

Max Junge

**Un viaje de estudio geográfico a Tierra del  
Fuego a bordo de la corbeta  
"General Baquedano" (\*)**

**MAGALLANES**

Pocas regiones del globo pueden contar en la historia de sus exploraciones número tan grande de ellas, como Magallanes y Tierra del Fuego. Me permitiré leer al distinguido auditorio una breve reseña en la cual trataré de resumir los hechos más importantes, relacionados con las expediciones organizadas en diversas épocas, por hombres esforzados, que no temieron abandonar el suelo patrio y la luz de sus hogares para dirigir sus pasos a esas lejanas latitudes.

Fué el portugués, don Hernando de Magallanes, quien por primera vez franqueó el temido estrecho que hoy lleva su nombre. La posterioridad más justiciera para él que para Cristóbal Colón ha querido perpetuar en esta forma su memoria y en homenaje de ella hoy llevan también su nombre nuestra provincia más austral y su floreciente capital.

Se cree que la idea de buscar aquel paso, nació del estudio de un mapa, trazado por un hábil marino de nacionalidad alemana, Martin Behaim, nacido en Nuremberg en el año 1459. Ese mapa permitía suponer la existencia en el sur de nues-

---

(\*) Conferencia dada en la Universidad de Chile.

tro continente de un estrecho, que une los dos mares. Además la forma de esta parte del nuevo mundo, que se adelgaza hacia el sur, hizo pensar a Magallanes en la posibilidad de ir a la Isla de las Especies, dando la vuelta a ese continente.

El día 27 de Septiembre del año 1519, parte Magallanes del puerto de San Lucas, acompañado de 237 tripulantes, haciéndose a la mar con una pequeña escuadra de 5 buques, dos de los cuales, los mayores, desplazaban 130 toneladas. Recorre la costa oriental de Sud América, penetra a todas las bahías y ríos, en busca del tan deseado paso del Pacífico. En Marzo del año 1520 descubre la raza indígena de los patagones. Decide pasar el invierno en la bahía de San Julián. Al zarpar en la primavera pierde una nave en un recio temporal. La tripulación de otra se subleva y regresa sola a España. Con las tres restantes penetra al estrecho y después de 22 días de navegación, desemboca en el otro océano que denomina El Pacífico, a causa de que, según dicen las crónicas, encontró un mar llano, cuyas aguas permanecían constantemente en calma. Yo creo más bien, que le ha puesto este nombre por ironía. No tuvo oportunidad durante la travesía de ver a los nativos, sólo observó los numerosos fuegos de sus campamentos y en los botes, por lo que dió a la parte austral el nombre de Tierra del Fuego. En las Islas Filipinas encontró Magallanes una muerte trágica a manos de los indios. El resto de la escuadra llega a San Lucas casi 3 años después de su salida, completando por primera vez la vuelta al mundo.

La segunda tentativa para pasar el estrecho tuvo lugar 3 años después. El Obispo de Placencia despachó 4 naves al mando de Quiroz. Tres de estas carabelas perecen en la entrada del estrecho: Quiroz abandonó en la playa a 250 náufragos y sigue con la única nave viaje a Lima. En 1525 Carlos V hace organizar una nueva expedición con 6 navíos bajo las órdenes de Fray García de Loaiza, quien llevaba como piloto mayor a don Juan Sebastián de Elcano; dos de las naves se separaron en el camino dirigiéndose a México; otras dos van a juntarse en el fondo del mar, en la entrada del estrecho con las que había perdido su antecesor. Otro de los buques fué llevado por los recios vientos más al sur hasta el grado 55 y cuando volvió dijeron sus tripulantes, que les parecía que allí era «acabamiento de tierra». Después de una accidentada navegación por el estrecho, salen al Pacífico, donde muere el almirante Loaiza y cuatro días después su sucesor Juan de

Elcano. Sólo unos pocos hombres volvieron a ver su patria después de 12 años de continuas luchas y aventuras.

Diez años más tarde penetra la escuadra de Simón de Alcázaba en el estrecho, sin recorrerlo todo. Emprende una exploración por tierra de la Patagonia, que le produjo el mayor de los desencantos. Al regresar los expedicionarios a la costa, asesinan a su Jefe. Vuelve sólo una nave a España. Completa el reconocimiento de las costas de Sud América el viaje de los 3 buques de Francisco de Camargo el año 1539. También pagó su tributo al estrecho, perdiendo una carabela. La otra se volvió a España, y por fin la tercera logra entrar al Pacífico, y recorre la costa de Chile hasta llegar al puerto de Arequipa en el Perú. Fué el primer viaje a lo largo de nuestra costa.

El malogro total de otras tentativas y las numerosas pérdidas de buques en aquellos agrestes parajes hicieron abandonar esa vía y el comercio del Perú se arregló por el Istmo de Panamá. Deseosa la Corte de España de hallarse en posesión de datos fidedignos acerca de las regiones occidentales que se extienden al norte del estrecho, el Gobernador de Chile dispuso a mediados del siglo XVI se dirigieran al sur dos naves al mando del experimentado marino Juan Ladrillero. Su viaje duró casi 2 años y dió por resultado el descubrimiento de los canales Fallos, Concepción, Messier y el hacinamiento de islas al sur del Golfo de Penas. Se desvaneció la opinión, recogida sin fundamento, de que no se podía embocar el estrecho con veleros por el oeste. Volvió a Chile sólo con 2 hombres, únicos sobrevivientes de su tripulación. Todo el resto había perecido de agotamiento, hambre, frío o de escorbuto.

Aunque a esta expedición siguieron varias, no se conservan más detalles de ellas. Cesaron las tentativas de los españoles hasta dudarse en España de la existencia del estrecho y se daba crédito a la noticia de haberse cerrado, como lo canta don Alonso de Ercilla en *La Araucana*:

«Por falta de pilotos, o encubierta  
causa, quizá importante y no sabida  
esta secreta senda descubierta  
quedó para nosotros escondida,  
ora sea yerro de altura cierta,  
ora que alguna isleta removida  
del tempestuoso mar y viento airado  
encallando en la boca, la ha cerrado.»

Los ingleses que empezaban a fundar su formidable potencia marítima, anhelaban apoderarse de los tesoros, que los monarcas españoles sacaban de América. Uno de los más notables marinos ingleses, el célebre Francisco Drake zarpa el año 1577 de Plymouth con 5 buques, de los cuales el mayor no pasaba de 100 toneladas. Sólo 3 naves lo acompañaron a través del estrecho, de ellas una se perdió a la salida del Pacífico en una borrasca que duró 49 días, la otra se volvió espantada a Inglaterra. Drake solo, se dedicó en nuestras costas a la guerra de corsario y a los 3 años estuvo de regreso en Plymouth, con la gloria de haber dado la segunda vuelta al globo.

