junio de 1934), que había devenido en el alma de la variada actividad del Touring Club, quedando en evidencia su papel clave para el que no se encontró un reemplazante que estuviera a su altura, en cuanto a conocimiento, entusiasmo, capacidad de organización y liderazgo. Una gran pérdida ciertamente, que entonces y en el futuro sería lamentada por los habitantes de Magallanes.

La muerte de Gromsch dejó incumplido el que quizá había sido su proyecto más acariciado, el de la creación del Gran Parque Nacional del Sur (o Parque Nacional de Turismo de Magallanes) para la conservación del sector montañoso-lacustre señoreado por el macizo del Paine. Tan laudable iniciativa la haría suya quien fuera su compañero de sueños, proyectos y afanes, Ramón Cañas Montalva, que durante los años que siguieron entre tantas de sus propuestas de bien público que se conocieron, reiteró y defendió ante los organismos de gobierno y la comunidad la iniciativa de creación

⁵⁴ Ello no solo afectó a la Sociedad Menéndez Behety, sino también al importante *holding* empresarial Braun & Blanchard, que había iniciado el servicio de comunicaciones marítimas regulares entre Punta Arenas y Valparaíso en 1907. Para entender mejor las consecuencias del suceso, véase nuestra obra *Menéndez y Braun Prohombres Patagónicos* (Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas 2002).



de parques nacionales y de monumentos históricos y naturales en el territorio provincial, para su preservación patrimonial y servicio cultural a su población. Quizá la iniciativa del profesor Gromsch fue prematura, en tanto fue planteada en una época en que en Chile no había una conciencia de protección y conservación de los recursos naturales a la ejemplar manera norteamericana. Ese sentimiento recién comenzaba a cobrar forma en el país y maduraría largo tiempo después. El “Gran Parque Nacional del Sur” quedaría como un legado de Werner Gromsch que la posteridad habría de cumplimentar y cuya posta retomarían otros impulsores en la década de 1950.

Ese tiempo excepcional -así lo apreciamos desde la retrospectiva histórica- situado como estuvo entre dos momentos determinantes para la historia universal y, por repercusión, para la de Chile y Magallanes, cada una en su correspondiente proporción, como habían sido la Gran Crisis Mundial de 1929 extendida hasta 1932, y la segunda Guerra Mundial entre 1939 y 1945, hubo de tener una suerte de término anticipado con la paralización de la navegación mercante regular entre Punta Arenas y Valparaíso (y sus puertos intermedios) en 1937, que significó el término de un negocio de treinta años que había hecho posible una segura, apropiada y conveniente vinculación entre la Región de Magallanes y la zona metropolitana del país. Este suceso no tardó en ser acompañado por otro hecho agorero, la liquidación de la Sociedad Braun & Blanchard, el poderoso *holding* empresarial que desde 1893 había sido uno de los protagonistas claves del formidable proceso de desarrollo económico regional. Estos hechos, que ciertamente debieron preocupar a los contemporáneos por lo serios que fueron, solo conformaron un anticipo del colapso del modelo de desarrollo económico de base primaria



(lanas y carnes ovina) que había estructurado sólidamente la producción económica y condicionado la evolución social de Magallanes, que conocerá su nadir entre 1945 y 1952⁵⁵. Esta situación, volviendo al inicio, adquirió otro cariz de mayor gravedad con el comienzo de la Segunda Guerra Mundial en Europa, cuyos efectos tempranamente se hicieron sentir sobre Chile y Magallanes.

Consecuencia no esperada de la crisis que siguió a la paralización de los servicios regulares de navegación entre Magallanes y Chile metropolitano, fue su declinación notoria una vez que los mismos se reanudaron a cargo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, para lo que la misma adquirió algunas de las naves de la compañía Menéndez Behety. En esta decisión había sido determinante la intervención del gobierno nacional, atento al mantenimiento de la vinculación de una región aislada geográficamente con el cuerpo central del país. Según corrió el tiempo, el servicio hubo de ser aceptado en las condiciones en que se fue dando, pero cuando en 1946 se iniciaron los vuelos entre Santiago y Punta Arenas -y los mismos se vieron seguros y convenientes-, poco a poco los viajes marítimos fueron menos demandados para el transporte de personas. Las antiguas naves fueron reemplazadas por otros buques, pero ni aun así se recuperó el favor del público usuario, con la única excepción del movimiento de pasajeros entre Chiloé y Magallanes, por la demora que de suyo significaban. El transporte aéreo fue tomando ventaja irrecuperable y entrados los años de 1960, la suspensión del servicio de pasajeros por la vía marítima no sorprendió ni fue lamentada por nadie en Magallanes.

De esa manera, casi al cabo de un siglo de su comienzo, la navegación por los canales de la Patagonia

⁵⁵ Para una mejor comprensión de la materia en referencia sugerimos consultar nuestra *Historia de la Región Magallánica* ya citada, tomo III, capítulo II (edición del año 2006).



-que amén de su utilidad, había servido para poner en valor las bellezas panorámicas visibles en su desarrollo- en lo que fue el comienzo pionero del turismo regional, vio llegado su término, pues el movimiento servido por compañías extranjeras se había suspendido en 1939 y no volvió a reanudarse. Pasarían así al olvido sus magníficas posibilidades por un largo lapso, más de dos décadas, y recién en los años de 1980 revivirán bajo otras circunstancias en la forma de los cruceros turísticos hoy tan conocidos.

En lo referido al distrito subandino de Última Esperanza -la época de que se trata, años de 1930- registró el paso de artistas y científicos que, informados acerca de sus características naturales, deseaban conocerlo. De partida lo fue para Edouard Schloemann, pintor alemán a quien Günter Plüschow había interesado con sus relatos. Así, cuando arribó a Magallanes a fines de 1930, permaneció aquí durante los dos siguientes años. Prendado por las manifestaciones de la naturaleza y la forma de vida de sus habitantes, Schloemann viajó por distintos sectores de la región y realizó una cantidad de bocetos, sobre cuya base pintó más de medio centenar de obras (óleos). Su temática fue variada, yendo del paisaje urbano al rural, propiamente a las panorámicas de la espléndida naturaleza patagónico-fueguina que supo captar en forma realista, aunque con un inconfundible estilo personal, de gran fuerza expresiva por su vivo colorido. Con sus cuadros se montaron exposiciones en Punta Arenas al promediar 1931 y posteriormente en Santiago, con el auspicio del Departamento de Turismo del Ministerio de Fomento. Schloemann fue el primer artista de su especialidad que plasmó en sus obras la fuerza motivadora de los paisajes subandinos magallánicos y que en su hora contribuyó a su difusión fuera de la región.

Si la naturaleza convocó a los artistas, también lo hizo tempranamente con los hombres de ciencia. Continuando



la tradición, en los años de que se trata, se registró la actividad sostenida del naturalista alemán Gustavo Fester, que entre 1931 y 1937 hizo un estudio sistemático de los ambientes naturales en la zona interior del distrito subandino. Prosiguiendo una secuencia aperiódica de investigadores, en 1940 arribó al afamado sector el zoólogo norteamericano Wilfred Osgood, enviado por el Museo de Historia Natural de Chicago para hacer un estudio completo sobre los mamíferos silvestres chilenos. Su interesante trabajo, en el caso de la zona del Paine como de todo el territorio magallánico, fue el primero en su género y pasó a ser fundamental para el mejor conocimiento ambiental.

Sin tener propiamente una especialidad científica, pero sí la acusada motivación cultural de las personas de su nacionalidad, Karl Schade, un profesor alemán vinculado políticamente con la familia magallánica Roehrs-Bardt, visitó con frecuencia las zonas más atractivas de Magallanes y dejó por escrito recuerdo de sus impresiones favorables⁵⁶.

De esa manera, unos y otros con sus diferentes experiencias e impresiones, compartieron en publicaciones, en imágenes o de palabra lo observado y registrado, contribuyendo a sensibilizar a muchos en lo tocante a la naturaleza y a las características de la Región Magallánica, invitando con esas formas de difusión a conocer los parajes más favorecidos de su territorio. Si apreciadas en su hora esas contribuciones, más lo serían por la posterioridad en la comprensión valorativa integral del turismo como actividad merecedora de fomento.

Retomando el hilo de la materia principal de este ensayo, una década tan interesante culminaría en 1938 con la fundación del Club Andino de Punta Arenas,

⁵⁶ Cfr. Schade, Karl, 1930 Von Magallanes bis Ultima Esperanza. Ein Beitrag zur LandesKunde des Südlichen Patagoniens. *Phoenix*, págs. 210-221 y 23-26, Buenos Aires.



cuyos objetivos trascenderían en los hechos a su acotada especialidad deportiva, pues a sus fundadores, Hennig Willumsen, Ivo Stipicić, José Floegel, Doimo Ursiç por citar únicamente a los más conspicuos, además de la práctica del esquí como deporte invernal, interesaba la promoción del excursionismo y del montañismo como complementos de actividad para las otras estaciones anuales, en especial la veraniega. Estos últimos aspectos conllevaban de cualquier modo el amor por la naturaleza y su conocimiento. Quien entre ellos y otros de los primeros asociados no había sido alumno de Werner Gromsch, de alguna manera había recibido su inspiración. Así, el interesante historial institucional registrará desde el primer momento muchas acciones referidas a estas materias, siguiendo la pauta puesta en práctica en Chile por otras entidades de la especie. En su seno, con más precisión en la mente de varios de sus miembros, se conservaría la memoria de la iniciativa del pionero Gromsch de impulsar la creación de un parque nacional en la zona del Paine como un legado que esa generación de magallánicos apasionados por su terruño -que en verdad lo eran- habría de cumplir.

2. Un prolongado cuarto intermedio

Los años de 1940 fueron una década perdida para el turismo. Las auspiciosas iniciativas de la década precedente que se han conocido parecían haber tenido la fugacidad de un sueño, pues entrado ese período se fueron esfumando del recuerdo colectivo en medio del tráfago de las noticias cotidianas que daban cuenta del horror de un conflicto mundial de proporciones nunca antes conocidas, y de cuyo influjo ninguno en Magallanes pudo sustraerse por la modalidad informativa de la radiodifusión que se generalizó en la época. Aunque se sabía lejano el



espantoso enfrentamiento bélico, sus repercusiones y consecuencias de una u otra manera se fueron haciendo sentir por el orbe entero, incluso en Chile y en su aislado territorio austral. Según fue corriendo el tiempo, y con él aumentando la realidad inocultable de sus acontecimientos de muerte y destrucción, más hubo de crecer la esperanza de que a su término, que tanto demoró, con la paz las cosas en el mundo retornarían a su antiguo orden.

Se esperaba que ocurriera aquello también en el turismo, y en especial en Magallanes, cuyas características naturales se prestaban de manera particular para su desarrollo, comprensión ya generalizada en el sentir común. Así pensaba, asimismo, quien le había dedicado hasta entonces más de tres décadas de su existencia a la exploración de sus parajes más recónditos y a la difusión de sus hallazgos, el padre Alberto De Agostini, al escribir en el comienzo de uno de los capítulos de una obra de divulgación publicada en esos años:

La extraordinaria cantidad de paisajes variados e imponentes, que ofrece la Cordillera Patagónica austral despedazada en el Occidente por una intrincada red de canales, bahías y fiords y en el Levante por una larga cadena de lagos, de todas las formas y dimensiones, hace de la región magallánica una de las más hermosas e interesantes de la Tierra.

No es, pues, aventurado afirmar que todo ese conjunto de belleza natural que adorna tan singular comarca, realzada por la lejanía y la soledad misteriosa que la envuelve, ejerce sobre el viajero apasionado por esas grandiosas manifestaciones de la naturaleza la más poderosa atracción.

Una nueva ruta se va, pues, abriendo al turismo en las tierras australes chilenas ya sea en los canales de la Patagonia y Tierra del Fuego, ya en la región continental de Última Esperanza.



Es esta última, por el momento, la que presenta mejores condiciones de accesibilidad y la que, enriquecida con nuevos caminos, buenos hoteles y los medios indispensables de transporte, puede convertirse en fuente de recursos económicos y de progreso, transformándose en uno de los más atrayentes parques de turismo.

Los dos macizos del Paine y del Balmaceda, con sus atrevidas e imponentes cumbres, con sus majestuosos glaciares, sus encantadores lagos e inmensas selvas vírgenes, brindan al turista los más hermosos paseos y excursiones de media y alta montaña con panoramas de hechizo y encanto. Además, en todos los lagos y en los caudalosos ríos que surcan la región hay abundante pesca de truchas, pejerreyes y truchas salmonadas, lo cual proporciona al turista amplias posibilidades para dedicarse a este atrayente deporte.

Las excursiones marítimas a los canales de la Tierra del Fuego ofrecen, también, con las facilidades de un viaje cómodo y confortable, gran abundancia y variedad de panoramas, pudiendo visitarse los más lejanos y solitarios fiords y contemplar de cerca la imponente mole de las montañas, los innumerables glaciares y cascadas en el verde marco de los bosques bajo un cielo iluminado por las más sorprendentes tonalidades.⁵⁷

Sorprende, en verdad, el contenido y propiedad descriptivos de esta síntesis magistral que ninguno mejor que el gran explorador con su exquisita sensibilidad y buena pluma, podía ofrecer a sus contemporáneos. Más que acertada descripción, lo transcrito es todo un programa de

⁵⁷ *Paisajes Magallánicos* (Buenos Aires, 1945), págs. 151 y 152. Este libro con una síntesis informativa sobre la materia y la novedosa inclusión de itinerarios turísticos, fue preparado como una contribución del autor y su congregación para la mejor realización del IX Congreso Eucarístico Nacional de Magallanes (1946), acto religioso de gran convocatoria en la época y al que se esperaba que concurrieran muchos visitantes procedentes del centro de Chile y de Argentina.



formas de desarrollo que alcanzaría su plena vigencia tres cuartos de siglo después, en nuestros días.

Excepción hecha de esta obra, y de otras del famoso explorador, no hubo por esos años cosa digna de registrarse en la materia.

