



Crónica Naval y Marítima de Magallanes y la Antártica Chilena

Soberanía bajo la tormenta: la epopeya de Chile en el mar austral

● Desde el zarpe de la Goleta Ancud en 1843 hasta la vanguardia antártica, una crónica sobre los hombres que cartografiaron el territorio con el pulso de la voluntad.



FOTOS: CEHINAS

AP 45 Piloto Pardo por 35 años venció los hielos antárticos.

Gerardo Pérez
gperez@elpinguino.com

Hay tierras que se ganan con la espada y otras que se ganan con la brújula. La nuestra austral -ese nudo de canales, ventiscas y témpanos donde el continente se deshace en archipiélago- se ganó con el sextante, con la carta hidrográfica trazada al pulso bajo la lluvia, con el aceite del faro encendido en mitad de la tormenta y con la obstinación silenciosa de hombres y mujeres que entendieron, mucho antes que los manuales lo enunciaran, que la soberanía no se decreta: se navega.

Bernardo O'Higgins lo intentó desde su exilio en Perú, donde el destierro no consiguió apagarle la mirada larga. Mientras los gobiernos sucesivos atendían urgencias del centro, el Libertador escribía cartas que eran semilla. Encontró eco en la voluntad del Presidente Manuel Bulnes y en la diligencia del intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira. De los astilleros de Ancud salió entonces, en mayo de 1843, una goleta de apenas veintisiete toneladas, construida con apremio, bautizada con el nombre del puerto que la vio nacer.

Cuatro meses tardó la Ancud en cruzar mares que no perdonan. Al mando, el capi-

tán de fragata John Williams Wilson -Juan Guillelmos en la memoria nacional-, escocés de origen y chileno de corazón. A bordo, el naturalista prusiano Bernardo Philippi, el piloto Jorge Mabon, el lobero Carlos Miller como práctico, dieciocho hombres y dos mujeres chilotas que hicieron de aquella travesía algo más que un viaje militar: una migración fundacional. El 21 de septiembre de 1843, recalando en una pequeña ensenada vecina a Punta Santa Ana, Williams desembarcó, plantó el asta, izó el pabellón con salva de veintinueve cañonazos y declaró solemnemente la posesión del Estrecho de Magallanes en nombre de la República.

Vino después el siglo paciente de las expediciones hidrográficas. Mientras Punta Arenas crecía sobre Sandy Point a partir de 1848, oficiales y tripulantes de la Armada se internaron en una geografía sin nombrar. Aquellos "Marinos a Caballo" -cuya epopeya rescató magistralmente Mateo Martinic Beros, Premio Nacional de Historia 2000, en su libro homónimo coeditado en 2002 por la Universidad de Magallanes y la Universidad de Playa Ancha- recorrieron entre 1877 y 1897 la Patagonia austral y Tierra del Fuego con sextante en una mano y rienda en la otra. Levantaron car-

tas, fijaron hitos, abrieron sendas. Su trabajo silencioso convirtió un mapa con manchas blancas en un territorio cartografiado, y por tanto, defendible.

Mauricio Jara Fernández, desde la Universidad de Playa Ancha, ha venido completando ese registro con investigaciones específicas sobre la fundación de Puerto Toro y los proyectos administrativos de Manuel Señoret en 1892. Y el historiador Francisco Sánchez Urra, desde diversos libros y las páginas de la Revista de Marina, ha rescatado innumerables episodios menores -los hallazgos en la isla Skyring, las vidas de los fareros, el día a día de las dotaciones- que sin él se habrían perdido en el polvo de los archivos.

Mientras los buques trazaban derroteros, otra obra titánica se levantaba sobre las rocas batidas del Pacífico: el balizamiento del Estrecho. Bajo la presidencia de Jorge Montt, primero el ingeniero danés Enrique Siemsen y luego el escocés George Slight proyectaron una red de faros de elegancia británica que aún custodia las puertas oceánicas. El Faro Islotas Evangelistas, encendido el 18 de septiembre de 1896 sobre un peñón azotado por vientos de doscientos kilómetros por hora y olas de veinte metros, fue obra de ochenta hombres



que trabajaron lo que el clima les permitía. "Nunca me hubiera imaginado ver algo tan agreste, salvaje y desolado, como esas rocas oscuras emergiendo en medio de las embravecidas olas", escribió Slight en su diario. Hoy aquel faro -"La Roca", como lo llaman los fareros- fue distinguido por la IALA como Faro Patrimonial del Año 2026. Su gemelo oriental, Punta Dungeness, inaugurado en 1899 a pocos días del Abrazo del Estrecho entre Errázuriz y Roca, completó las luminarias del paso. La región sostiene hoy más de 628 ayudas a la navegación, más de la mitad del país, mantenidas por hombres y mujeres en turnos de cuatro meses ininterrumpidos en parajes donde "el corazón no late: destella".