Este curso produjo gran alarma en los dominios españoles y el virrey del Perú envió una escuadra al mando de Pedro Sarmiento de Gamboa a presentarle combate cuando regresara por el estrecho. Sarmiento descubrió el Golfo de Trinidad, el canal de la Concepción que sigue al Sureste e hizo un prolijo reconocimiento del archipiélago, contando 85 islas. Al querer entrar al estrecho una de sus naves es arrastrada durante 3 días por los vientos llegando hasta los 56 grados de latitud sur donde se pudo observar que era supuesta la existencia de un continente en esas alturas.

Sarmiento siguió viaje a España, donde persuadió al rey de la necesidad de fortificar y poblar el estrecho. En 1581 zarpa de allí una gran expedición compuesta de 23 naves y de 4,000 personas entre hombres y mujeres. A poco de partir pierde 5 buques con 800 hombres y sólo 3 años más tarde llega con 5 naves al estrecho, donde comienza por fundar 14 leguas adentro el pueblo de Jesús. Pierde otra nave más, 3 huyen a España, pero sin desalentarse por estos desastres va a fundar con el único barco que le queda, otro pueblo en la costa oriental de Brunswick, el de San Felipe.

No entraré a referir todas las dramáticas peripecias por que pasó aquella fundación. Tres años después sólo quedaban 15 hombres y 3 mujeres que fueron vistos en la población de San Felipe por Cavendish, el que le puso el «Puerto del Hambre».

El éxito de la expedición de Drake despertó la codicia de los corsarios ingleses, que en los años siguientes tratan de pasar el estrecho con más o menos suerte sin llevar a cabo nuevos descubrimientos. Cavendish, Merrick, Davis, Hawkins y otros llevaban el terror a las costas australes hasta que varios fueron apresados y conducidos a España. Con este esca-

miento cesaron los corsos de los ingleses en la América austral.

Así transcurre el primer siglo que se podría denominar el de los grandes descubrimientos.

A fines del siglo XVI entra en competencia otra de las naciones europeas, Holanda, que aspiraba a encontrar la vía más derecha a sus posesiones en Asia. Los primeros viajes de las escuadras neerlandesas al mando de Jacobo Mahu, de Oliverio van Nort, del alemán Jorge Spilberg, iban con fines comerciales o de piratería. El camino al Pacífico estaba abierto para ellos y no cesaron de tentar nuevas aventuras guiados por la expectativa de la captura de ricas presas y por el odio implacable a España.

El año 1615 zarpa otra escuadra, del Puerto de Horn, al mando de Guillermo Schouten y Jacobo Le Maire, que se propone buscar la ruta que creían encontrar al sur de Tierra del Fuego. Descubren al año siguiente, casi 100 años después del descubrimiento del estrecho, el canal de Le Maire, que separa las Islas de los Estados, de Tierra del Fuego, enfrentan un cabo notable, que designaron con el nombre de Horn en memoria de la ciudad donde se había equipado la expedición.

Para confirmar esta noticia zarpa una escuadra española al mando de los Nodales. Llegan hasta un grupo de islas que llamaron de Diego Ramírez en los 56 grados 40 minutos, y que durante siglo y medio se continuó considerando como la tierra más austral reconocida.

El año 1624 el almirante holandés Jacobo L'Hermite se ocupa en explorar la costa sur de Tierra del Fuego y construye cartas geográficas de importancia.

Pasan más de 50 años hasta que un inglés, John Marborough dirige una nueva expedición con fines mercantiles y científicos, pero que no por eso, los españoles lo consideraban como enemigo. Logra formar una carta del estrecho que durante mucho tiempo fué la mejor que se conocía. Termina el segundo siglo, el de los corsarios y piratas, con los desmanes y atrocidades de los temidos filibusteros que también sentaron pie durante largos años en Magallanes.

A pesar de todo, los oscuros y audaces aventureros de diversas nacionalidades que se dedicaban a robar los buques españoles y saquear sus poblaciones, contribuían poderosamente al progreso de la geografía con la publicación de libros y mapas. En el nuevo siglo el espíritu científico penetra en todo orden de investigaciones y encuentra un vasto campo

en los estudios geográficos. Se inicia una era de expediciones científicas a las cuales se creen obligados a contribuir casi todos los gobiernos.

La serie de viajes con fines geográficos la inicia en 1711 el francés Frezier, que ubica la verdadera situación geográfica del Cabo de Hornos y explora las costas adyacentes. Entre los viajes célebres de esa época podemos recordar enseguida el del vice-almirante holandés Jacobo de Roggweeen y del francés M. Marcant, el que se internó en el estrecho en un débil buque, tomó uno de los muchos canales y sin saber cómo se halló a pocas horas de navegación en el Pacífico. A este canal le dió el nombre de su barco, el de Santa Bárbara.

Se ven interrumpidas estas labores pacíficas por la guerra anglo-hispana que estalla en 1739 y que motiva el envío de una escuadra inglesa de 6 buques al mando del comodoro Jorge Anson. Su fin era operar en el Pacífico contra las colonias españolas. Una de estas naves, la *Wauger*, naufragó en unas rocas al sur del Golfo de Penas. Su comandante John Byron nos ha dejado un interesante relato de la verdadera odisea de éstos náufragos en su libro *A narrative*, libro que no deja de tener valor geográfico, por la descripción minuciosa de los parajes que recorrieron y de sus habitantes nativos. De los exploradores científicos debemos recordar a Luis Antonio Bougainville, Cook, La Perouse, Vancouver, terminando aquí la serie de exploradores extranjeros del siglo XVIII en las costas australes.

Después de muchas opiniones encontradas acerca de la conveniencia que ofrecía la navegación a vela por el estrecho o por el Cabo de Hornos, decide el gobierno de Carlos III enviar una comisión que diese informe definitivo en aquella controversia. El año 1785 parte don Antonio de Córdoba para explorar minuciosamente el estrecho y Tierra del Fuego. El fruto de sus expediciones fué publicado en dos volúmenes impresos con mapas y planos de importancia.