Regionalmente, las cosas desmejorarían en el curso del segundo lustro en lo tocante a la economía, con visible desfavorable repercusión en la existencia de la comunidad. Por entonces, la progresiva disminución de empleos y la carestía de la vida eran los asuntos que de cualquier modo preocupaban al común y conformaban un factor de desaliento en lo que decía con alguna actividad innovadora. El turismo, todavía con mucho de quimera, pasó a un segundo plano del interés social como quedó de manifiesto con la paulatina declinación de las actividades del Touring Club de Magallanes, que ya no fueron noticias del vivir cotidiano. Las carencias que veinte años antes habían sido señaladas como trabas para el desarrollo turístico, eran ahora evidentes. La hotelería urbana, donde la había, era la que había sobrevivido de mejores épocas del pasado y su confortabilidad dejaba mucho que desear a los usuarios, más si foráneos; la hotelería rural era aún más precaria y para ejemplarizar basta recordar que en la extensa ruta entre Punta Arenas y el sector del Paine (400 kilómetros) de los cuatro establecimientos utilizados para los viajeros, los hoteles “Carpa Manzano”, “Morro Chico” y “Tres Pasos” eran alojamientos vetustos y con escasas comodidades; el cuarto, el hotel “Los Robles” situado en Río Rubens, con sus veintitantos años de antigüedad (había sido inaugurado en 1930) era el único que brindaba alojamiento aceptable y un excelente servicio de alimentación.

Los caminos tampoco habían mejorado mucho en ese veinteno y algo más, como que en la época invernal el viaje entre Punta Arenas y Puerto Natales se hacía en dos jornadas habitualmente. Los medios de transporte



terrestre habían aumentado en número, en especial los de carga, pero todavía eran insuficientes e inapropiados para viajes cómodos de largo recorrido. En cuanto al transporte marítimo, su estado era deplorable pues los buenos barcos de antaño se habían vendido, y las empresas armadoras regionales conservaban entonces la menor parte de la flota de vaporcitos con los que se había servido y aún se servía en parte el tráfico marítimo intrarregional y el de la costa atlántica, naves que carecían de las comodidades mínimas que exigía un buen servicio turístico.

En aquellos años de caminos interiores precarios, y cuando los automotores no abundaban, ir hasta “El Paine” -como se mencionaba al sector de atracción- era toda una aventura que únicamente gente entusiasta como Gromsch y otros pocos se habían atrevido a realizar. Privilegiados eran quienes, como invitados de la Sociedad Ganadera Río Paine conseguían llegar tras un *raid* caminero que los dejaba en un puertecito costero del lago del Toro (bahía Santucci, sudeste de la Península) y un viaje en cúter por sus aguas no siempre tranquilas, hasta el corazón del afamado distrito preandino como era el casco de la estancia “Río Paine”, en cuyos alrededores se tiene la mejor y más completa vista panorámica del macizo montañoso y desde el cual hacían excursiones a caballo hasta la orilla oriental del lago Grey, lugar apropiado para observar y disfrutar de la vista del glaciar homónimo. Tal ocurrió con el grupo familiar del odontólogo Diógenes Barrios que, al uso de la época, dejó un álbum fotográfico con vistas tomadas durante la excursión⁵⁸.

Entonces, cuando un viajero superaba la latitud de Puerto Natales, en la medida que se progresaba hacia el norte, la sensación de hallarse en una suerte de coto

⁵⁸ Este álbum fue donado años después por la viuda del Dr. Barrios, miembro de la conocida familia magallánica Pisano, al Instituto de la Patagonia que lo integró a su Archivo Fotográfico Histórico.



privado era inevitable y más todavía cuando camino a la estancia “Cerro Guido”, uno se apartaba de la senda principal para ingresar a la huella que conducía a la laguna Amarga, por cuya orilla se prolongaba hacia el interior hasta acceder al sector de Pudeto, en cuya vecindad se encuentra el salto grande del río Paine que intercomunica a los lagos Nordenskjöld y Pehoe. Es que se transitaba por un territorio donde el dominio privado campeaba desde 1905 y toda persona ajena a la actividad ganadera era mirada con extrañeza. Pero según adelantó el tiempo, esa doble percepción fue siendo superada por los hechos; la presencia extraña fue aceptada, aunque con los recaudos obvios en los caminos interiores, e incluso los visitantes pudieron contar con algún auxilio (suministro de gasolina, asistencia mecánica) en la estancia “Cerro Castillo”, el principal centro de crianza ovina de Última Esperanza, propiedad de la poderosa Sociedad Explotadora Tierra del Fuego omnipresente en ese importante distrito precordillerano.

Ante esas realidades inocultables, acceder a los lugares difundidos como de atracción tenía entonces, y lo tendría por mucho tiempo más, no poco de aventura. De allí que quienes dispusieron de ánimo y de medios para movilizarse constituyeron una excepción. Tal fue el caso de jóvenes, en especial miembros del Club Andino de Punta Arenas, amantes de la naturaleza por definición, que con sus aventuras deportivas centradas en los parajes montañosos y lacustres de Última Esperanza dieron una suerte de continuidad a los sueños y proyectos de otrora.

Acciones que exigieron entusiasmo, esfuerzo y recursos se materializaron en *raids*⁵⁹ motociclísticos y veranuegos desde Punta Arenas hasta el corazón del

⁵⁹ Con esta palabra inglesa se denominaban en la época los viajes realizados con medios mecánicos de movilización.



atractivo distrito del Paine⁶⁰. Ejemplar y ciertamente más esforzada fue la excursión de conocimiento programada y realizada a comienzos de 1945 por el conocido vecino de Punta Arenas Ramón Rada Senosiaín con tres de sus hijos mayores, cada uno con su bicicleta, que tuvo una duración de doce días. Por esos años, 1948, Hennig Willumsen y José Floegel, socios del Club Andino, llevaron a buen término la primera excursión andinística en la parte meridional de los Andes Patagónicos, consiguiendo incluso escalar dos montañas de mediana elevación situadas al occidente del lago Grey. Todas estas acciones no trascendieron a la prensa, pero fueron sin embargo conocidas y admiradas por la juventud de la época.

Los años de 1950 se hicieron notar para la historia de la materia que nos ocupa, por el surgimiento de asociaciones que, aunque con objetivos declarados diferenciales, coincidieron con el propósito de difundir las actividades en la naturaleza como factor de formación cultural y de bienestar existencial. Estas fueron el Club de Pesca y Caza de Punta Arenas (1950), el Foto-Cine Club de Magallanes; años después y el Centro Patagónico de Historia Natural en 1957, que se sumaron al antiguo quehacer del Club Andino (el Touring Club estaba inactivo desde mediados de los '40). Entre sus correspondientes asociados fue común que se repitieran membresías, por aquello del interés compartido por las cosas de la naturaleza. Más allá de sus actividades específicas, que las hubo interesantes y difundidas, en los casos del Club Andino, Foto-Cine Club y Centro Patagónico de Historia Natural, coincidieron integrantes que compartían el antiguo sueño de Werner Gromsch de la creación de un

⁶⁰ De cuantos pudieron realizar estos viajes recordamos los nombres de Hennig Willumsen, José Floegel, John Harper, Willi y Hans Roehrs. Casimiro Mrgudić y Jorge Pavisic.



parque nacional en el sector del Paine para su debida conservación y uso turístico⁶¹.

Lo interesante del caso, en cuya gestación nos tocó participar personalmente⁶² y su feliz realización, justifica por su trascendencia una consideración amplia.

En ese tiempo, la única posibilidad de crear parques nacionales y reservas naturales en Chile se daba sobre la base de la destinación de terrenos de propiedad fiscal que estuvieran vacantes. Ahora bien, desde muy antiguo, todo el patrimonio fundiario del Estado había venido siendo materia de disposiciones legales encaminadas, cuando era posible, a su utilización por privados a través de autorizaciones de tenencia precaria, o concesiones en arrendamiento reguladas por factores tales como el tipo de terrenos (forestales, pastoriles o de otra clase) con el objeto de su explotación económica, con precisión de la superficie a ocupar y al tiempo de concesión. En Magallanes ese patrimonio era inmenso entonces y se extendía por todo el territorio provincial, hallándose regulado para los propósitos de su ocupación y explotación por las disposiciones de la ley 6.152 del año 1937, inspirada en el fomento de la colonización. Este cuerpo legal en lo concreto calificaba los terrenos disponibles, sobre la base de la correspondiente división realizada por los funcionarios técnicos del Ministerio de Tierras y Colonización, en tres categorías: A, B y C, según sus características (ubicación, fisiografía, accesibilidad y otros) para su explotación pastoril (ganadería ovina y/o

⁶¹ Aunque lo había conocido durante los años escolares por las fotografías del padre De Agostini que estaban en las paredes del Colegio "San José" y por sus descripciones, mi conocimiento personal con la realidad del macizo del Paine se dio en excursiones realizadas en los años 1956, 1957 y 1958. Recién entonces pude apreciar directamente la imponencia de sus formas y la belleza conmovedora de sus paisajes; así pude comprender su maravillosa hermosura en momentos de emoción que no he olvidado y que originaron mi compromiso con esa admirable expresión de la naturaleza patagónica. Así me convertí en un propagandista de sus atributos como cosa digna de ser conocida.

⁶² El autor dirigió en esa época el Centro Patagónico de Historia Natural, de cuya fundación había sido inspirador.



bovina) o forestal. La primera concentraba el interés sobre los lotes A y B, en tanto que la C quedaba para calificar los terrenos estériles o escasamente aprovechables que, por lo común, eran poco accesibles por su ubicación geográfica o su elevación.

En el distrito interior de Última Esperanza, el patrimonio fundiario se ubicaba en una situación periférica respecto del dominio privado constituido tras los remates del año 1905. Ahora bien, el sector de atracción por su belleza paisajística y sus recursos naturales complementarios estaba dividido en la realidad entre ambas formas de propiedad: la privada, accesible y económicamente aprovechable, y la pública, menos accesible y de inferior calidad. En ella, su disponibilidad para los efectos de su conservación como parque o reserva nacional se reducía en los años de 1950 a un retazo que, en la división predial vigente se situaba en medio del macizo montañoso del Paine, a gran altura y sin acceso posible conocido, como que era y es, un espacio de cumbres y glaciares. Administrativamente, correspondía al lote I denominado “Lago Grey” en los planos del Ministerio de Tierras y Colonización.

El gran obstáculo que hasta entonces se había enfrentado por cuantos propugnaban la creación de un parque nacional que en su extensión espacial comprendiera a todos los sectores paisajísticamente de interés era, por consecuencia, la imposibilidad real de contar para ello con los terrenos necesarios que integraban el dominio privado -que no había estado ni estaba en situación de cederlos-, o que formaban parte del dominio fiscal y se encontraban legalmente concedidos en arrendamiento.

La originalidad de quienes en 1958 concordamos en el antiguo anhelo estuvo en que, abiertos a la realidad, pensamos en que la única posibilidad de lograr el soñado objetivo era la de solicitar al Ministerio de Agricultura, al que correspondía adoptar la determinación correspondiente,



que el mismo se hiciera efectivo en el lote I, destinándose como base inicial de un parque nacional de turismo, según la terminología de la época. Y así se hizo, cuando en 1958 representantes del Club Andino de Magallanes y del Centro Patagónico de Historia Natural suscribieron una petición formal conjunta con ese propósito. Esta acción fue reafirmada posteriormente con el viaje de Arnaldo Alarcón Fabres a Santiago, en su representación, para conseguir una entrevista con el Presidente de la República Jorge Alessandri, con el objetivo de participarle los altos fines de interés público que inspiraban la solicitud y obtener su apoyo. Así se hizo, y con el respaldo del mandatario el trámite burocrático se agilizó de modo que con fecha 13 de mayo de 1959 se dictó el Decreto Supremo N°383 del Ministerio de Agricultura que creaba el Parque Nacional de Turismo “Lago Grey”, con una superficie de 4.332 hectáreas.

Aquello fue todo un acontecimiento por partida doble. Históricamente, era un hito fundacional señero en Magallanes del que más tarde sería conocido como Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE). Fue indudablemente la realización feliz de la iniciativa pionera de Werner Gromsch al cabo de un cuarto de siglo de espera, y también lo conseguido fue un gran paso adelante; más que eso, constituyó el fundamento concreto para impulsar en el futuro inmediato al turismo como una actividad necesaria y de provecho para la región y sus habitantes. Mejor y más honroso término para un largo período hasta entonces irrelevante, imposible.

Otra actividad de los años finales de ese tiempo, que sí tuvo difusión periodística por la novedad que de suyo representaba como noticia, fue el ciclo de ascensiones a diferentes cumbres de los Andes Patagónicos australes en Última Esperanza. Esta especialidad deportiva había sido iniciada en forma pionera por los escaladores alemanes



Stefan Zuck y Hans Teuffel, que en 1937 escalaron la cima del monte que denominaron Almirante Nieto (Paine Este o Chico) de 2.670 metros de altura y, como se ha visto seguida por los andinistas aficionados Willumsen y Floegel en 1948, pero adquirió continuidad y notoriedad a contar de 1953-54.

En efecto, para entonces las montañas de la Patagonia concitaban el interés de los montañeros de todo el mundo, después que escaladores franceses habían conquistado la cima del monte Fitz Roy en 1952. El macizo Paine era para los informados otra de las conquistas posibles y con altas exigencias técnicas. Esas montañas, más que por su altura, llamaban la atención por sus formas desafiantes. Así, los primeros intentos fueron hechos por escaladores argentinos que, tras hacer cumbre en el Paine Chico, intentaron el ascenso de la cumbre principal (3.050 m) aunque sin éxito, con la sensible pérdida de dos de los integrantes de la expedición. Ese mismo año 1954, andinistas chilenos subieron el Cuerno Central o Principal (2.220 m) mientras que un segundo grupo de la misma nacionalidad conquistó el año siguiente las cumbres Central (2.670 m) y Sur (2.660 m) del Paine. La conquista de la cumbre principal, propiamente la de ese nombre, fue lograda en 1957 por una expedición italiana dirigida por Guido Monzino, que también alcanzó la cima de la Torre Norte del grupo famoso (2.260 m). Fueron esas las ascensiones iniciales centradas en la variedad de cumbres que ofrece el conjunto del Paine y que fueron proseguidas durante los años de 1960 y los que han seguido hasta el presente, por montañeros de diferentes nacionalidades (chilenos, argentinos, italianos, británicos, neozelandeses, sudafricanos, eslovenos, españoles, finlandeses, franceses, norteamericanos y japoneses), haciendo posible su repetida conquista cada vez por rutas de ascenso reputadas como más difíciles.