Esta densa malla de presencia y servicio dio sustento al rol de la Autoridad Marítima, que desde la Gobernación Marítima de Punta Arenas y sus capitanías administra el litoral más extenso y complejo del planeta. Las célebres escampavías Yelcho, Yáñez, Cóndor y Huemul-pequeñas, baqueanas, casi domésticas en su porte- fueron la herramienta cotidiana de esa labor: reabastecían faros, patrullaban canales, llevaban al cura y al médico, socorrían pobladores aislados, fundaban poblados con apenas un destacamento policial a bordo. Fue desde esa flotilla menuda y heroica que el 26 de noviembre de 1892, bajo la administración del gobernador Manuel Señoret y al influjo de la fiebre del oro en las is-

las australes, se fundó Puerto Toro en la costa oriental de Navarino -bautizado por la escampavía homónima-, convirtiéndose en el poblado más austral del mundo y primer asentamiento chileno al sur del Canal Beagle.

Pero entre todas estas naves modestas, una entró por la puerta grande de la historia universal. Agosto de 1916. El explorador irlandés Ernest Shackleton llevaba meses suplicando ayuda a las potencias del mundo: su gente, veintidós hombres del Endurance, agonizaba en Isla Elefante. Tres rescates habían fracasado. El imperio británico había agotado sus opciones. Entonces se acordó de Chile. La Armada, en una decisión que sorprendió por su rapidez, autorizó al piloto segundo Luis Pardo Villalón a zarpar en la escampavía Yelcho -treinta y seis metros de eslora, sin doble fondo, sin radiotelegrafía, sin calefacción, una nave que no estaba hecha para esos mares y lo sabía-. La carta que Pardo escribió a su padre antes de partir es uno de los textos más conmovedores de nuestra tradición naval: "La tarea es grande, pero nada me da miedo: soy chileno. Dos consideraciones me hacen hacer frente a estos peligros: salvar a los exploradores y dar gloria a Chile. Si fallo y muero, usted tendrá que cuidar a mi Laura y a mis hijos (...). Cuando usted lea esta carta, o su hijo estará muerto o habrá llegado a Punta Arenas con los naufragos. No retornaré solo". El 25 de agosto la Yelcho zarpó. El 30, sorteando témpanos y pack-ice, alcanzó la isla. El rescate se consumó

en poco más de una hora. El 3 de septiembre, Punta Arenas entera se volcó al muelle. Fue la primera acción del Estado chileno en la Antártica y uno de los rescates más extraordinarios del que tenga memoria el mar.

Tres décadas tendrían que pasar para que aquella semilla germinara en política antártica formal. En enero de 1947, bajo el gobierno de Gabriel González Videla, la Primera Expedición Antártica Chilena zarpó de Valparaíso al mando del comodoro Federico Guesalaga Toro, con la fragata Iquique y el transporte Angamos. A bordo iba un país en miniatura: oficiales, científicos, fotógrafos, y un puñado de escritores cuya pluma transformaría aquella aventura en literatura.

Francisco Coloane, el chilote inmortal de El último grumete de la Baquedano y Cabo de Hornos, dejaría en sus crónicas antárticas un imaginario que aún hoy nutre nuestra forma de mirar el sur. Miguel Serrano, Enrique Bunster, Eugenio Orrego Vicuña y, sobre todo, Oscar Pinochet de la Barra -diplomático, ensayista, padre intelectual del antartismo chileno y autor de La Antártica chilena y Base Soberanía y otros recuerdos antárticos- escribieron desde la cubierta lo que sería, durante décadas, el catecismo de nuestra reclamación polar. El 6 de febrero de 1947, en la isla Greenwich, se inauguró la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica Soberanía -hoy Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat-, prime-



Piloto Luis Pardo Villalón, líder de un rescate denominado imposible.

ra base permanente chilena en el continente blanco. Un año después, el 17 de febrero de 1948, el propio González Videla pisaba aquel territorio: el primer Jefe de Estado del mundo en hacerlo.

El compromiso de la Armada con la región se prueba, sin embargo, no en las grandes hazañas sino en las emergencias cotidianas. En agosto de 1995, el Terremoto Blanco -el invierno más severo registrado en Magallanes, con temperaturas de catorce grados bajo cero, vientos de ciento diez kilómetros por hora y nevazones que sepultaron caminos, viviendas y rebaños enteros- exigió el despliegue conjunto de Armada, Ejército, Fuerza Aérea, Carabineros y

Vialidad para rescatar poblados aislados, repartir víveres y reconstruir la conectividad de una región partida en dos por la nieve. Esa misma vocación -menos espectacular, igualmente esencial- sostiene día a día la conexión con las comunidades aisladas del litoral: Puerto Edén, Puerto Toro, Puerto Williams, las alcaldías de mar de bahías que ningún mapa común reconoce, los faros habitados donde una familia entera espera el relevo. Allí donde no llega ninguna otra institución, la Armada llega.

Como ha consignado Martinić en su monumental "Historia de la Región Magallánica", esta epopeya no es la de unos pocos hombres notables, sino la de generaciones que entendieron, sin necesidad de proclamarlo, que el Chile austral -el que mira al Polo, el que escucha al viento, el que se acuesta con el rumor del Estrecho- se construye así: con un faro encendido, una carta levantada, una escampavía que zarpa, una bandera que no se arria... "Entre mar y soledad, esa es nuestra historia".