En los siglos XVI, XVII, y XVIII los navegantes buscaban descubrir grandes tierras y archipiélagos y poco dejaron que hacer para el siglo XIX en el que hubo de concretarse a los detalles y a las investigaciones científicas. Se suceden con frecuencia las expediciones enviadas de Europa entre las cuales se destaca en primer lugar la de Parker King y Fitz Roy en los buques ingleses *Adventure* y *Beagle*, hace precisamente 100 años. En una de esas naves viajaba el célebre sabio Carlos

Darwin. Para Chile este viaje dió por resultado un enorme progreso en su geografía.

Austriacos, italianos, franceses y alemanes contribuyen a completar las cartas de nuestras costas y de los millares de canales e islas. Por fin nuestra marina de guerra continúa los importantes trabajos hidrográficos que aún ahora conducen a nuevos descubrimientos en aquellos intrincados archipiélagos y canales. Con brillo inusitado ha sabido cumplir, nuestra marina, su tarea pacífica en aquellas regiones, de las cuales decía Córdova 150 años atrás «aquí existe reunido cuanto malo hay en la naturaleza».

El conflicto sufrido entre los gobiernos argentino y chileno sobre la frontera sirvió mucho para dar a conocer el interior de regiones hasta entonces inexploradas. Obligó a los gobiernos a enviar varias comisiones de peritos para que hiciesen los necesarios relieves topográficos.

Los modernos viajes de los sabios Nordenskyold, Dr. Cook, Scottsberg, Quensel, Halle, Dr. Steffen, Dr. Reichert y Dr. Hicken, del entusiasta explorador padre de Agostini, del famoso etnólogo y antropólogo Gusinde y por último del audaz e intrépido aviador alemán Günter Plüschow que en forma tan trágica dejó allá su vida, han contribuido con sus obras regiamente editadas, su detallados planos y hasta películas al conocimiento casi completo de Magallanes y Tierra del Fuego. Digo casi completo pues aún quedan grandes extensiones inexploradas como ser: al norte del cerro Paine, la península Muñoz Gamero, la de Brunswick, el interior de la isla Santa Inés, la isla Wellington y la cordillera Darwin en Tierra del Fuego.

Antes de entrar a hacer una relación de mi último viaje a Magallanes, deseo dar a conocer su desarrollo político y económico desde la época en que la república de Chile tomara posesión de esas regiones. Para afianzar su dominio en el estrecho, el Presidente don Manuel Bulnes manda el año 1843 la goleta Ancud, al mando don Juan Williams para que ocupara en nombre de la República el estrecho de Magallanes. Si Chile se hubiera retrasado unos días, habría perdido la posesión del estrecho. Francia había enviado la nave de guerra Phaeton para que lo ocupara en nombre del gobierno de Francia.

El 21 de Septiembre del año 1843, fué izada la bandera de Chile en la costa del estrecho y saludada con 21 cañonazos. Un teniente, 7 artilleros y 2 mujeres fueron los primeros habi-

tantes chilenos de sus costas. Un año después fué nombrado el primer Gobernador para la colonia penal que allí estableció nuestro Gobierno.

En 1848 fué destruída la población por un voraz incendio y se reedificó en el lugar donde hoy se encuentra la ciudad de Magallanes. Contaba ya con 378 habitantes. En Noviembre del año 1851 se escribe una de las hojas más trágicas de Punta Arenas. El teniente Cambiaso desterrado allá por incorregible e indisciplinado sólo pensaba en vengarse. A la cabeza de una chusma de 200 criminales toma preso al Gobernador y se proclama Jefe y general. Pocos días después hizo fusilar al Gobernador Muñoz Gamero y al cura párroco, y quemar los cuerpos en una hoguera erigida en la plaza pública. A todos sus demás adversarios los hizo encerrar en la cárcel prendiéndole fuego por los 4 costados. Sólo un milagro evitó una tragedia, los reclusos alcanzaron a huir del edificio en llamas. El incendio no se pudo dominar y en corto tiempo el viento había propagado el fuego a toda la población. Se saquearon las habitaciones que pudieron escapar del siniestro, no hubo desmanes ni crímenes que no se cometieran. Los buques que llegaban, ignorantes de los acontecimientos, fueron asaltados, sus oficiales y tripulantes fusilados o ahogados. Al gran general no debía faltarle su bandera, la que lucía sobre fondo lacre una calavera y dos canillas; su lema fué: «soy asesino en tierra y pirata en el mar». Habiéndose adueñado de bastante botín se embarcó con todos sus cómplices en un velero y tomó rumbo al norte con el propósito de asaltar los puertos chilenos. Antes de partir hizo quemar las pocas casas que quedaban, dejando de la población un montón de escombros. Los cómplices de Cambiaso se sublevaron en el viaje y tomaron preso a su jefe, dirigiéndose a Ancud donde fueron apresados. En Valparaíso fué fusilado esta fiera humana con 7 de los cabecillas en presencia de todo el pueblo.

Una población tan apartada de la República, jamás debía haber servido para establecer un presidio, sin graves peligros. La lección fué amarga y se procedió a declarar a Magallanes no una colonia penal sino un pedazo de suelo chileno, territorio de colonización.

El año siguiente se manda un nuevo Gobernador, don Bernardo E. Philippe, que nació en 1811 en Alemania. Igual que su hermano, el gran sabio, se dedicaba a las ciencias naturales y fué él quien fomentó e inició la corriente inmigratoria



de colonos alemanes en Valdivia y Llanquihue. Con gran tenacidad se dedicó a la reconstrucción de Punta Arenas. Quiso el nuevo Gobernador establecer relaciones amistosas con los indios. Cierta día que guiado por este anhelo retribuyó una visita a dos caciques, se vió obligado a alojar cerca de sus chozas, circunstancia que aprovecharon los nativos para darle horrible muerte con golpes de boleadoras, arrastrando en seguida su cadáver con caballos hasta dejarlo tirado en la playa.

Lentamente comienza el desarrollo económico siempre amenazado por los motines y por los asaltos de los indios. En 1869 se instalan los primeros lavaderos de oro los que atrajeron gran cantidad de extranjeros. Las minas de carbón comenzaron a ser explotadas. Las importaciones se pagan con oro y con pieles de guanacos y avestruces y plumas de este animal. El año 1876 la colonia ya se ha estabilizado y se obtiene el propósito que el gobierno chileno abrigaba. Se comienza a repartir la tierra y luego la agricultura da frutos sorprendentes. Ese mismo año se ensaya por primera vez la crianza de ovejas. El intendente señor Dublé trae un piño de las islas Malvinas. Esto fué la base de la ganadería lanar que tan fabulosa riqueza dió posteriormente a Magallanes. Un año después se vé la ciudad nuevamente convulsionada por un motín militar. La guarnición sublevada, disparaba sus fusiles y hasta su artillería por las calles. La población, presa del pánico, huye a los bosques vecinos, mientras que fueron destruidas por el fuego y saqueadas gran parte de las casas. Parece que el único móvil fué el robo, pues los oficiales, ajenos al movimiento, no pudieron dominar la soldadesca indisciplinada. 40 muertos fué el resultado de esta nueva calamidad.