El explorador epónimo de esas montañas, Alberto De Agostini, fue testigo de las conquistas efectuadas por la expedición de Monzino a la que acompañó en una suerte de viaje de despedida de la Patagonia, oportunidad en que hizo sus últimas tomas fotográficas del macizo afamado. Tiempo antes, entre enero y marzo de 1956, había hecho otro tanto con la expedición conducida por Giuseppe Morandini, inspirada por el antiguo explorador, que consiguió escalar por primera vez el monte Sarmiento, no el más alto pero sí el más espectacular por sus formas de los Andes de Tierra del Fuego. Unas y otras hazañas andinísticas fueron recogidas por todas las publicaciones especializadas del mundo y tuvieron el debido eco en las de difusión turística, y con eso en mucho contribuyeron a popularizar y difundir los atractivos naturales de los Andes Patagónicos australes y de los Andes Fueguinos.

El período en consideración concluiría con una noticia triste como fue la del fallecimiento del padre Alberto De Agostini en su tierra natal del Piamonte, justamente cuando y como suerte de aporte postrero a la tierra que lo había acogido medio siglo antes y había sido el teatro de sus hazañas exploratorias, vio la luz su último libro, *Magallanes y Canales Fueguinos. Itinerarios turísticos* en cuyo contenido escrito e ilustrado se reiteraba la riqueza panorámica, materia prima para el desenvolvimiento de la actividad turística. En esa hora, sin embargo, aunque el sentimiento de pesar por su deceso fue generalizado en Magallanes, pocos pudieron dimensionar la magnitud de sus contribuciones. La suya en verdad fue una empresa colosal de exploración y más aún, de divulgación de las maravillas de la naturaleza austral. Ninguno como él había hecho tanto para dar a conocer a Magallanes en el mundo entero como una región de neta vocación



turística. Con su muerte se cerraba todo un ciclo histórico admirable, tipificado como una auténtica etapa de sueños. Ahora, de cara al porvenir, debía seguir el tiempo de las realizaciones.

3. Tiempo de ideas claras, determinación y realizaciones 1961-1980

Primera década 1961-1970

Y llegaron los años '60, época en que la noción corriente sobre el turismo había trascendido hacía mucho las fronteras internacionales. Era cada vez más claro que tal actividad, por darle esa calidad, ya no era asunto de gente acomodada como había sido antaño, sino también de los estratos sociales medios según lo hacían saber los diarios y revistas. El turismo, en buenas cuentas, había dejado de ser un concepto etéreo para convertirse en una actividad concreta, saludable y conveniente, y que por ello debía ser estimulada. Así se entendía a lo largo y ancho del mundo, y también en Chile, por autoridades públicas y empresarios privados. Ciertamente, los tiempos habían cambiado incluso para Magallanes, por lo que no fue de extrañar que aquello que tres décadas atrás había sido un sueño de unos pocos entusiastas, entonces se viera como un asunto -negocio- que podía interesar a entidades cuyo quehacer económico caracterizador no guardara relación alguna con la materia.

Tal fue el caso, casi paradigmático, de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, por lejos la empresa más importante de la región hasta la mitad del siglo, lapso del predominio de la producción ganadera ovina en la economía de Magallanes, y que en 1960 en una determinación que no dejó de sorprender decidió hacer una inversión inmobiliaria en un terreno central de Punta Arenas para la construcción de un establecimiento



hotelero. La ubicación elegida no pudo ser mejor, a un costado de la plaza Muñoz Gamero, donde se situaba el terreno que había pertenecido a la sucesión de Charles Williams y que había concitado antaño el interés de la Sociedad Menéndez Behety, que había planeado hacia 1933 erigir allí un gran hotel de turismo.

El hecho de cuya importancia el vecindario puntarenense se fue imponiendo en la medida que fue adelantando una construcción de real envergadura y proporciones, por su tamaño y estilo, fue -así se aprecia en la retrospectiva histórica-, una señal muy potente de modernidad urbanística e innovación económica. Concluido el edificio al promediar 1962, fue arrendado por su propietaria a la Empresa Hotelera Panamericana S.A. que puso en funcionamiento el hotel “Cabo de Hornos”, pensado precisamente para satisfacer las necesidades de apropiado alojamiento en un plan de fomento turístico. No quedó solo en ello la entidad propietaria, pues concordando con su objetivo, decidió la construcción de un establecimiento del género en una de sus estancias (Hostería “Patagonia Inn” en la estancia “Dos Lagunas”, Última Esperanza), el primero edificado para el desarrollo del turismo rural en un distrito tan bien dotado paisajísticamente.

El edificio del hotel “Cabo de Hornos” destinó su planta baja al arrendamiento comercial y en uno de sus locales, tras la inauguración, la empresaria Nadića Skarmeta instaló su agencia de turismo “Skartour”, la primera de la especie que inició el negocio de la operación turística, que desde un principio y vista su actividad fue recibida localmente como otra auspiciosa señal de renovación económica. Esta iniciativa no demoró en ser replicada en Puerto Natales, ciudad que ya aspiraba a capitalizar el futuro movimiento turístico hacia su privilegiado *hinterland* preandino, donde Manuel Suárez Arce y Juan Navarro Vásquez crearon en 1964 la primera agencia local del ramo, “Turispaine”.



Que las cosas habían comenzado bien con la década, lo ratificó por otra parte la dictación del Decreto Supremo 1.050 del Ministerio de Agricultura, de fecha 5 de diciembre de 1961, por el que se ampliaba la superficie del Parque Nacional de Turismo “Lago Grey”, que alcanzó entonces 24.332 hectáreas y, detalle importante, cambiaba su denominación a la muy apropiada de “Torres del Paine”, que fuera asignada históricamente para identificar a las primeras formas caracterizadoras del macizo que integran observadas por ojos foráneos. En su gestión exitosa, otra vez habían estado quienes habían impulsado la creación original años antes. Hacia el final de la década, según se verá, la gestión del gobierno regional hará posible una segunda ampliación que dejará la cabida del parque nacional en 35.532 hectáreas.

Para quienes desde hacía años soñábamos con impulsar el turismo como factor variado para el desarrollo regional, esos acontecimientos nos hicieron comprender que importaba seguir en ello y qué mejor, pensamos, que convocar a cuantos en Punta Arenas, instituciones y personas participaban de ese predicamento en un acto que permitiera informar, reflexionar y considerar sobre tan relevante materia con el objetivo de impulsar la actividad. De ese modo, el buen rumbo que traían los acontecimientos se jalonó al promediar 1963 con otro hito como fue la realización del Primer Congreso Regional de Turismo. Convocado por la Cámara de Comercio e Industria de Magallanes, organismo corporativo que reunía al empresariado correspondiente de Punta Arenas, en el mismo tomaron parte instituciones y personas que se interesaban en la materia y que concordaban en su visión de ser el turismo una actividad que debía ser impulsada, conocidos como eran desde antiguo sus buenos fundamentos y posibilidades de desarrollo. Ello, era claro, cuadraba a la perfección con las aspiraciones colectivas



de renovación de la economía regional. Las conclusiones del congreso fueron las obvias y por entonces no pasaron de su realización más que como la expresión de anhelos de la comunidad, que debía ser tenida en cuenta por los sectores públicos y privados para sus futuros planes de fomento productivo.

De ellas, una sí se concretaría en el próximo futuro, como fue la petición elevada al Supremo Gobierno de crear en la zona centro-occidental de la Tierra del Fuego el Parque Nacional “Alberto M. De Agostini”⁶³, con el fin de preservar su sector paisajísticamente mejor dotado y revelado al mundo principalmente por obra de las exploraciones y publicaciones del religioso salesiano. El acuerdo, transformado en solicitud formal fue tramitado rápida y favorablemente informado por la jefatura de la VIIIª Zona Forestal⁶⁴ y elevada a la consideración superior para la definición de sus cabida y límites, y así proceder posteriormente a la formalización de la iniciativa (agosto de 1963).

Consecuencia directa del congreso fue la creación de la Corporación Magallánica de Turismo (COMATUR), como entidad privada para formular e impulsar iniciativas conocidas y otras por plantearse en orden al fomento de la actividad. En su organización participaron varios de cuantos se habían ocupado y se ocupaban entonces del turismo como asunto de interés general, Arnaldo Alarcón, Nadiča Skarmeta, Nicolás Marcos Mladinić y el autor, además de miembros del Club Andino y del Club de Pesca y Caza (julio de 1964).

⁶³ Iniciativa del autor formulada años antes y reiterada en forma de propuesta en el congreso.

⁶⁴ Por entonces y a falta de otro organismo, esta dependencia del Ministerio de Agricultura tenía la tuición de las reservas fiscales atendida su cobertura vegetal caracterizadora.



Sus propuestas iniciales estuvieron referidas a la aprobación de la creación del futuro Parque Nacional “Alberto De Agostini”, a la construcción de una hostería en terrenos del Parque Nacional “Torres del Paine” para brindar alojamiento a sus futuros visitantes y la gestión ante la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego de la donación de un puente colgante de su propiedad, que había quedado sin uso por la construcción de uno nuevo de hormigón armado sobre el río de las Chinas, en el camino público desde la estancia “Cerro Castillo” a la de “Cerro Guido” y zona interior de atractivo turístico. Tal petición se fundaba en el hecho de que su estructura de hierro era desarmable, lo que hacía posible su reubicación y reutilización⁶⁵. Lo que COMATUR deseaba era su traslado y rearme sobre el río Paine, aguas abajo del salto grande, en el paraje denominado Pudeto, para hacer posible el acceso a los terrenos del lado occidental que formaban parte del Parque Nacional “Torres del Paine”. De cumplirse ese objetivo, se planeaba construir la hostería en algún lugar de la costa del lago Pehoe, cuyos planos se encomendaron al arquitecto Miguel García Fernández. De ese modo el parque nacional podía convertirse en el corto plazo en una realidad tangible por su accesibilidad y su provecho para el turismo de naturaleza, tal y como lo habían soñado Werner Gromsch y otros pioneros ya desaparecidos.

En esos objetivos precisos se centró la actividad del nuevo organismo cuya presidencia se encomendó a Arnaldo Alarcón, por cierto el más calificado para el cargo por su dominio de la materia y sus conocidas iniciativas atingentes. Los tres tuvieron favorable culminación según pasa a verse.

⁶⁵ Esta y otras dos estructuras idénticas fabricadas en Gran Bretaña habían sido importadas a comienzos del siglo XX por la mencionada sociedad e instaladas una, sobre el río de Las Chinas, otra sobre el río Paine aguas arriba del lago Nordenskjöld y una tercera sobre el río Grande en Tierra del Fuego. Las tres al parecer quedaron instaladas y en uso en 1910.



La creación del nuevo Parque Nacional “De Agostini”, tras superar las demoras burocráticas, entre ellas la muy importante referida a su cabida y delimitación se hallaba para octubre de 1964 en estado de hacerse efectiva, pero debido a las circunstancias propias del cambio de gobierno en el país debió esperar hasta enero de 1965. Entonces, por el Decreto Supremo 80 del día 22, suscrito por el Presidente Eduardo Frei Montalva y por su ministro de Agricultura Hugo Trivelli, se creó el Parque Nacional “Alberto M. De Agostini”, con una superficie de 480.000 hectáreas, cabida en la que se incluía lo más notable de sus formas naturales, fiordos, glaciares, ventisqueros y montañas, entre estas el tan afamado monte Sarmiento.

Tocante al segundo asunto, la Ganadera de Tierra del Fuego (redenominación recientemente acordada por el directorio para la antigua Explotadora) acogió favorablemente la solicitud que hiciera COMATUR y donó el puente colgante para el objetivo pensado. La Dirección Provincial de Vialidad asumió la responsabilidad de su desarme, traslado y rearme en el punto previamente elegido, todo ello con recursos fiscales. Concluida la obra, fue inaugurada el 13 de octubre de 1964 con asistencia del ministro de Tierras y Colonización Paulino Varas A., del intendente de la Provincia Raúl Carmona Román, ejecutivos de la Ganadera de Tierra del Fuego, autoridades locales e invitados, ocasión en que se puso la primera piedra de la futura hostería de COMATUR. El puente recibió entonces el nombre de “Werner Gromsch” en recuerdo y homenaje de quien había sido el gran impulsor de la protección de las bellezas naturales del distrito en la forma de un gran parque nacional.

Con esa obra en estado de servir, adelantó el proyecto arquitectónico de la que se deseaba fuera la primera hostería que acogiera a los turistas que habían de comenzar a venir en un cercano futuro. Aunque el mismo fue terminado



a satisfacción, debió aguardarse la oportunidad para su construcción, aspecto para lo que era necesario definir previamente tres puntos claves, a saber, los recursos para la obra y la definición de qué entidad se haría cargo de su administración una vez concluida la misma; luego, aspecto no menos importante, debía encontrarse una forma de concesión legal a COMATUR para el uso del terreno en una propiedad fiscal, asunto para el que no se disponía entonces de alguna normativa específica; y, por fin, la elección del lugar en que debía levantarse la hostería y la construcción de un camino de acceso al paraje, junto con la disponibilidad de los recursos económicos para ejecutar ambas iniciativas. Así las cosas, la iniciativa demoró en concretarse, a la espera de satisfacerse en forma tales requerimientos. Mientras se aguardaba, una circunstancia natural imprevisible como fue la crecida del río Paine afectó seriamente una de las bases del puente Werner Gromsch, lo que originó su debilitamiento progresivo hasta su derrumbe y destrucción total, en el transcurso de otro fenómeno natural como fue la gran crecida fluvial de 1982. Esa lamentable ocurrencia postergó *sine die* el acariciado proyecto de COMATUR. Sin embargo, ese desenlace para un esfuerzo laudable, lejos de desanimar, hubo de servir de acicate para su replanteamiento en el porvenir cuando las circunstancias fueran propicias.

En el ambiente proclive a la revalorización del turismo en Magallanes y a su consiguiente fomento, el lustro inicial de los años '60 hubo de registrar la recuperación de una operación comercial de treinta años atrás, como habían sido los viajes de turismo a los canales y fiordos de Tierra del Fuego. La misma fue revivida y retomada con propiedad, por la Compañía Marítima de Punta Arenas S.A. (COMAPA), sucesora mercantil de la Sección Marítima de la antigua Sociedad Menéndez Behety, con cruceros que se desarrollaron en las estaciones de primavera y verano de 1964-65 con satisfactoria acogida popular. Este interés del



sector privado, lejos de ser excepcional, debe ser tomado como una nueva muestra de la apertura que el mismo mostraba ante las posibilidades que se advertían para la novedosa actividad, que ciertamente lo era en la región, particularmente en lo tocante a la prestación de servicios.

¡Y volvían los trasatlánticos! El 19 de enero de 1964 la prensa de Punta Arenas daba cuenta del arribo del *Monte Umbe*, un gran barco de pasajeros de bandera española en un crucero de navegación turística iniciado en Buenos Aires, con recaladas en Montevideo, Punta Arenas y Ushuaia, con 450 turistas de diferentes nacionalidades a bordo, y se anunciaba la próxima llegada del *Cabo San Vicente*, de igual bandera y 750 pasajeros. Era el esperado retorno de los cruceros turísticos de antaño tras un largo intermedio de un cuarto de siglo, cuya oferta, a modo de plato fuerte, contemplaba la ya afamada navegación por el estrecho de Magallanes y los canales fueguinos septentrionales y meridionales. Para su debida atención, COMATUR asumió la iniciativa para capacitar guías *ad hoc*.

La circunstancia, por otra parte, puso en evidencia la necesidad de mejorar la infraestructura portuaria de Punta Arenas; en realidad entonces se contaba con solo un muelle utilizable para el servicio de pasajeros y carga (el antiguo fiscal, ahora “Arturo Prat”). Desde luego se requería pavimentar su plataforma, dotarlo con elementos variados de apoyo y considerar su alargamiento⁶⁶.

⁶⁶ Debe tenerse presente la variación que tuvo la construcción naval mundial entre los años anteriores y los posteriores a la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), en un proceso tecnológico dinámico que ha continuado hasta nuestros días. Ello se manifestó en la época de que se trata, con el arribo de naves de mayor tamaño, tonelaje y calado que exigió, por todas partes, una preocupación especial en las administraciones portuarias que, en el caso de Punta Arenas, incluía la necesidad de brindar la mayor comodidad y seguridad a los pasajeros que arribaban en plan turístico. Así comenzó a cobrar forma la idea, afirmada con los años y la experiencia, de priorizar el uso portuario del porvenir de manera preferente para la atención de naves de turismo tal y como hoy ocurre. Ello se conseguiría con proyectos que buscaban reservar para el antiguo puerto ese servicio, más el de naves especiales (antárticas, científicas) y habilitando nuevos espacios litorales destinados al servicio exclusivo de carga (Muelle José de los Santos Mardones, en bahía Catalina).



El gobierno regional se ocupó de la materia desde un principio y con importante inversión fiscal. De hecho, al finalizar el primer trienio de nuestro mandato (1964-67), el conjunto de obras realizadas y en desarrollo abarcó la pavimentación de la plataforma, la construcción de defensas, el dragado y otras faenas complementarias que llegaron a cumplido término en el transcurso de la segunda etapa de nuestro período de gobierno. Tuvo inicio así y continuado desarrollo todo un programa de renovación y mejoramiento que se llevaría adelante durante las próximas décadas, con inevitables altibajos es cierto, pero sin olvidar la importancia de esa infraestructura. En ello se está todavía, ahora bajo la responsabilidad y visión de la Empresa Portuaria Austral.

Lo ocurrido tuvo una suerte de efecto multiplicador. Y en efecto lo fue, pues a partir de entonces y por lo que restaba de la década, se fueron conociendo noticias de inversión en negocios de hotelería urbana y rural, renovación del parque automotor (buses de pasajeros), adquisición de embarcaciones y en la operación turística propiamente tal, iniciativas que aun limitadas y modestas como pudieron ser algunas, daban cuenta de un ánimo innovativo estimulante en el seno de la comunidad regional. Contribuyó a ello, según se verá, el funcionamiento de la Corporación de Magallanes a contar de 1968, entidad que estimuló mediante préstamos a privados al fomento productivo, en el caso orientado al desarrollo turístico. Sus beneficiarios fueron empresarios de Punta Arenas y Puerto Natales, y sus rubros principales, la hotelería y el transporte. En el primero de ellos merece mención el emprendimiento liderado por Manuel Suárez Arce y su socio Juan Navarro, con la participación de Sergio Zalej, que permitió la construcción y habilitación de la Hostería



“Pehoe”, la primera en funcionar en la jurisdicción del Parque Nacional “Torres del Paine”⁶⁷.

Y así se inició la segunda parte de la década, los años de 1965 a 1970, en la que el protagonismo en el impulso del turismo fue asumido por el gobierno regional de Magallanes.

Aquí cabe una necesaria explicación, por la participación que nos cupo en calidad de Intendente de la Provincia, responsabilidad para la que fuimos designados en noviembre de 1964 por el nuevo Presidente de la República, Eduardo Frei Montalva. Nuestro compromiso personal con la Región Magallánica -su geografía, historia, naturaleza y tradiciones- era antiguo y probado. Originado y cultivado en el seno de una familia de inmigrantes croatas, endilgado y fortalecido durante los años escolares en el Colegio “San José”, y reafirmado por la experiencia de la juventud, había madurado hasta convertirse en razón motivadora de mis afanes de la existencia adulta.

Así entonces, y con ideas claras de cuanto podía y debía hacerse para el desarrollo integral de la región y del bienestar de sus habitantes, el fomento del turismo fue abordado como un asunto de interés prioritario, teniendo en consideración la complejidad que suponía la materia. Las iniciativas y realizaciones correspondientes desarrolladas en el transcurso de un sexenio (dos períodos de gobierno 1964-57 y 1967-70), pueden ser resumidas en sus aspectos más importantes:

⁶⁷ Para el efecto el Ministerio de Tierras y Colonización hizo concesión de un islote de propiedad fiscal vecino a la orilla oriental del lago Pehoe a la sociedad emprendedora, el que se unió después a tierra firme con un puente peatonal.



a) *Valorización y conservación del patrimonio natural en tanto que sus elementos paisajísticos, ambientales y vitales conforman la materia esencial para el desarrollo del turismo*

- Apoyo a la creación del Parque Nacional “Alberto M. De Agostini” y propuesta para sus sucesivas ampliaciones, hasta enterar una cabida de 790.000 hectáreas (DD.SS. 80 de 1965, 330 de 1967 y 264 de 1969, todos del Ministerio de Agricultura).

- Creación del Parque Nacional “Monte Balmaceda” con 7.900 hectáreas de cabida (1966). Después de 1970 se incorporó al Parque Nacional “Bernardo O’Higgins”.

- Creación del Parque Nacional “Bernardo O’Higgins” con 1.761.000 hectáreas en jurisdicción de la entonces Provincia de Magallanes y con extensión adicional sobre la de Aysén. Se hizo efectiva con la reserva de la sección continental andina al norte del paralelo 51° S, a fin de incluir el gran Campo de Hielo Patagónico Sur y sus zonas periglaciares en territorio chileno (1969).

- Creación del Parque Nacional “Hernando de Magallanes” con 800.000 hectáreas de cabida (1969). Tuvo por objeto reservar toda la sección insular occidental del archipiélago de la Tierra del Fuego hasta el océano Pacífico.

- Creación del Parque Nacional “Pali Aike” con 5.170 hectáreas (1970), para dar estatuto de protección a la zona volcánica del Escorial del Diablo, sector chileno, en la zona nororiental patagónica de Magallanes.

- Creación de los monumentos naturales “Cueva del Milodón” (1966), “Los Pingüinos” (1966) y “Laguna de los Cisnes” (1966), situados en Última Esperanza, islas Magdalena y Marta del sector norcentral del estrecho de Magallanes, y en la isla grande de Tierra del Fuego, respectivamente. La propuesta correspondiente incluía también al Morro Chico, sector posteriormente



desafectado.

- Ampliación del Parque Nacional “Torres del Paine” hasta una cabida de 35.332 hectáreas (1970).

- Creación de las reservas nacionales “Yaganes” y “Holanda”, ambas en la isla Hoste, y la Reserva Nacional “Alakalufes” (1969). las primeras se incorporaron posteriormente al Parque Nacional “Alberto M. De Agostini”, y la segunda, incluyendo la sección occidental del Parque Nacional “Hernando de Magallanes”, se integró con otras unidades menores como Cabo León en la isla Riesco, para dar forma al gran Parque Nacional y Reserva Nacional “Kawésqar” (el primero de ellos abarca 2.842.329 hectáreas, a las que se suman las 2.628.429 de hectáreas de la Reserva, es decir, 5.470.758 hectáreas protegidas)⁶⁸.

La abierta acogida brindada a las proposiciones de la Intendencia de la Provincia por el Ministerio de Agricultura, particularmente por su titular Hugo Trivelli, hizo posible la creación de todo un sistema regional de áreas protegidas que comprendió de preferencia sectores prístinos, esto es, no sujetos a explotación económica o a intervención antrópica⁶⁹. Pero además, en el caso del Parque Nacional “Bernardo O’Higgins” añadimos, otra vez con más de intuición que de ciencia, la importancia de albergar en su cabida el gran campo del Hielo Patagónico Sur, esto es

⁶⁸ <https://laderasur.com/articulo/parque-y-reserva-nacional-kawesqar-el-desafio-de-planificar-y-conservar-dos-de-las-areas-protegidas-mas-grandes-de-chile/>

⁶⁹ En efecto, el autor a lo largo de ese período de gobierno y de la intensa relación que hubo de mantenerse, pudo desarrollar un intenso sentimiento de empatía con el ministro Trivelli, que derivó en amistad, lo que facilitó las cosas. Tanto fue así, que la valoración que este secretario de Estado hizo de mi gestión fue razón suficiente para la designación como uno de los dos representantes de Chile en el II Congreso Latinoamericano de Parques Nacionales, realizado con el auspicio de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) en Bariloche, Argentina (1968). En esa oportunidad conocí a María Buchinger, dirigente de la última entidad, con quien mantuve posterior y fecunda relación en orden al interés común por la protección y uso sustentable de la naturaleza.



el mayor espacio englaciado permanente del hemisferio sur del planeta fuera del continente antártico y, como tal, relicto tangible expresivo de la etapa final de la gran glaciación pleistocénica, situación excepcional que exigía por su ubicación ser protegida para beneficio de la ciencia, condición esta igualmente compartida por los sectores prístinos de varios de los parques nacionales creados.

Otra excepción se dio con el caso del Parque Nacional “Pali Aike”, pues en su área no se daban, como no se dan, las características estéticas naturales que califican un paisaje para la noción común, pero sí -y de allí su valor e importancia-, su condición geológica de ser un testimonio del último fenómeno paleovolcánico en la parte sudoriental de la Patagonia y como tal, porque la conjunción de diferentes factores le otorgan el carácter de ecosistema natural único, merecedor por ese solo hecho de ser reservado para su estudio. Este parque, asimismo, tiene un valor histórico pues en su espacio protegido se contienen yacimientos de interés arqueológico y paleontológico, que dan cuenta de las circunstancias y formas de la ocupación humana durante la fase inicial del Holoceno Tardío y su interrelación con la fauna preexistente.

De este modo, al concluir 1970 la Región de Magallanes mantenía bajo el estatuto legal de conservación en las formas mencionadas el 51% de su territorio, esto es, 6.835.982 hectáreas, o sea un enorme patrimonio natural conformado por nueve parques nacionales (siete nuevos), seis reservas nacionales (cuatro nuevas) y tres monumentos naturales (todos nuevos) que se extendían y extienden a lo largo y ancho de la mitad occidental del mismo, excepción hecha del Parque Nacional “Pali Aike”, en el que se preservaban y preservan determinadas áreas por su belleza escénica, características geológicas, riquezas animal y vegetal, o por su importancia histórico cultural, para el solaz del pueblo, el interés de la ciencia y



el desarrollo del turismo. Fue aquel un logro excepcional que otorgó una honrosa primacía a la Región Magallánica y que, de modo cierto, sirvió de ejemplo para otras zonas del país.

En retrospectiva, pocas de cuantas iniciativas llevamos adelante en este tiempo durante el ejercicio de la responsabilidad de gobierno regional nos dieron más satisfacción, sentimiento que se ha afirmado con el paso de los años por cuanto de acertada y feliz intuición tuvo de motivación en lo que, de verdad, nos adelantamos en el desarrollo de una comprensión que entonces recién despuntaba y que desde no hace mucho tiene plena aceptación y vigencia a lo largo y ancho del mundo.