Medidas erróneas de las autoridades en el terreno de las fuertes contribuciones, inseguridad en los títulos de las propiedades, trajeron en los años siguientes un estagnamiento en el desarrollo de la ovejería. A pesar de todas estas enormes dificultades, 20 años después el territorio ya contaba con 5,000 habitantes y más de 1.000,000 de ovejas.

Las ganancias fabulosas que producía la ganadería formaron en manos de sus poseedores, fortunas jamás soñadas. Magallanes cuenta ahora con más de 200 millonarios. Una era de lujo y de bienestar se inicia con el comienzo del nuevo siglo. Los capitales se invierten en frigoríficos, graserías y empresas navieras. La cantidad de vapores que cruzan el estrecho aumentan cada año, fomentando el comercio local.

La apertura del canal de Panamá puso fin al febril movimiento marítimo, fué un duro golpe para el intercambio comercial de Magallanes. Pero los grandes recursos económicos que posee son por sí solos suficiente garantía de prosperidad y riqueza.

Surgen con el comienzo del siglo las graves luchas sociales. En ninguna parte fueron a encontrar las prédicas de los elementos agitadores mejor suelo que en Magallanes. La masa de obreros fué un conglomerado de todas las naciones, generalmente de individuos que necesitaban refugiarse en el último rincón del mundo. Así se produjeron serios conflictos que culminaron en los desgraciados sucesos de Puerto Natales, donde tantos chilenos fueron víctimas de las falsas promesas de los agentes comunistas. La muerte ha hecho una horrorosa cosecha en la historia de Magallanes. A sus mares se le ha dado el nombre de cementerio de buques, su tierra se vió ensangrentada por los motines militares y disturbios anarquistas y sin precedentes fué la horripilante matanza de indios que los europeos hacían en nombre de la civilización.

Ni la guerra europea, ni el caos económico mundial han podido atajar el desarrollo maravilloso del territorio de Magallanes. Signo de su bienestar es su capital. En su aislamiento lleva Magallanes el sello de una ciudad elegante y moderna. Las calles son anchas y casi totalmente pavimentadas con cemento. Las casas son por lo general de madera, pero no faltan hermosos palacios de cemento armado de una elegancia verdaderamente europea. Pocas plazas en Chile hay mejor cuidadas que la en que se levantó el hermoso monumento a Magallanes. Sus muelles y bodegas de almacenaje de aspecto aseado, recalcan la importancia de su puerto. El cementerio con sus fastuosos monumentos y mausoleos demuestra la fortuna de los deudos. El monumento erigido en memoria de la escuadra alemana que tuvo que sucumbir en las Malvinas, llama la atención por su sencillez y su hermosura. Magallanes fué el último puerto que tocara esta heroica escuadra antes que encontrara ella, su almirante von Spee, sus dos hijos y miles de hombres su tumba en los mares de las cercanas islas Falkland.

La ciudad de Magallanes cuenta con más de 35,000 habitantes. Su clima, aunque no de los más agradables, por causa de los vientos que soplan recios casi de continuo, es el más templado de toda la región. Es un clima constante, que no

conoce las fuertes oscilaciones de temperatura, es sano, y sin fríos excesivos.

Los terrenos de las cercanías de Magallanes, en otros tiempos cubiertos por selvas vírgenes, que han tenido que ceder al efecto destructor de los incendios, empiezan a ser cultivados con excelentes resultados para la agricultura, para forrajes y papas. La moderna ciudad de Magallanes y su territorio, tienen un grave inconveniente para Chile, se encuentra muy apartado de su patria, casi aislado. Los vapores tienen que navegar 5 días desde Puerto Montt por mares tempestuosos y canales peligrosos. Las carreras son quincenales y sólo se pueden hacer con grandes vapores. El correo lleva su atraso explicable. Las estaciones de radio de la marina cobran precios exagerados y no dan abasto al servicio. En cambio con la República Argentina los unen regios caminos de autos y vapores que vienen con mucha frecuencia. Hay líneas desde el Atlántico que tienen su término en Magallanes, hay servicio de góndolas a los puertos del Atlántico y por último tienen la metrópoli de Buenos Aires que les ofrece distracciones y un ambiente europeo desconocido en nuestro Santiago. El mercado de sus productos está en la Argentina y Europa; consecuencia lógica es, que todo el movimiento comercial y aún social se dirija a la vecina república. ¿Cómo remediar esta situación para atraer al comercio y al viajero? Recién se ha conseguido que se establezca una estación de radio y nos comuniquemos con esa lejana ciudad a una tarifa igual que la del resto del país. Aumentar la carrera de los grandes barcos no es aconsejable por cuanto no encontrarían suficientes fletes para pagar su mantenimiento caro y su elevado consumo. Queda el problema del Itsmo de Ofqui. Su apertura permitiría la navegación sin mayores peligros para pequeños vapores y aún lanchones que podrían abaratar notablemente el flete y llevar productos agrícolas de las provincias de Chiloé y Llanquihue. Acabamos de visitar el discutido Itsmo y espero poder extenderme sobre este tópico en otra publicación.

Los esfuerzos que se han hecho para establecer una vía aérea hasta Magallanes, no han dado los resultados deseados. Los vuelos estarán siempre sujetos a los escasos días buenos que pueden haber. Por lo general azotan al litoral temporales, que no tienen parangón en el mundo. Se trata de establecer un servicio de comunicaciones que funcione con puntualidad, servicio que en esas condiciones meteorológicas es muy difícil.

Con todo eso Magallanes sigue progresando y es una de nuestras provincias más productivas cuya importancia nunca ha sido bien comprendida por nuestros gobiernos.