Esa preocupación por la conservación natural fue recibida entonces con una indiferencia neutral por la gran parte de la comunidad. Si unos pocos, contados, pudieron aplaudirla y sumarse a ella, otros (no tan pocos) pudieron ver, y de hecho vieron en la misma, una suerte de esfuerzo retrógrado, en cuanto que con sus objetivos se podía limitar la disponibilidad de territorio para la explotación económica; parecía un contrasentido en un tiempo en que toda iniciativa de fomento o adelanto presuponía esencialmente un objetivo de carácter económico. Esta visión corta se hizo evidente cuando, en el caso del Parque Nacional “Torres del Paine”, se añadieron a su cabida original campos que se habían visibilizado como aprovechables para el pastoreo. Afortunadamente se impuso la racionalidad conservacionista.

b) Accesibilidad a los sitios de atracción turística

Las iniciativas y realizaciones correspondientes tuvieron como objetivo la modernización y ampliación de la red vial de la región, tanto para permitir el libre como más expedito acceso de la población a los sectores considerados como de interés turístico, como para favorecer su conocimiento



y aprovechamiento económico y cultural. En su desarrollo se incluyó la pavimentación del camino entre Punta Arenas y Puerto Natales (después Carretera Nacional N°9), que representó un doble desafío como inversión pública de elevado monto y como infraestructura de extendido desarrollo temporal, de la que al concluir el año 1970 se hallaba ejecutada y en uso una quinta parte. Asimismo, se hicieron mejoramientos sustanciales en las rutas hacia Fuerte Bulnes, al sur de Punta Arenas, y desde Puerto Natales hacia el norte, aspecto que incluyó obras de arte y señalética para su mejor utilización.

c) Acciones de fomento a la actividad turística tanto en el sector público como en el privado

Tocante al primer aspecto, se creó en 1966 la Comisión Provincial de Turismo como entidad especializada y en dependencia directa del Intendente, a fin de gestionar y/o coordinar todas las iniciativas referidas a la materia, en orden a la sensibilización de la comunidad respecto del turismo como necesidad social y cultural, de manera tal de hacer del mismo un factor clave para su desarrollo como emprendimiento de carácter económico para beneficio general.

Para esta actividad fueron convocados a colaborar Arnaldo Alarcón Fabres y otros, por su probado compromiso con la materia y gran voluntad de servicio público. La favorable experiencia de Punta Arenas hizo posible su réplica el año siguiente en Puerto Natales y Porvenir, con la creación de sendos comités locales. Su labor principal se refería a la difusión popular del turismo y a la canalización de las iniciativas que surgieran en consecuencia. En el seno de esta entidad *ad hoc* se dio la iniciativa loable por demás de impulsar el que se llamó “turismo social”, modalidad puesta en práctica en noviembre de 1966 y que buscaba que el vecindario



magallánico de ingresos limitados pudiera conocer en forma económica los principales lugares de atracción de Magallanes, con el propósito de estimular el turismo interno y hacer, por consecuencia, de todo habitante de la región un propagandista de sus bellezas naturales. Como referencia de su buen comienzo, basta señalar que en la primera etapa de su desarrollo (entre noviembre de 1966 y febrero de 1967) se realizaron 51 viajes desde Punta Arenas a Fuerte Bulnes y Río Verde, que incluyeron asimismo la navegación entre Puerto Natales y el Parque Nacional “Monte Balmaceda”, en los que participaron 2.465 personas.

Pero un adelanto de real significación se tuvo a contar de 1968, una vez que entró en vigencia la ley 13.908 modificatoria de una anterior de 1960 que, entre otros aspectos, había dado origen a la Corporación de Magallanes como organismo para administrar la enajenación de tierras fiscales de Magallanes y disponer de su producto para el desarrollo de obras de interés público. Mediante el nuevo cuerpo legal, el citado organismo devino en un ente promotor de fomento general, particularmente del económico productivo, con nuevas atribuciones y recursos, además de capacidad para su gestión e inversión según lo requiriera el desarrollo general y el bienestar de los habitantes. Presidido por el Intendente de la Provincia y con un consejo ampliado con integración de diferentes sectores de la comunidad, el mismo conformó toda una inédita experiencia por sus beneficiosos resultados del más variado orden y que contribuyó, de paso, a estimular con sus obras el ánimo de general recuperación que caracterizó la época luego del colapso socioeconómico registrado hacia la mitad del siglo y al que antes se ha hecho referencia.

En la materia, precisando, la CORMAG (acrónimo por la que se denominó a partir de entonces a la entidad) decidió,



por una parte, hacer inversiones en proyectos específicos atingentes y, por otra, a respaldar financieramente a inversionistas privados que presentaran proyectos de interés. Y así se hizo efectivamente, brindándose el necesario apoyo a emprendimientos en los rubros de hotelería, parque móvil e información documental⁷⁰.

Por fin, en un contexto así de estimulante y promisor, el empresariado privado se hizo presente hacia el fin de la década con proyectos de inversión en Punta Arenas y Puerto Natales principalmente referidos a los ramos mencionados, más el de operación turística. Estaba claro para 1970 que el turismo ya no era un concepto meramente retórico y vacío, sino que una realidad tangible y potente, que concitaba el interés de muchos y animaba a participar en su fomento como cosa buena y necesaria.

Segunda década 1971-1980

La década final del período en consideración, los años de 1970 con una actividad turística en marcha, quedará en la memoria de la posteridad por cuatro hechos caracterizadores definitivamente determinantes: la consolidación del Parque Nacional “Torres del Paine” como patrimonio natural de uso y acceso público; la creación de la institucionalidad pública necesaria para la organización y manejo de ese patrimonio; la ampliación y consolidación de la inversión privada en el rubro turismo; y el desarrollo de estudios e investigaciones con objetivos de un mayor

⁷⁰ Las primeras publicaciones del género fueron el plano *Caminos principales de la Provincia de Magallanes* (con recuadro referido a la Zona de Atracción Turística del Paine), editado por la Ganadera de Tierra del Fuego-Hotel Cabo de Hornos hacia 1963-64, y el excelente y bien informado *Plano de Uso Múltiple de Magallanes* (CORMAG, 1967), uno y otro preparados para fomento del turismo intrarregional. Asimismo, las guías *Magallanes... Un mundo distinto* (editada por la agencia Tehueltur) y *Magallanes 70*, publicada por Impresos Coirón bajo la coordinación del periodista Jorge Babarovic. En referencia a la última, un veterano del periodismo y del turismo como fuera José Kramarenko, escribió después valorando su aparición: *Constituye el más valioso fruto de los desvelos y visión de los precursores del turismo regional. Es un corolario de muchos sueños realizados* (El Magallanes, 1970).



y mejor conocimiento del patrimonio (natural, histórico, científico y cultural) para su debida sustentabilidad y sensibilización de la comunidad regional respecto de sus beneficios de diverso orden.

En cuanto al primer aspecto, el Parque Nacional “Torres del Paine”, debe recordarse, su origen y primer crecimiento se dieron sobre la base de la disponibilidad de terrenos fiscales, en el contexto de la división predial preexistente en Magallanes. Así, el parque había tenido su principio con la destinación del único lote vacante en el espacio previsto para su creación en 1959; luego, la preocupación permanente por su ampliación permitió que la misma se hiciera paulatinamente efectiva, en la medida que al lote original se le adicionaron predios vecinos, según fueron venciendo los correspondientes arrendamientos o, si fue el caso, también por la caducidad de contratos por causa legal. De esa manera, se agregaron otros cuatro lotes que enteraron la cabida de 35.332 hectáreas para 1970. Pues bien, siguiendo igual procedimiento, en 1975 se añadieron al parque otros varios lotes adyacentes, incluyendo -cosa importante- todos los cuerpos de agua intermedios (lagos, lagunas), con lo que la superficie bajo protección totalizó 142.979 hectáreas.

Un nuevo agregado se tuvo en 1976, gracias a la importante donación de 12.500 hectáreas correspondiente a la superficie de la antigua estancia “Río Paine”, hecha por su último propietario Guido Monzino, con lo que el Parque Nacional “Torres del Paine” enteró la cabida de 153.979 hectáreas. La relevancia de este gesto filantrópico estuvo en que los terrenos correspondientes eran, a diferencia de los otros bajo protección, orográficamente de planicies y gran amplitud, con espléndida situación central definida al norte y al este por la costa del lago Pehoe y por el curso



del río Paine, además de una parte del lago del Toro, respectivamente, y al sur por el río Serrano. Allí habían radicado desde un principio (1896) las instalaciones del casco del establecimiento, con acceso lacustre y caminos interiores, más un pequeño aeródromo, lo que hacía del mismo un sitio espléndido para situar el centro administrativo del parque, como no demoró en suceder.

Con posterioridad y encontrándose ya a cargo de su administración la Corporación Nacional Forestal, se hizo un ajuste de límites por el lado oriental con terrenos que habían formado parte de los campos de las estancias “Cerro Guido” y “Cerro Castillo” (zonas de Laguna Azul, lago Sarmiento y Sección Lazo, principalmente) que habiendo sido expropiadas en 1972 por causa de la Reforma Agraria, en el proceso que la siguió a contar de 1976 (contra reforma) fueron expresamente excluidas del reordenamiento predial e incorporadas al patrimonio bajo reserva, lo que dejó la cabida del parque con 181.414 hectáreas en 1979. Con posterioridad un nuevo ajuste de límites, esta vez hacia el occidente y a costa de zonas del Parque Nacional “Bernardo O’Higgins” acrecentó la superficie del Parque Nacional “Torres del Paine” hasta las 181.414 hectáreas protegidas por decreto (aunque administrativamente se manejan 242.242).

El magnífico gesto filantrópico del antiguo montañero y empresario italiano Guido Monzino, que no conocía precedentes en Chile ni los tendría hasta la donación de Douglas Tompkins en 2016, no tuvo en su hora la resonancia que merecía, actitud en verdad inexplicable del gobierno de facto de la época (y de Conaf), que han llevado a pensar que hubo la intención de minusvalorar una donación predial que realmente merecía ser ponderada y recibida como debía ser. Nos afirma en la interpretación el hecho de no haber accedido Conaf a entregarle en concesión gratuita un islote situado en la costa oriental del



lago Pehoe, donde el filántropo pensaba hacer edificar un refugio para residencia temporal. En verdad una actitud de mezquindad incomprensible, pues lo que se pedía -y únicamente por lo que podía quedar de vida al donante- era nada en comparación con la magnitud y valor de su donación. Ciertamente imperdonable⁷¹. Es teniendo en vista esa circunstancia y en reparación justiciera que propusimos años después para la celebración ciudadana organizada con ocasión de los 50 años de creación de la unidad que se diera el nombre de *Villa Monzino* en su homenaje al antiguo casco de la estancia, lugar donde desde su donación funciona la Sede Administrativa del parque, y así se acogió.

El gran conjunto predial protegido incluye una franja territorial angosta y alargada conformada por el dominio de la antigua estancia “Cerro Paine” fundada por Juan Bader, después adquirida por los hermanos Juan y Pedro Radić y que hoy es propiedad de la familia Kusanović-Figueredo, situación legal que no ha perturbado el funcionamiento del Parque Nacional, pues en la realidad de los hechos la misma se maneja desde hace un tiempo como un parque privado, en consonancia de inspiración y objetivos con los que sustentan al Parque Nacional “Torres del Paine”.

Tornando al segundo hecho de importancia de la década, en 1973 con tan solo el dominio patrimonial conocido para 1970, el Estado de Chile adoptó las medidas necesarias para hacerse cargo, administrar y poner en servicio público al Parque Nacional “Torres del Paine”⁷².

⁷¹ En explicación de esa actitud tal vez estuvo el distanciamiento y enfriamiento de relación que se dio entre Monzino y Arturo Aranda, su antiguo compañero en algunas expediciones, entonces general de brigada en el Ejército Chileno y con obvia sintonía con las autoridades nacionales de la época.

⁷² Estas funciones, en el entendimiento de ser los parques y reservas de natural dependencia del Ministerio de Agricultura, habían sido encomendadas a su organismo técnico de protección forestal, aspecto valorizado hasta el medio siglo XX o poco más por los especialistas agrarios por sobre los de la vida silvestre y los ecosistemas ambientales.



Pero, para la mejor comprensión de lo que ello hubo de significar a partir de entonces, cabe contextualizar la situación de la conservación de la naturaleza en el país hacia en ese momento.

La protección de las áreas más atractivas se había iniciado tempranamente con la creación en 1907 de la Reserva Forestal Malleco, a la que siguió en 1912 la Reserva Forestal Villarrica, origen del parque nacional homónimo instituido en 1940. Pero sin duda, la creación de mayor relevancia de cara al futuro, fue en 1926 la del Parque Nacional de Turismo “Vicente Pérez Rosales”, específicamente para la conservación de la ya bien afamada región preandina y andina ubicada entre la costa oriental del lago Llanquihue y la frontera argentina, y los términos septentrionales del fiordo de Reloncaví, cuyos íconos de referencia eran los volcanes Osorno, Puntiagudo y Calbuco y el lago Todos los Santos, medida seguida en las décadas de 1930 y 1940 con otros lugares de atracción, hasta enterar un total de ocho unidades en la mitad del siglo XX.

Luego, desde 1959 en adelante y hasta 1970, se agregaron otras tantas durante el gobierno del Presidente Eduardo Frei Montalva, como se ha visto a lo largo de la Patagonia chilena. Pero en la realidad, hasta 1973 en los hechos, las correspondientes reservas no pasaban de una etapa meramente declarativa y solo el Parque Nacional “Vicente Pérez Rosales” ofrecía, por su antigüedad y cantidad de visitantes, un esbozo de organización administrativa. Es que, debe reconocerse, Chile en la materia había marchado y seguía a la zaga respecto de otros países como Argentina (que no había hecho más que reproducir o adaptar en su territorio lo realizado desde el siglo XIX en Estados Unidos, Canadá, Suiza o Alemania), pero ese atraso tuvo la virtud de evitar sus errores y permitir una mejor planificación de



acuerdo con otras experiencias nacionales recientes y las recomendaciones de organismos internacionales vinculados con la protección de las áreas silvestres, tales como la Unión Internacional para la Conservación de la naturaleza (UICN) y Wildlife World Fund (WWF) principalmente. En obligado cambio de paradigma se fue pues, de lo restrictivo (forestal) que había presidido la formación de los profesionales del agro, a lo integral (ecosistemas naturales), entre quienes se desempeñaban en el servicio público, hacían docencia universitaria o se dedicaban a la investigación.

Así, para 1970, el país se hallaba en franca superación del atraso de antaño y sus profesionales y técnicos, por consecuencia, estaban en situación de hacer mejor las cosas en lo referido a la conservación de la naturaleza *sensu lato*. Urgía pues, ocuparse de la debida administración de los parques y reservas nacionales con una institucionalidad *ad hoc*, que no existía y debía ser creada. Ello se logró en 1973 pero, otra vez, como una suerte de compromiso entre dos visiones (e intereses) como eran la del desarrollo forestal que al país le interesaba para su economía, y la de la protección integral de los ecosistemas naturales, donde la vida silvestre era y es algo esencial. De ese modo se creó la Corporación Nacional Forestal (Conaf) como organismo para asumir esa doble cautela. Esa determinación fue seguida por una medida igualmente fundamental, como fue la creación del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SNASPE), bajo cuyo alero quedaron los parques nacionales (33 en total), reservas nacionales (48 en total) y los monumentos naturales (15 en total), las tres categorías formales de la institucionalidad, para su debida gestión.

Conaf, en consecuencia, asumió a partir de 1974 la responsabilidad de organizar y asumir la administración y manejo del Parque Nacional “Torres del Paine” que,



es obvio, bien lo merecía por tratarse de la unidad más interesante y conocida por sus características y accesibilidad, para su entrega al uso público (turismo). De esa manera, se encomendó la jefatura administrativa a Alejandro Sepúlveda Goycolea, quien organizó el cuerpo de guardaparques, integrando al guardabosques del Departamento Forestal del SAG, Sergio Gallardo Vergara -hasta entonces el único funcionario destinado al área- y al primer guardaparques propiamente tal, Juan Toro Quirilef. Más tarde se unirían Neftalí Zambrano Leal, José Alarcón Licán y Óscar Guineo Nenén, entre otros, dando comienzo a una laboriosa y compleja tarea de conocimiento del terreno, recolección de información sobre sus diferentes características, conservación y, con apoyo de profesionales e investigadores, iniciando las labores de protección de los recursos del parque de acuerdo con la normativa establecida, y de servicio a los primeros visitantes. Este aspecto no siempre fue grato, en especial en lo tocante a la vigilancia y al correspondiente cumplimiento de las normas, como lo recordarían después algunos de los funcionarios fundadores: ... *lo típico eran visitantes de lugares cercanos, que venían con un rifle para cazar y un hacha para hacerse un reparo de ramas y poder dormir. Ese era el turista de esa época*⁷³ [...] *las personas llegaban y acampaban donde quería, cazaban y obviamente no les gustaba que estuviéramos normando [...] era duro al estilo de la frontera [...] parecíamos locos cuidando los pájaros*⁷⁴. Otro de los funcionarios fundadores que merece mención es Guillermo Santana Macías, por su ejemplar dedicación a sus funciones.

⁷³ Recuerdos del guardaparque José Alarcón y del administrativo René Cifuentes, en *Parque Nacional Torres del Paine. El paraíso de la Patagonia*, Corporación Nacional Forestal, Punta Arenas, 2009, págs. 100 y 101.

⁷⁴ Recuerdos del guardaparque José Alarcón y del administrativo René Cifuentes, en *Parque Nacional Torres del Paine. El paraíso de la Patagonia*, Corporación Nacional Forestal, Punta Arenas, 2009, págs. 100 y 101.



Ingresado en 1976 desempeñó la administración del parque en dos oportunidades totalizando 21 años en tan importante cargo.

Fue, resumiendo, una labor admirable, meritoria por demás de capitán a paje, calificada por un compromiso con los principios conservacionistas inspiradores, por su espíritu de cuerpo y una voluntad de servicio de probada abnegación, compromiso que involucró a sus correspondientes familias, especialmente a las esposas que en su anonimato fueron sostenes esenciales del trabajo de sus maridos. Sus resultados tangibles se manifestaron con la organización de la infraestructura inicial del parque para lo que la Conaf contrató al arquitecto Brian Houseal (voluntario del Cuerpo de Paz de los Estados Unidos), quien en tres años realizó una tarea fundamental de diseño para habilitar el uso inicial de la unidad, tarea en la que colaboró su esposa Katherine, también voluntaria. Asimismo, la gestión de los funcionarios de Conaf, ya instalados en terreno con presencia permanente en el lugar, contribuyó a la recuperación de la fauna afectada por la caza ilegal y la explotación pastoril, y en la concientización inicial de la comunidad acerca de la necesidad y bondad de lo que se hacía. Así comenzó su andadura emblemática el Parque Nacional “Torres del Paine” ¡Como debía ser!

Tomar el control de la nueva situación, imponer respeto y reconocimiento a las normas de conducta ambiental que la misma exigía conformaba el gran desafío para estos auténticos pioneros. Ciertamente lo lograron, aunque no a la corta, sino que a la larga. Debieron enfrentarse y lidiar con gente simple cuya percepción de la nueva situación -la realidad de una reserva patrimonial natural para uso común- era solo eso, esto es, para provecho de todos sin otra contraprestación que el respeto por la naturaleza que, en el caso específico del área del Paine, había sido alterada por el uso económico de los humanos modernos



durante los anteriores setenta años. Restituir la pristinidad original era ciertamente algo imposible, pero devolverle paulatinamente las posibilidades de recuperación y restauración que, como hoy bien lo sabemos califican su capacidad de resiliencia, sí que lo era. El esfuerzo iniciado por esos pioneros modernos ha sido un meritorio proceso en su realidad que aun prosigue, y que a los pocos años de iniciado ya podía constatararse de forma tangible, a simple vista, en el gran ámbito del Parque Nacional “Torres del Paine” y su entorno.

Corolario de este admirable desarrollo fue el reconocimiento internacional que se hizo del parque en 1978 como *Reserva Mundial de Biosfera* por resolución de UNESCO. Todo un oportuno y estimulante espaldarazo para una tarea laudable en pleno desarrollo.

El arribarse a 1980 Conaf había avanzado, además, aunque en menor medida, en el manejo de otros dos parques nacionales accesibles, uno por la vía marítima corta, el “Monte Balmaceda” y otro, por la vía terrestre, el de “Pali Aike”, que junto con el Monumento Natural Cueva del Milodón” conformaron la oferta inicial a la comunidad para su conocimiento y disfrute. Quienes manteníamos nuestro interés por ese tan valorado quehacer lo seguíamos desde la distancia a medida que nos informábamos y, por si necesitaba, para colaborar desde nuestro reducto, el Instituto de la Patagonia.

Mientras así corría el tiempo y se sucedían los acontecimientos, la fama del Parque Nacional “Torres del Paine” concitaba el interés de eventuales inversionistas privados para participar en su desarrollo turístico inicial. El alojamiento para los visitantes estaba en su mira como objetivo, un “gran hotel” al estilo de lo disponible en otras entidades del género en el mundo. Se elaboraron así algunos proyectos entre los que recordamos el de Guido Monzino y otro promovido por Folco Doro, otro



antiguo montañero italiano. Aunque se habló de ellos durante varios años en definitiva ninguno se concretó, al parecer porque no fue posible conciliar sus exigencias (concesiones de terrenos para el objeto) con la política que en la materia había definido el gobierno militar de facto a través de Conaf⁷⁵.

Pero la idea se materializaría efectivamente hacia 1976 con el proyecto impulsado por inversionistas de la región metropolitana del país que hizo posible la construcción del hotel “Explora” en el sector del Salto Chico, en jurisdicción del parque nacional, como establecimiento de gran categoría para acoger a turistas acomodados. Esta inversión importante fue seguida por otras a poco andar con localizaciones en el sector del lago Grey del parque nacional y en Puerto Natales, ciudad vista como necesaria escala en el largo trayecto de acceso que se iniciaba en la capital regional, Punta Arenas. Finalmente, como para reiterar la madurez que parecía alcanzar la actividad, la década culminaba con otro hecho auspicioso en los canales de la Patagonia, sitio de sus orígenes, con el retorno de los cruceros turísticos con la navegación del *World Discoverer* que, a partir de entonces, se harían regulares en cada temporada de primavera-verano hasta ser interrumpidos en 2020 por la crisis sanitaria mundial.

El cuarto aspecto de importancia que señalaría para la historia estos años del acontecer turístico, fue el desarrollo de estudios correspondientes orientados al conocimiento más amplio, profundo e integral del Parque Nacional “Torres del Paine”, atendido su carácter emblemático

⁷⁵ En el caso de Monzino no hubo de ser ajena quizá la circunstancia de que se da cuenta en la precedente nota 61. Información a partir de conversaciones del autor con el empresario italiano, cuando este nos visitó en el Instituto de la Patagonia para hacer una donación importante en dinero para su desarrollo originada en la liquidación del remanente de bienes que habían pertenecido a la estancia “Río Paine”; y también, separadamente con Mauricio Rosenfeld, quien fuera el primer director regional de Conaf entre 1973 y 1990.



y su consiguiente fuerza de convocatoria, propósito que ciertamente trascendía al mismo en lo tocante a su bien definida situación geográfica pues incluía a su vasto entorno, entendiéndose por tal al espacio interior subandino de Última Esperanza al norte de Puerto Natales⁷⁶.

Fue así que, conocido y justamente afamado desde mucho antes el Parque Nacional “Torres del Paine” por su belleza paisajística y la magnificencia e imponencia de sus geofomas, según transcurrió el tiempo, se fue advirtiendo por personas vinculadas con la ciencia y la cultura que ese privilegiado espacio y su gran entorno eran mucho más que solo paisajes atractivos por su hermosura y espectacularidad panorámica. Era en su complejidad física, vital y ambiental, un vasto espacio en cuyo interior se habían venido conociendo desde las postrimerías del siglo XIX zonas de creciente interés para la ciencia, en un territorio enorme (Magallanes) que de suyo estaba en el interés permanente de la academia desde siglos⁷⁷.

Aquello, al concitar la atención de muchos, era de modo cierto materia suficiente para estudios e investigaciones sostenidos, con resultado asegurado de un mejor y más completo conocimiento de un distrito privilegiado de la Patagonia y, por ende, para su valorización con razones complementarias para el uso turístico. En lo referido a este tópic, ofrecía la posibilidad de especializar la actividad de cara al porvenir en aspectos ambientales (turismo aventura, de observación de fauna y de

⁷⁶ En algunos de nuestros trabajos historiográficos lo identificamos y mencionamos como “el cuadrilátero de Última Esperanza”, esto es, el sector andino-subandino oriental desde los Andes Patagónicos australes en el oeste, hasta la divisoria continental de aguas por el este, y desde la sierra Baguales por el norte hasta el fiordo de Última Esperanza por el sur.

⁷⁷ Las otras grandes áreas de interés en Magallanes eran y seguirían siendo el Archipiélago Patagónico y toda la zona continental de la vertiente andina occidental, el Archipiélago Fueguino con la zona sud-occidental de la isla grande de Tierra del Fuego y su complejo subantártico oceánico.



intereses especiales), históricos (poblamiento originario, colonización, patrimonio, formas de vida rural) y científicos de complemento (ecológicos, etológicos, paleontológicos, paleoclimáticos entre otros).

Con ello, no demoró en asumirse, podría disponerse al fin de un acervo informativo que haría del gran distrito geográfico entero un amplio y rico motivo variado de atracción turística.

De este modo se entró a los años de 1980, y con su andadura comenzará a cobrar fuerza, envergadura y proporciones el fenómeno turístico⁷⁸. En el curso del tiempo que siguió hasta nuestros días (2021) se han venido sucediendo estudios concernientes a las especialidades académicas mencionadas y a otras por parte de entidades regionales (Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Fundación Centro de Estudios del Cuaternario de Fuego-Patagonia y Antártica (Cequa), Instituto Antártico Chileno), y de universidades y centros de estudios nacionales y extranjeros^{79 80}.

⁷⁸ El ingreso de turistas en 1974 fue de 19.052 personas (69% chilenos y 39% extranjeros), cantidad que en 1980 se elevó a 29.928 personas y en 1988 llegó a 34.025 (55% chilenos, 45% extranjeros), antecedentes contenidos en *La Región de Magallanes y Antártica Chilena enfrenta el siglo XXI con un desarrollo sostenido* (Intendencia de Magallanes, Punta Arenas, 1990).

⁷⁹ En el caso del Instituto de la Patagonia, por ejemplo, a petición de la Conaf preparamos los antecedentes informativos históricos, arqueológicos y ambientales para la habilitación del Centro de Visitantes del Monumento Natural “Cueva del Milodón”, y un informe multidisciplinario con la caracterización del Parque Nacional “Pali Aike”. Por otra parte, la creación y apertura al público del Museo del Recuerdo se realizó como un aporte cultural concreto para la diversificación de la oferta turística en Punta Arenas. Asimismo, colaboramos personalmente con el desarrollo de cursos de Historia Regional para la formación de guías de turismo, a petición de la entidad rectora de la actividad en la región.

⁸⁰ Un resumen actualizado sobre la importancia de las investigaciones y hallazgos paleontológicos realizados en el valle del río de Las Chinas y sector de Cerro Guido se entregó en el suplemento Ciencias de la edición del diario El Magallanes, del domingo 22 de marzo de 2020 *10 años del “Mundo cretácico” de cerro Guido y Las Chinas*. Pero el área del propio Parque Nacional “Torres del Paine” tiene especial interés para la misma especialidad desde principios de los 2000, tras los primeros hallazgos de restos fósiles de un ictiosaurio, espécimen marino de la época de los dinosaurios. En febrero de 2010 se confirmó que los hallazgos en el área tenían relevancia mundial, tanto por la cantidad de ejemplares como por su grado de preservación.



El turismo, de esa manera, devendrá a contar de 1980 un fenómeno social y económico de incesante desarrollo en Magallanes. Estudiar y considerar cómo y qué tan bien se ha hecho, será materia para la consideración de otros historiadores en el porvenir.