\*

El Buque Escuela *General Baquedano* de la Armada Nacional, iba a iniciar en la primavera pasada su crucero de instrucción a Magallanes hasta el Cabo de Hornos. A mi compañero y colaborador, Augusto Grosse y a mí, se nos brindaba una espléndida oportunidad para completar nuestros conocimientos geográficos en la Patagonia Occidental y hacer un viaje de estudio a Tierra del Fuego hasta el último extremo de nuestro continente por el sur. Dado con toda amabilidad por parte de las autoridades marítimas el permiso correspondiente, partimos en el mes de Octubre por tren a Puerto Montt, donde debíamos embarcarnos en la Corbeta *General Baquedano*. Una vez a bordo nos familiarizamos primero con lo que iba a ser nuestro hogar por más de dos meses. La vieja *Baquedano* de 2,500 toneladas tiene una eslora de 73 metros y una manga de 13.71 metros. Es un hermoso buque de vela dotado de máquinas auxiliares para desarrollar de 8 a 10 millas por hora. Su tripulación se componía de 300 marineros y grumetes, un curso de 30 guardia marinas, 14 oficiales y su comandante don Silvestre Calderón, un verdadero lobo de mar oriundo de Chiloé. La historia de la *Baquedano* que comprende 36 años de vida y que tuve oportunidad de estudiar durante el viaje, contiene pasajes muy interesantes, alguno de los cuales, estimo del caso recordar en esta oportunidad. Fué lanzada al agua en Londres en 1898. La *Baquedano* desde entonces ha recorrido todos los países de la tierra. En su primer viaje de instrucción rodea todo el Pacífico y se encuentra en Shanghai en los momentos del conflicto internacional con el Celeste Imperio. Furiosos tifones, enormes temporales ha tenido que soportar en diversos mares, sufriendo averías y perdiendo hombres. Va el año 1904 al Lejano Oriente para observar las operaciones bélicas entre Japón y Rusia, exponiéndose a los peligros de los mares sembrados de minas flotantes. El año siguiente va por primera vez a Alemania. Escribe el comandante sobre su visita en Hamburgo: «El buque se vé completamente invadido por las numerosas familias chileno-alemanas y ale-

manes que habían estado en Chile y al efectuar su visita manifestaban la alegría que experimentaban al pisar territorio nacional». Después de una enumeración de las espléndidas fiestas termina «me es grato dejar constancia de la brillante recepción que se hizo al buque en este puerto, del espíritu de cariño y de acercamiento que la opinión pública misma demostraba para nuestro país». Vagos recuerdos tengo aún de mi infancia de aquel júbilo con que se recibió en Hamburgo a aquel pedazo de Chile. Residíamos transitoriamente entonces mis padres y yo en esa hermosa ciudad. Su vigésimo quinto viaje el año 1928, lo lleva nuevamente a Hamburgo y si su comandante encontró el año 1905 palabras elogiosas por su recibimiento en Alemania, en esta ocasión las manifestaciones de cariño superaron todo lo esperado. El desfile de nuestra gente por las calles de Hamburgo dió ocasión para que el pueblo exteriorizara sus simpatías a Chile, en forma delirante. Cuando la columna llegó a la plaza del Palacio, todos los alrededores se encontraban repletos de público que avivaban entusiasmados a Chile. El burgomaestre desciende las gradas del Palacio y se dirige en los siguientes términos a la columna chilena: «En nombre de la ciudad libre y anseática de Hamburgo, doy la más cordial bienvenida a la oficialidad y tripulación de la *General Baquedano*. Saludamos en los hijos de Chile a los representantes de una nación noble vinculada con Alemania con lazos perennes de amistad, recordando con la más profunda gratitud la lealtad con que Chile supo conservar esta amistad en horas de dificultades y zozobras en que vivió el pueblo alemán. Damos expresión a los sentimientos que nos animan haciendo votos por el pueblo chileno y por su ilustre Presidente».

En ningún puerto del mundo los chilenos habían sido festejados en forma tan espléndida, y dice el comandante don Julio Allard Pinto: «cuanto puede decirse de los agasajos y atenciones con que se festejó al buque en Alemania resultaría, pálido con la realidad». «En todas partes, en todo momento y de todo el mundo no se escucharon otras cosas que expresiones sinceras de elogio y cariño para nuestro país en general y se nos dispensó en todo momento una noble y cordial hospitalidad».

Zarpa la *Baquedano* de Puerto Montt a la vela. Silenciosamente nos lleva el viento por el Golfo de Reloncaví, evocando

esa navegación romántica de los siglos pasados que ya no encuentra cabida en este siglo de récords de velocidad, de transatlánticos monstruos, de dirigibles y aviones. Las voces de mando, las múltiples maniobras, el pitear estridente de los suboficiales, todo es nuevo para nosotros, acostumbrados a navegar en cómodos vapores. El día siguiente ya nos encuentra a la entrada del Canal de Moraleda, en el comienzo de esos incontables archipiélagos que nos acompañarán durante casi todo el viaje. El viento sur precursor de buen tiempo nos obliga a seguir a máquina. La navegación a vela por entre los canales se hace casi imposible. Desde cada boca de canal sopla el viento en otra dirección. El flujo y reflujo produce corrientes de 3 a 4 millas de fuerza que exponen al buque a irse sobre los numerosos arrecifes que esperan su presa debajo del agua. La navegación entre las islas Chonos es de lo más hermosa. Millares de islas cubiertas de vegetación desde la orilla del agua hasta su última cumbre. Un silencio, una soledad absoluta reinan en estos tranquilos canales. Después del tercer día de viaje, al atardecer, la *Baquedano* busca refugio en el puerto Balladares. Una de esas numerosas ensenadas tranquilas que parecen lagunas jamás turbadas por el ruido del hombre. Un tiempo espléndido nos acompaña. Aprovechamos la tarde para recorrer la costa y conocer su variada flora que es idéntica a la de las impenetrables selvas vírgenes del continente. Asombrosa es la riqueza de la fauna submarina que se puede observar en estas tranquilas y cristalinas aguas. Millares de erizos, choros, chogas, tacas, las carnívoras estrellas de mar de todos colores, jaivas y centollas, pueblan las rocas y se pasean entre las enormes algas marinas. La configuración geológica es casi uniforme, de pizarras arcillosas, interrumpidas por gruesas vetas de cuarzo. Se encuentran manifestaciones de hierro, níquel y cobre.