Conclusión

Cómo usar la experiencia acumulada y de cara al porvenir: con sensatez y prudencia

Reflexionando sobre lo que ha sido el desarrollo económico de Magallanes entre 1870 y la actualidad, es evidente que el mismo, esto es, su gestación y evolución se ha producido fundamentalmente sobre la base del aprovechamiento de su potencialidad natural, o sea mediante la explotación de sus recursos visibles. Simplificando, estos fueron por sucesión o incorporación inicialmente los productos silvestres (pieles y plumas) entre 1870 y 1890; los bosques, desde 1870 en adelante; las pasturas a contar de 1880 y hasta nuestros días; los minerales (oro, carbón, hidrocarburos) también a contar de 1870 y hasta el presente; la pesquería (extracción y cultivos) desde 1970 en adelante y, por fin, los recursos escénicos con su complemento la vida natural como materia prima del turismo en última instancia, vale decir desde 1980 hasta ahora. Estos diferentes recursos fueron visibilizados en distintos momentos y puestos en explotación sin mayor demora, atendidas sus características de disponibilidad, su facilidad (relativa) de obtención y la certidumbre de colocación de sus productos en mercados externos y, cosa determinante, también su rentabilidad como negocio lucrativo.



En este historial, el turismo bien se sabe por lo expuesto precedentemente -hoy y para el porvenir de tanta relevancia-, el mismo ha hecho la excepción, pues al contrario de los otros recursos, los que originalmente fundamentaron su visibilización y desarrollo con los atributos escénicos y vitales de la naturaleza austral, tomó todo un siglo y más en ser entendido, valorado y aceptado como potencialidad aprovechable, con el añadido de su igualmente aceptada inagotabilidad e inalterabilidad. También lo ha hecho, otra vez al contrario de los otros, en que en su correspondiente impulso estuvo por sobre otra consideración, el espíritu de lucro y la promesa de bienestar para cuantos llevaron adelante su explotación y para cuantos obtuvieron beneficios de la misma, en el caso del turismo han estado involucrados distintos actores, a modo de inspiradores o promotores: viajeros, naturalistas, exploradores y científicos; artistas, escritores y pensadores, aventureros y emprendedores, románticos y soñadores y hasta la gente común pues nadie, literalmente, dejó de interesarse en la materia en algún momento de tan extenso período.

Si en todos el lucro estuvo de cualquier modo presente (y con mucho en varios) en su motivación, con el turismo ha vuelto a darse una excepción, pues el mismo tiene un componente que hace que su motivación sea algo más elevado y noble que la mera utilidad económica, como es el goce espiritual que brinda a quienes lo practican por el contacto íntimo con la naturaleza, en el caso de la actividad con ese fundamento, o el placer intelectual del conocimiento cuando se basa en otras de sus variables como la cultura y la ciencia. Esa cualidad, a nuestro entender, lo sitúa en diferente plano de consideración e interés y lo hace merecedor de reflexiones y estudios. Sobre la base de esta realidad, es posible hacer algunas consideraciones adicionales de cara al porvenir.



De partida, sobre las lecciones que ha dejado la experiencia acumulada a lo largo de las cuatro décadas transcurridas desde 1980 hasta el presente. En primer lugar, está la obligación (más que necesidad) de mantener como premisa esencial la sustentabilidad de sus fundamentos, en especial de los propios de la naturaleza. Esta noción, lejos de variar se ha reafirmado, y por lo mismo exige mantener intangibles todos los atributos que la configuran, formas vitales e inertes, ecosistemas y ambientes. Ello hace necesario desalentar el turismo masivo sobre un solo foco de atracción -lo que ha quedado a la vista con lo acontecido en el Parque Nacional “Torres del Paine” en los últimos años- y sí estimular y facilitar las variaciones en diversas formas de práctica como son el turismo de aventura, ecológico, científico, de observación de especies animales, el turismo rural y el histórico-cultural, entre otros.

A base de otra premisa indiscutible, como es la de ser todo Magallanes de suyo, por tantas y diferentes razones, un foco de atención e interés universal, la operación turística deberá necesariamente en el inmediato futuro procurar la reorientación de las corrientes de visitantes internos y foráneos hacia diferentes objetivos geográficos, buscando conciliar el conocimiento con formas económicas de acceso, de transportación y de alojamiento, si fuera el caso. El occidente de la región, el Archipiélago Patagónico y el sudoccidental fueguino y sus mares interiores intercomunicantes son un potencial formidable de desarrollo, quizás más selectivo que masivo pero tanto si no más económicamente rentable como operación.

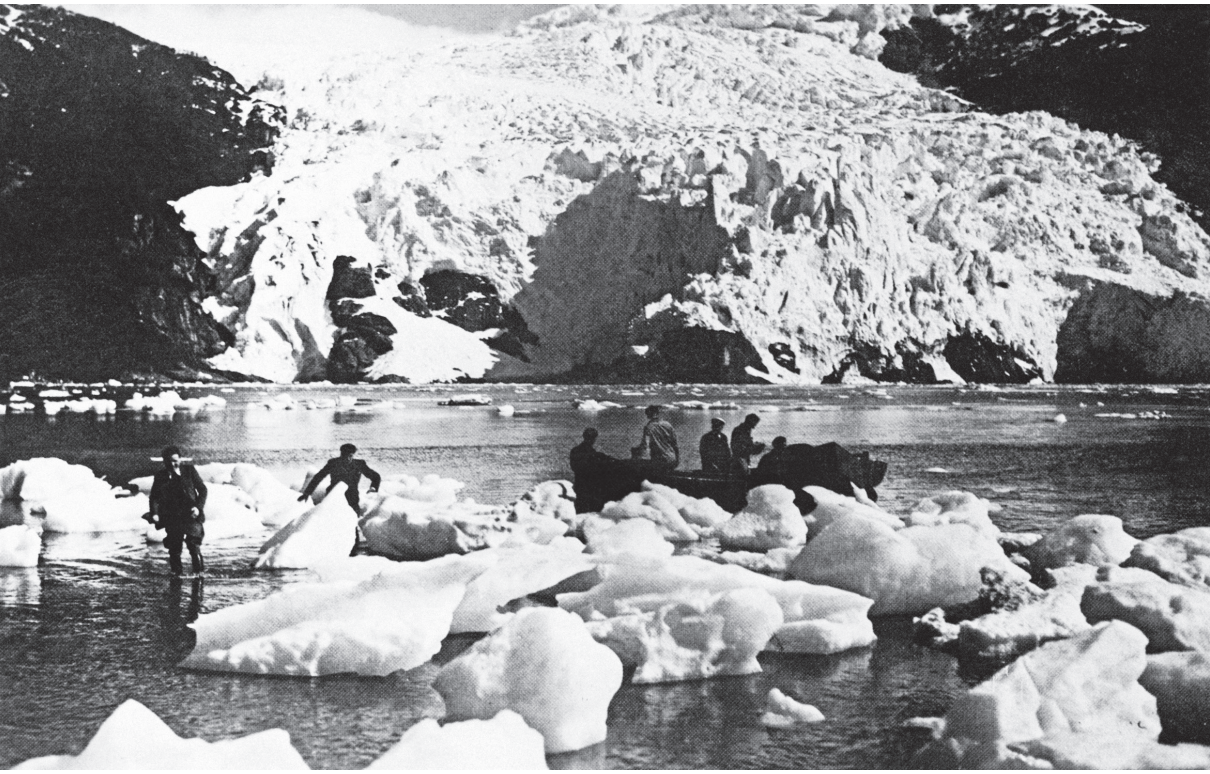
El “parón” impuesto abruptamente por la pandemia del Covid-19, por una parte ha servido para visibilizar la importancia creciente del turismo como rubro dinámico para la economía regional, y por otra, atendidas las



lecciones de la experiencia del tiempo reciente, han dejado a la vista las debilidades de la programación y del debido control sobre la conducta de los visitantes respecto del ambiente y sus elementos constituyentes, y las carencias varias que deben ser atendidas para su superación. Así, en la medida que las circunstancias lo vayan permitiendo y la actividad se recupere, lo acontecido, finalmente, habrá servido para revalorar objetivos y comportamientos y, de esa manera, aguardar resultados más satisfactorios y gratificantes en el porvenir.



Turistas en recorrido por el fiordo De Agostini,
década de 1930



Turistas entre restos glaciares, fiordo De Agostini,
década de 1930.



MN *Reina del Pacífico*, de bandera británica, la nave de pasajeros de mayor envergadura que arribó regularmente con turistas a puerto de Punta Arenas, durante la década de 1930



Werner Gromsch (1888-1934), conservacionista enamorado de la naturaleza de Última Esperanza, inspirador de la creación del Gran Parque Nacional del Sur, hoy “Torres del Paine” (1933)



Panorama cautivador que acogía a los contados visitantes que a mediados de los años de 1930 llegaban hasta el corazón del actual Parque Nacional “Torres del Paine”



Motociclistas en el sector del lago Nordenskjöld,
años de 1940



Al promediar la década de 1940,
las excursiones automovilísticas de conocimiento turístico
se hicieron más frecuentes en la zona interior del Paine



Con el puente "Werner Gromsch" sobre el río Paine, en el sector Pudeto, se deseaba ofrecer un acceso directo al área más atractivo del recién creado Parque Nacional "Torres del Paine", procediendo del oriente.

Arriba, acto de inauguración presidido por el ministro de Tierras y Colonización Paulino Varas Alfonso, con la colaboración de Arnaldo Alarcón Fabres, presidente de COMATUR



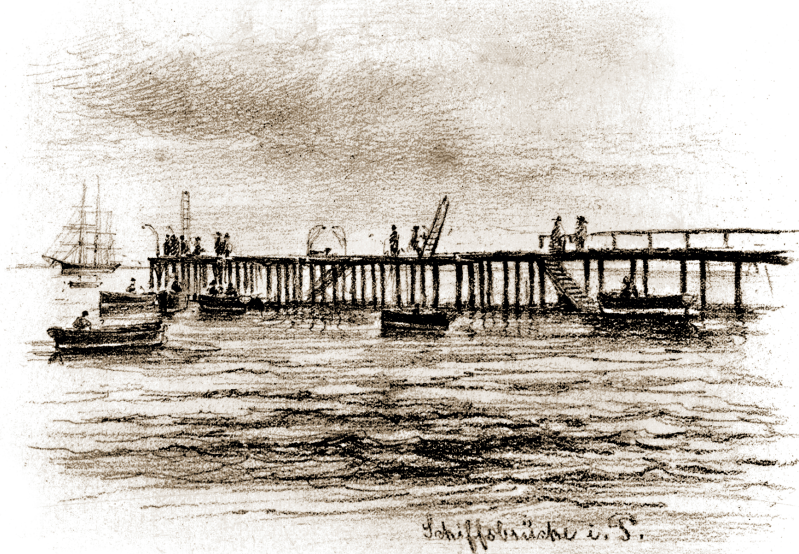
Conaf asumió en 1974 la administración del Parque Nacional “Torres del Paine” y mantiene presencia permanente en el área desde 1975. En la imagen superior, un grupo de los primeros guardaparques que emprendieron la laboriosa y compleja tarea de conocimiento del vasto terreno, no exenta de dificultades. Varios de ellos se mantienen en ejercicio actualmente



Guido Monzino (1928-1984), montañero, filántropo y benefactor público cuya generosidad hizo posible la completa integración territorial del sector nuclear del Parque Nacional “Torres del Paine” (1976)



Trasatlántico *World Discoverer*, una de las naves con las que se reiniciaron los cruceros de turismo por los canales patagónicos (1981)



Casi un siglo y medio separa estas imágenes del puerto de Punta Arenas. Arriba, el boceto que el pintor alemán Theodor Ohlsen hiciera del muelle de pasajeros en los años de 1880. Abajo, las instalaciones en las que en la actualidad la Empresa Portuaria Austral ofrece sus servicios para la atención de cruceros, embarcaciones científicas, pesqueras y naves especiales que arriban a la capital magallánica



Epílogo



Los Aónikenk y el turismo

Concluido el ensayo, una vez leído y releído para comprobar que su texto tanto en lo formal como en la claridad expositiva se ajustaba a las normas de un buen escrito, me ha surgido una reflexión que creo bien vale la pena añadir.



Los *patagones* avistados originalmente por Fernando de Magallanes, conocidos más tarde como *Tehuelches* por los habitantes de Punta Arenas durante el prolongado tiempo en que mantuvieron relación con ellos, y a los que la ciencia etnográfica denomina con más propiedad *Aónikenk*, fueron históricamente el pueblo originario que primero y mejor consiguió tener trato con los foráneos que pasaron a ocupar su territorio a contar de mediados del siglo XIX. Consecuencia feliz y perdurable de esa relación pacífica y amistosa ha sido la transmisión de siquiera una parte de su cosmovisión y sentimientos, como suerte de valioso legado patrimonial intangible que la comunidad ha venido asumiendo, comprendiendo y asimilando como un acervo cultural imponderable.

Así, para explicarlo en forma más simple, entendemos la vigencia permanente de la leyenda del calafate y, de manera especial, el cariño profundo por el territorio -fisiografía, vida natural y recursos- que los foráneos pasaron a compartir y habitar, y que aquel pueblo nos dejara en herencia al tiempo de su extinción étnica. Los *Aónikenk*, según se infiere de cuantos pudieron conocerlos en intimidad, sintetizaban su afecto por su tierra a la que, para hacerse entender por sus interlocutores, nombraban “su pampa”⁸¹, palabra con la que entendían significar y abarcar no solo el espacio plano-ondulado estepario que hace el rasgo geográfico caracterizador de gran parte del territorio magallánico, sino la inmensidad ambiental con sus horizontes sin límites, sus animados cielos nubosos y sus correspondientes sensaciones espirituales⁸²; todo, para ellos, era con entera propiedad “su buena pampa”.

⁸¹ La voz “pampa” no es *aónikenk* sino de origen quechua y designa geográficamente a un terreno llano y extenso; fue recogida por otros pueblos originarios del sur de América y por los conquistadores hispanos, y con ellos se incorporó al lenguaje común.