Pocas millas más y salimos al Océano Pacífico orillando la costa norte de la península Taitao. Enormes olas salen a nuestro encuentro y van a estrellarse contra la temida costa de Tres Montes. Por suerte no tenemos día de viento y el mar sólo nos mece tranquilamente. La costa de Taitao es escarpada y horrible. Temporales y olas obran con una fuerza gigantesca sobre el litoral, es un cuadro de desolación, aquellas millares de enormes rocas y arrecifes, destrozados y socavados. Pobre el barco que osara acercarse mucho a ese infierno. En la tarde entramos al Golfo de Penas, terror de todos los

navegantes, pero hoy se porta muy bien. Albatros y gaviotas nos acompañan y algunas son tan mansas que se detienen a pocos metros de nosotros para picotear un hueso que le pusimos sobre uno de los cañones. La braveza del Golfo de Penas debe atribuirse a los siguientes factores: parece que una ramificación de la corriente marina de Humboldt penetra en él, formando un gran círculo, las mareas producen formidable tiraje en los anchos canales Messier y estuario Baker que desembocan aquí. Los temporales y las grandes olas del Pacífico entran sin obstáculo y rebotan en la escarpada costa y por último el piso del Golfo que nunca ha podido ser sondeado debe poseer un relieve muy quebrado, de acuerdo con la configuración vecina que indica que aquí se encuentra sumergido un eslabón en la cadena de las islas que están antepuestas al litoral patagónico. ¿Cómo no se va a formar así un hervidero endemoniado?

Entrando a los canales al sur del Golfo de Penas el paisaje cambia notablemente. Cual profundo foso cortan estas vías de agua las altas cordilleras, que se elevan a ambos lados cubiertas de nieve perpetua y pequeños ventisqueros. La vegetación arbórea es cada vez más enana. Las quilas cesan a la latitud del Golfo. Se percibe un notable cambio de clima. El frío se hace cada vez más intenso. Los temporales adquieren aún dentro de los canales bastante fuerza; y esta zona tan hostil al hombre está poblada. Largos aullidos que no parecen provenir de seres humanos interrumpen la soledad horrorosa. Son los indios alakalufes, una de las razas más salvajes y primitivas de la tierra. Difícil es calcular el número de estos nómades que han escapado hasta aquí a su rápido exterminio.

Se pasa la famosa Angostura Inglesa que requiere tanto cuidado. Un grupo de islas y rocas intercepta el canal y obliga a tomar la ruta en forma de una S corta, que exige toda la destreza de los capitanes. Los cerros rebótan el eco de los formidables estampidos de los cañones y el llanto de la sirena de la *Baquedano*, que dá aviso que va a penetrar a la Angostura y evitar un encuentro cuyas consecuencias serían fatales. Lo que puede significar un descuido lo indican las numerosas boyas que señalan los naufragios que anualmente ocurren aquí. El día siguiente se atraviesa otra de las partes interesantes, «El Abismo», muros de rocas desnudas y pulidas por el efecto de los glaciares y de la erosión eolítica, se elevan casi perpendicularmente hasta más de 1,000 metros de altura. Las

negras nubes que cubren las cumbres parecen tapas de ataúd y producen un cuadro tétrico y desconsolador. Una nueva sorpresa nos espera al salir del abismo. Icebergs flotan en medio del canal. Son la vanguardia que envía esa misteriosa y gigante capa de hielos continentales, que quedó aprisionada entre la cordillera patagónica, desde la época glacial. Millares de toneladas de hielo se desprenden y salen flotando por los profundos fiords hasta entorpecer la ruta de los vapores. Todos los esteros que vienen del Este se ven cubiertos por millares de hermosísimas figuras glaciales, de las cuales algunas exceden el tamaño del buque.

El trayecto que se recorre en los canales Concepción y Sarmiento y Smith hasta el estrecho se hace más monótono. Los cerros casi desprovistos de vegetación muestran su fría desnudez. Al atardecer del octavo día de viaje nos encontramos en el Cabo Tamar. Aquí desemboca el canal Smith en el estrecho de Magallanes. Hacia el Oeste el Pacífico abierto. El barómetro descendía rápidamente, y nos anunciaba que la vuelta por el Cabo de Tamar no iba a ser muy pacífica. Una de esas borrascas furiosas, que lanza inesperadamente el Pacífico sobre estas costas fúnebres, se iba acercando. Olas inmensas bañan el buque. Cortinas de agua quitan toda visibilidad, el viento llora y grita en los aparejos y lanza su desafío. La noche más negra que uno puede imaginarse. Los faros que guían al navegante, invisibles. En todas partes acecha el peligro. Rocas, islotes, costas nos rodean, en vano se escudriña la obscuridad para orientarse. La brújula y la corredera son las únicas guías. El huracán arranca el techo de lona del puente de mando, dejando en descubierto a los pilotos que llevan en sus manos la suerte de cientos de hombres jóvenes. De súbito después de horas de angustioso buscar se destaca entre las tinieblas una alta costa y se vé la faja blanca de las rompientes y por suerte detrás del cabo próximo alumbra un faro vecino, muy vecino. El comandante que no baja durante toda la noche del puente ordena separarse rápidamente de la costa y resuelve mantenerse a la vista de la luz del faro hasta que amanezca, para poder continuar la navegación en el estrecho, en el cual se van tranquilizando las aguas paulatinamente. A medida que avanzamos al Este la vegetación forestal aumenta otra vez. A medio día estamos frente al Cabo Froward, extremo austral de nuestro continente. Hacia el sur se extienden islas y canales. En la tarde largamos anclas en el Puerto de Magallanes. Nos



llama la atención un pequeño cutter anclado en la bahía, pintado de blanco muy aseado; parece un pequeño yate; es una embarcación famosa, la pequeña nave con que el aviador Günther Plüschow cruzó el Atlántico para llegar a la tierra de sus sueños, la Tierra del Fuego. Ahora hace la carrera a las Islas Malvinas y cruza los bravos mares con pasajeros y carga. Aprovechamos la permanencia de la *Baquedano* en Magallanes para conocer el máximo posible del territorio. La ciudad de aspecto europeo nos ha sorprendido gratamente. Las autoridades nos proporcionan galantemente los medios de locomoción necesarios para realizar dentro del escaso tiempo de que disponemos la mayor parte del programa. En compañía del médico alemán de Magallanes, partimos la mañana siguiente en auto hacia el norte. El camino nos lleva primero por la costa del estrecho donde se pueden observar las características terrazas glaciales. Luego penetramos a la pampa con sus enormes rebaños de ovejas. El camino casi rectilíneo permite avanzar a 90 kilómetros por hora. Ondulaciones suaves caracterizan el paisaje monótono que se ve interrumpido por pequeños charcos y laguitos poblados de centenares de patos, gansos silvestres y por hermosos flamencos rosados. En el horizonte aparece un promontorio raro, al acercarnos vemos un cerro formado de columnas basálticas, el Morro Chico. En su cumbre se encuentra un laguito que rellena el antiguo cráter. Es una de las manifestaciones volcánicas que son rompe-cabezas para los geólogos. De aquí tomamos el camino nuevo que conduce hasta Puerto Natales. Cruza solamente territorio chileno, evitando la antigua pasada por Argentina. Se encuentra en espléndidas condiciones y es una de las obras más importantes y de progreso realizadas por nuestros Gobiernos. La monotonía del paisaje ha cambiado. Hermosos bosques de *Nothofagus Antarctica* atravesamos en veloz carrera. A medio día estamos en Puerto Natales, pueblo nuevo y sin atractivo, ubicado en las márgenes del interesante fiord de Última Esperanza. Este gran estuario es el único que cruza toda la cordillera y limita con la zona subandina. Un fenómeno geológico que provocó serias dificultades en la época de la demarcación de límites.

Pocos kilómetros más al Norte visitamos el frigorífico más grande que tiene Chile, Puerto Bories. Forma con sus pintorescas casas para empleados y obreros, todo un simpático pueblo. En esa época no se beneficiaban corderos. La forma-

ción geológica de la zona que atravesamos más al Norte se caracteriza por los cerros aislados de formas tabulares. Su líneas de areniscas multicolores, sus cumbres planas en forma de grandes terrazas indican que los anchos valles por los que avanzamos han sido hechos por la erosión del agua, en una época relativamente nueva. Los ríos serpentean en grandes sinuosidades y contribuyen eficazmente a emparejar el terreno. En uno de estos cerros se descubrió el año 1894 la famosa cueva del Milodon. Un buen día llegan unos chilotes con unas ojotas hechas de un cuero de casi una pulgada de grueso. Extrañado su patrón el señor Eberhard, le contestan que en una gran caverna en los bosques había mucho de ese cuero y que se prestaba admirablemente para suelas. El señor Eberhard fué a ver en el acto esa interesante cueva y qué grande sería su sorpresa, cuando encontró en ella un retazo de la piel de un animal prehistórico, sus huesos, y hasta su guano relativamente bien conservado. Se organizaron expediciones de casi todos los países del mundo, llevándose lo de más valor el Museo de La Plata. Fué un lugar de importantísimos hallazgos arqueológicos, pues se encontraron huesos humanos y de varias especies de animales extinguidos. Ahora está completamente saqueada y aún las estalagmitas fueron destruidas por los turistas para llevarlas de recuerdo.

Las enormes estancias de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego revelan un bienestar y un orden modelo. Las casas de los ovejeros perdidas en la soledad, son de aspecto risueño y aseadas. Cuando cae la noche llegamos a la estancia Cerro Guido, donde somos galantemente atendidos por su administrador que naturalmente es inglés. En la Patagonia todo el personal superior es inglés, que se habitúa admirablemente a esa vida aislada. Habíamos recorrido en el día 500 kilómetros por caminos bastante buenos. Durante el día las nubes nos habían ocultado la joya de esta región, el cerro Paine. La Luna alumbraba ahora el paisaje fantástico. Al oeste se elevan los enormes torreones negros del Paine, sobresaliendo de una masa blanca de nieves y hielos. Gruesos cúmulos se deslizaban cual velos feéricos entre los picachos. Sin duda el cerro más imponente que cabe en la imaginación.

Antes de partir de la estancia, tuvimos oportunidad de adquirir un pequeño puma que habían cazado hacía poco tiempo. Lo llevamos a nuestro auto para obsequiárselo a la oficialidad de la *Baqedano* en calidad de mascota. No poco fué

el trabajo que nos dió este simpático animalito pero que se acostumbró muy luego al ruido y dormía tranquilamente entre nosotros. Quedan en esta zona aún muchos pumas que hacen extragos en las ovejerías. Las estancias pagan una libra esterlina por cada ejemplar vivo o muerto.

Nuestro viaje continuaba hacia el cerro Paine. Grandes manadas de huanacos, parejas de avestruces imprimen un sello animado al paisaje. Nuestro camino nos lleva a orillas del lago Sarmiento de tan tristes recuerdos. En una de sus bahías tenía establecido el valiente aviador Pluschow su último campamento. Cuando comenzó a ser molestado por exigencias inexplicables de parte de nuestras autoridades decidió cambiar su base de operaciones al otro lado de la frontera, al lago Argentino. Por no perder tiempo cargó su avión con todo su campamento y hasta amarró sobre las alas los cajones con combustibles. Se elevó con su compañero Dreblow en perfectas condiciones. A una de esas inusitadas y violentas rachas de viento que se originan sobre los hielos, no pudo resistir la armadura del avión, se le quebraron las alas y se precipitó al pequeño lago Nuevo. Los dos aviadores se tiraron, según parece, con sus paracaídas, los que no funcionaron. Encontraron una muerte horrorosa destrozados sobre las rocas en la costa del Lago. Su mástil de viento se conserva aún en el lugar donde se elevó para su vuelo mortal. Coronas secas a su pie demuestran cuántos admiradores poseyó ese audaz aviador que fué un enamorado de las salvajes bellezas de Tierra del Fuego. En su penúltimo vuelo logró cruzar por primera vez sobre el Paine y ver ese inmenso manto de hielo que se extiende desde aquí cientos de kilómetros hacia el Norte. Esos vestigios de la época glacial tienen algo de misterioso, de atrayente, para el explorador y numerosas han sido las tentativas para penetrar en esos campos de hielos. En los meses de Febrero a Abril último, tuve oportunidad, junto con mi amigo Grosse, de hacer un nuevo viaje de exploración que nos llevó al «Inlandeis», hielos continentales, en su límite norte. Pudimos descubrir, no sólo la formidable cordillera que se eleva en medio de los hielos, sino que un gran sistema fluvial desconocido hasta ahora y que pone al norte fin a ese manto de hielo. Fué una de mis expediciones más interesantes y sobre las inolvidables impresiones y aventuras versará mi próximo trabajo.

El Paine, cual centinela, parece defender celosamente su secreto. Lo premioso del tiempo nos impidió tratar una as-

censión a los hielos. Tuvimos que limitarnos a admirar desde muy cerca ese capricho de la naturaleza. Su origen geológico es muy interesante. Masas ígneas han penetrado en la época terciaria por una especie de chimenea hacia las capas superiores de rocas sedimentarias. La época glacial se ha encargado de rebajar y destruir las areniscas más blandas, destrucción a la cual le opusieron tenaz resistencia las columnas de lakolitos que rellenaban la chimenea volcánica. Estas columnas son de una altura superior a 800 metros y coronan el imponente macizo del Paine. Los hermosos lagos, los ríos con sus cataratas, la majestuosa cordillera, forman aquí un conjunto que, al no ser tan distante, podría ser un centro de turismo sin parangón en el mundo.