⁸² El explorador Alberto De Agostini ha descrito de manera magistral el sentimiento espiritual que emana de la contemplación del cielo de la pampa (Ver *Andes Patagónicos*, edición de 1945, págs. 217-218).



De allí que, según consta de modo fidedigno, nada podía halagarlos mejor que hacerles saber que “su pampa” era, real y ciertamente, buena.

El lector podrá preguntarse al leer estas líneas acerca de la propiedad de nuestro énfasis en cuanto a la atribución a los Aónikenk de la singularidad interpretativa del sentimiento, que emana del hecho de la apreciación de la inmensidad espacial, la libertad de horizontes y el sentido de infinitud que inspira la estepa -la pampa patagónica-, toda vez que los otros pueblos originarios del territorio magallánico pudieron sentir semejantes sensaciones espirituales ante expresiones parecidas de sus correspondientes ambientes naturales (Estrecho y canales fueguinos, archipiélago patagónico). Es cierto, debieron tenerlas y no cabe dudar sobre el punto, pero es que, en defensa de nuestra interpretación, tales motivaciones estuvieron, como están, condicionadas por fisiografías y situaciones ambientales diferentes. Nunca los cielos del occidente y del sur magallánico son iguales a los del oriente. Solo los Sélknam, habitantes como fueron de un país en parte estepario, pudieron compartir con sus vecinos transfrentanos del septentrión esos sentimientos, pero, tal vez, nunca con semejante intensidad a la que, por nuestra parte, atribuimos a los Aónikenk, de quienes hemos podido heredarla por el hecho de habernos establecido y arraigado en lo que fuera su tierra.

Con esta larga introducción queremos, asimismo, explicar y entender una rara y curiosa imagen, en forma de grabado, que asocia a los Aónikenk con el más afamado de nuestros paisajes naturales, el espectacular conjunto montañoso conocido genéricamente como Torres del Paine⁸³.

⁸³ Grabado realizado por Rudolf Cronau hacia fines del siglo XIX en que se asocia al pueblo originario Aónikenk con las Torres del Paine, parte de su solar histórico.



Esta curiosa asociación le otorga un valor icónico singular a la imagen que precede el texto en desarrollo. En hipótesis interpretativa personal, relacionamos la notoria semejanza que vemos en la representación del paisaje montañoso del grabado en consideración con la primera nunca antes hecha, y ya clásica, de Julius Beerbohm, utilizada por Florence Dixie en su libro *Across Patagonia*, con alguna posible referencia o comentario a su edición alemana (Leipzig, 1882). Queda por ver el porqué de la inclusión de un toldo e indígenas Aónikenk en esa imagen, con la que, en nueva conjetura, se habría querido recoger el sentimiento de afecto de ese noble pueblo originario por el territorio habitado por él y sus predecesores, a lo largo de milenios.

Interpretamos así, por nuestros propios estudios, que de alguna manera ese afecto por su ambiente natural *in toto* pudo ser transmitido a los habitantes de Punta Arenas con los que los Aónikenk tuvieron una prolongada y amistosa relación en el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX, con tal grado de intensidad, que fue comprendido y asumido por la comunidad habitante hasta el punto de integrarlo de modo irreversible a las características anímicas definitorias de nuestra regionalidad. De esta forma entendemos y explicamos esta cualidad tan viva y vigente de los magallánicos. La misma ha condicionado y condiciona, además, nuestra actitud ante los visitantes que han venido, vienen y seguirán viniendo a esta tierra bendita de Dios que tanto amamos, y que hemos buscado y buscamos compartir con ellos en afecto, respeto y admiración por ella.

En el atractivo del turismo como actividad hay, desde luego, un componente natural, si es el motivo del interés del visitante, pero también está aquello que aportamos los humanos; tal es el caso de nuestra cultura (patrimonio, tradiciones, folklore) y también de nuestra actitud y trato



para con él. Por esta razón valga y permanezca el turismo, y si sustentable, mejor.

Una buena acogida a los turistas, sencilla y afectuosa a la manera de nuestros recordados Aónikenk, hará sin duda más placentera la visita foránea. Que sean bienvenidos, pues, a nuestra “buena pampa”.



Agradecimientos

Un inesperado llamado telefónico en octubre del año 2020 marcó el inicio de la materialización de esta obra, en forma de libro. Alejandra Zúñiga Sepúlveda, con quien yo había colaborado años atrás en la preparación de dos proyectos editoriales, quería saludarme, saber de mi salud y de la de mi esposa, y se ofrecía para cooperar en lo que eventualmente yo necesitara. Le conté entonces cómo había aprovechado el tiempo del forzado enclaustramiento hogareño y en qué estaba su fruto. Intuyendo quizá mi incompetencia para la digitación del borrador del escrito, se ofreció generosamente para asumir esa tarea, cosa que agradecí y acepté al punto pues me pareció todo un regalo del cielo. Así comenzó la andadura de esta narración histórica pensada originalmente para permanecer inédita, camino de su transformación en libro. El trabajo de Alejandra no ha podido ser más satisfactorio, no solo por la empatía que tenemos entre una y otro, sino porque ella comparte los sentimientos y objetivos tocante a la materia del ensayo y coincide en que el esfuerzo intelectual que el mismo ha supuesto no podía quedar a medio terminar, sin ver finalmente la luz y ser de provecho informativo y cultural, como ha ocurrido con todos mis libros. Su trabajo fue, pues, tan cuidadoso y diligente como podía esperarlo de su capacidad y más, ya que aun ha hecho útiles sugerencias para hacer más comprensible y atractiva su lectura.



Pero hay más, puesto que concordando conmigo en la conveniencia de publicar el ensayo se ofreció, dada su personal vinculación laboral con la Empresa Portuaria Austral (Epaustral), para sugerir a la gerencia la posibilidad de hacerla realidad a través del auspicio institucional, propósito finalmente conseguido. Sobran motivos para agradecer sincera y profundamente a Alejandra su colaboración e intermediación.

El agradecimiento se extiende al gerente general de Epaustral, Rodrigo Pommiez Aravena, por la acogida brindada personalmente al proyecto y por el respaldo empresarial obtenido por su gestión para la publicación de este ensayo.

Finalmente, expreso mi gratitud para con Danilo Tobar, Dusan Martinović, Macarena Fernández y Nicolás Recabarren por su aporte en imágenes para las ilustraciones. Y, nobleza obliga, un agradecimiento particular para Pamela Ojeda, apreciada colaboradora en muchas obras del género, por su excelente trabajo de diseño de la edición y a Marcos Flores, por su acucioso y buen trabajo de digitalización material fotográfico.



Bibliografía

a) Principal

Alcock, F. (1907) *Trade and Travel in South America*. London: George Phillip and Son.

Appelius, M. (1933) *Cile e Patagonia*. Milán: Mondadori

Brassey, A. (1880) *A Voyage in the 'Sunbeam'*. London: Longmans, Green and Co.

Buscaini, G. y Metzeltin, S. (2000) *Patagonia. Tierra mágica para viajeros y alpinistas*. Barcelona: Desnivel Ediciones.

CONAF. (1982) *Chile. Sus parques nacionales y otras áreas protegidas*. Madrid: ICI, INCAFO.

De Agostini, A. (1929) *Mis viajes a la Tierra del Fuego*. Milán: Prof. G. De Agostini.

“ “ (1945) *Paisajes Magallánicos*. Punta Arenas: Edición del autor.

“ “ (1960) *Magallanes y Canales Fueguinos*. Torino: Scuola Gráfica Salesiana.

“ “ (1945) *Andes Patagónicos*. Punta Arenas: GEOPARK

Dirección Regional de Turismo, Sernatur. (2017) *Patagonia Turística & Cultural. Turismo Líder de la Economía en la Patagonia*. Punta Arenas.



- Dixie, F. (1880)** *Across Patagonia*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- “ “ (1996) *A través de la Patagonia*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- Fernández, M. y Recabarren, N. (2019)** *Patrimonio Cultural del Parque Nacional Torres del Paine*. Punta Arenas: CEQUA.
- Grosch, W. (1932)** *El turismo en Magallanes*. Punta Arenas: Revista Menéndez-Behety.
- Intendencia XII° Región Magallanes y Antártica Chilena. (1990)**. *La Región de Magallanes y Antártica Chilena enfrenta el siglo XXI con un desarrollo sostenido*. Punta Arenas.
- Lambert, C y S. (1883)** *The voyage of the ‘Wanderer’, from journals and letters of*. Londres: Gerald Young, Mac Millan and Co.
- Martinić, M. (1967)** *Tres años de gobierno en la Provincia de Magallanes*. Punta Arenas: Hansaprint.
- “ “ (1982) *Hielo Patagónico Sur*. Punta Arenas: Instituto de la Patagonia.
- “ “ (1982) *La Tierra de los Fuegos*. Punta Arenas: Artegraf.
- “ “ (1983) *Última Esperanza en el tiempo*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- “ “ (2004) *Archipiélago Patagónico la Última Frontera*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- “ “ (2005) *Recorriendo Magallanes antiguo con Theodor Ohlsen*. Punta Arenas: METHANEX.
- “ “ (2006) *Historia de la Región Magallánica (segunda edición)*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- “ “ (2011) *El occidente fueguino, todavía una incógnita*. Punta Arenas: GASCO S.A.



- Monzino, G. (1959)** *Italia in Patagonia. Spedizione Italiana alle Ande Patagoniche 1957-58*. Milan: Aldo Martello Editore.
- Museo Maggiorino Borgatello**, Libro de Visitas (1910-1920)
- Musters, G. (1873)** *At home with Patagonians*. Londres: John Murray.
- Pisano, E. (1972)** *La vida en los Parques Nacionales de Magallanes*. Punta Arenas: Publicaciones del Instituto de la Patagonia.
- Schade, K. (1930)** *Von Magallanes bis Última Esperanza. Ein Beitrag zur Landeskunde des Sudlichen Patagoniens*. Buenos Aires: Phoenix.
- Sociedad Anónima y Comercial Menéndez Behety. (1923-1927)** *Revista Menéndez-Behety*. Punta Arenas.
- Wardle, A. (1940)** *El vapor conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas*. Valparaíso: Imprenta y Litografía Universo.

b) Complementaria

- Álvarez, G. (2014)** *El lugar de los parques nacionales en la representación de una Patagonia turística. Discusión y habilitación del paisaje patagónico durante el siglo XX*. Punta Arenas: Magallania.
- Bonatti, W. (1986)** *La mia Patagonia*. Milán: Massimo Baldini Editore.
- COPEC. (2006)** *Parques Nacionales de Chile*. Santiago: Editorial Travesía.
- Everton, M. y Heebner, M. (2011)** *Patagonia. La Última Esperanza*. Puerto Natales: Editorial Patagonia Geographic.
- Piwonka, N. (2008)** *Patagonia Austral y Antártica*. Santiago: Ocho Libros.



- Fundación Huinay. (2016)** *Los últimos senderos del huemul*. Santiago: ENERSIS.
- Stadler, H. y Allhoff, M. (1900)** *Patagonien*. München: Bucher Verkag.
- Van Gaalen, P. (1997)** *Patagonia Chilena- Chilean Patagonia*. Santiago: El Mercurio.
- Wulf, A. (2016)** *La invención de la Naturaleza. El Nuevo Mundo de Alexander von Humboldt*. Barcelona: Taurus.
- Zahler y Cía. (2008)** *Desarrollo Económico y Social de la XII Región: Aporte de Methanex y Motores de Crecimiento al 2018*. Punta Arenas: Methanex.



PROCEDENCIA DE FOTOGRAFÍAS E ILUSTRACIONES

- Archivo fotográfico Arnaldo Alarcón Fabres (*página 154*)
- Archivo fotográfico Instituto Antártico Chileno (*página 83*)
- Archivo fotográfico Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes (*páginas 76, 82, 151, 153 y 154*)
- Archivo fotográfico La Prensa Austral (*páginas 148 y 158*)
- Archivo fotográfico Museo Salesiano Maggiorino Borgatello (*páginas 78, 79 y 80*)
- Archivo fotográfico Museo Regional de Magallanes, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural (*páginas 77, 81, 147 y 148*)
- Biblioteca del autor (*páginas 3, 26, 71, 72, 73, 74, 75, 84, 85, 156, 157 y 158*)
- Fotografía familia John Harper (*página 152*)
- Fotografía René Cifuentes Medina (*página 155*)
- Fotografía Nicolás Recabarren Traub (*página 155*)
- Fotografía de Werner Gromsch (*página 150*) extraída de <https://wernergromsch.wordpress.com/>
- Grabado pueblo originario Aōnikenk y Torres del Paine (*página 159*) América, Rudolf Cronau, Leipzig 1892



EPAUSTRAL
CONECTANDO A MAGALLANES

En el marco de la celebración del 23° aniversario de su creación, la Empresa Portuaria Austral pone a disposición de la comunidad esta obra, que consolida importante información histórica y estadística sobre la evolución del turismo en la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

Este interesante recorrido por los principales hitos del desarrollo de esta actividad, preparado con la prolijidad y dedicación característica del autor, permitirá a sus lectores conocer los principales hitos y actores vinculados a esta práctica a lo largo de 110 años.

Asimismo, comparte interesantes reflexiones sobre el interés del ser humano desde tiempos inmemoriales por los viajes y el conocimiento de lugares diferentes de sus habituales sitios de origen y residencia, y por contemplar la naturaleza, tal como hicieran en su tiempo los primeros habitantes de este austral territorio.

En octubre de 1876 fondeaba en la bahía de Punta Arenas el yate de bandera británica Sunbeam, tras haber zarpado en Londres el año anterior. Lady Ann Brassey, una de sus pasajeras, relató en su diario de viaje las vivencias del primer periplo turístico por los canales patagónicos del cual se tenga registro. El viaje sería el precursor de una de las prácticas de turismo que hacia el término del siglo XX se incrementaría de manera progresiva, con el arribo continuado de cruceros internacionales a las principales ciudades de la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