Nuestro viaje de regreso a Magallanes nos guardaba una gran sorpresa. Ya en Puerto Natales nos habían dicho que más al sur se había desencadenado un fuerte temporal de nieve. 200 kilómetros antes de llegar a Magallanes, entramos a la zona que había sido afectada por las tormentas. Se había transformado en un paisaje de invierno. El camino estaba cubierto de más de 40 centímetros de nieve, en la cual se atajaba el auto a menudo e iba arrollando la nieve suelta. La *Baquedano* dirige su proa a Tierra del Fuego, tierra de una hermosura misteriosa que ha encontrado tan grandes admiradores como de Agostini, Martín Gusinde y Günther Plüschow. Tierra del Fuego nos recibió de mal humor. Rachas de nieve ocultaban por completo el paisaje y dejaban el buque completamente blanco. Nos acercábamos a la zona antártica, de intenso frío, de nieve y hielos. En la boca del canal de Brecknock tuvimos que soportar un violento temporal de nieve, que hacía muy molesta la navegación entre un laberinto de escollos y de bajíos que unidos a la furia del mar y del viento hacen aquel trecho de costa en extremo peligroso y todo eso iluminado por una luz tétrica y sin vida que se desprende de un cielo siempre cubierto por densos vapores de agua. Dijo el naturalista Darwin «una sola mirada a esa región para quien no esté acostumbrado al mar, le bastaría para soñar durante 8 días seguidos con naufragios, peligros y muerte».

Las tempestades en esta época son de poca duración y el próximo día el sol alumbraba el paisaje sin igual, del maravilloso canal de Beagle. Tranquilamente avanza el buque hacia el Este. En la parte austral se agrupan grandes islas, cuyos cerros cubiertos de nieve se elevan en forma caprichosa.

A una montaña aislada y que se destaca a gran distancia le dimos el nombre de cerro Calderón, en honor de nuestro Comandante. Hermosos modelos de ventisqueros colgantes se desarrollan en las islas que van quedando al sur. El canal Beagle parece partir la cordillera de oeste a este en un largo de 250 kilómetros. En ninguna parte la naturaleza ha reunido en más corto espacio sus tesoros de belleza y de grandiosidad como en su estrecho brazo al sur de la cordillera Darwin. Mientras que seguimos por el canal se nos presentan de repente inmensos ventisqueros, que tiene su origen en el interior de la cordillera Darwin y que majestuosamente bajan hasta el mar. El primero que salta a la vista es el Romanche. Una parte notable de él, demasiado inclinada, se ha desprendido y forma un torrente glacial que se precipita cual pintoresca cascada congelada. Dos elevadísimos picachos se yerguen algo más al sur. Cubiertos de hielo azul hasta su última punta producen un cuadro fantástico, son el cerro Francia e Italia, de más de 2,300 metros de altura, en la cordillera Darwin, enteramente inexplorada. Los vuelos y las películas de Plüschow nos revelaron la existencia de valles y lagos desconocidos que aún no han sido pisados por el hombre. Ninguno de los ventisqueros que adornan este brazo de mar es tan majestuoso e imponente como el Italia. Es una inmensa pared de hielo de más de 1,000 metros de altura y otros tantos de ancho que se levanta sobre el canal, en que continuamente descarga enormes bloques de hielo. Al enfrentarlo nos hizo el servicio de derrumbar en su frente una gran avalancha, que con un trueno ensordecedor se lanzó al agua levantando una enorme columna. Albos témpanos salen flotando en procesión hacia las azules aguas del canal y se destacan contra el frondoso verde de las selvas que cubren la costa.. A pocos kilómetros de distancia uno a otro se suceden los hermosos ventisqueros cada uno de otra forma, otros colores, de otra naturaleza. Son en total 9, que terminan hacia el sur con el más largo de todos, el Francia.

Hemos cruzado el macizo más alto hacia el Este. Los cerros van disminuyendo en altura cubiertos nuevamente de hermosos bosques de coihues y lengas. El paisaje es más risueño y hasta el clima parece ser más suave. Nos vamos acercando a lugares poblados, los más australes del mundo. El día siguiente anclamos en Ushuaia, puerto argentino y presidio famoso. Cuatro modernos destroyers argentinos saludan a la *Baquadano* con los cañonazos de ordenanza. Antes de entrar

a la bahía, vemos sobre unos arrecifes los restos del orgulloso transatlántico alemán *Monte Cervantes*. Alza su popa con las dos hélices y su quilla sobre el agua. La roca le ha abierto un ancho tajo en todo su largo. Fué una verdadera odisea la de los 1,400 náufragos, todos turistas acostumbrados a rodearse de lujo y comodidades. Desembarcaron en los espléndidos botes-salvavidas de latón que aún están varados en la playa del puerto. Seis días hubo que albergarlos en el pueblo de Ushuaia que cuenta sólo con 600 habitantes. Los víveres se agotaron rápidamente ante esa gran invasión. No hubo que lamentar más pérdida que la del comandante del vapor que dicen se suicidó. Su cadáver no se halló jamás.

Ushuaia se encuentra a orillas de una muy apreciada bahía, no sólo por sus bellezas naturales sino por ser puerto muy abrigado. Al pie de una cadena de cerros nevados que impiden la evasión de los reos, se levanta este pueblo cuyas actividades giran alrededor del presidio. El grandioso edificio de la cárcel encierra un número de penados que oscila entre 500 y 800. Se ocupan en sus respectivos oficios, en los talleres del presidio, construyen casas, abren caminos, pero siempre bajo estrecha vigilancia. Es un establecimiento modelo en su género. Desde sus vastos patios plantados de jardines, se vé el centinela de Ushuaia, el monte Olivia, cuya escarpada punta es una de las últimas hacia el sur de nuestra cordillera de Los Andes.

El canal de Beagle sigue desde Ushuaia su curso directamente al Oeste. Por el medio del canal va la frontera de Chile con Argentina. Hacia el sur tenemos la gran isla de Navarino, cubierta por hermosos bosques que se alternan con fajas de praderas. Navarino, se está poblando lentamente con chilenos. Cuenta con una tenencia de Carabineros y una buena subdelegación. Uno de sus principales puertos es Wulaia, en la costa occidental de la isla. La marina ha levantado aquí sólidos y cómodos edificios para instalar una estación de radio. Desgraciadamente desde hace años se vienen solicitando los fondos necesarios para terminar la importante radio estación, pero en vano. Nuestra población más austral no tiene medios para comunicarse con su patria. Sólo cada dos meses hace un viaje el escampavía de la marina. Consecuencia lógica es que su comercio lo hacen con Ushuaia que queda al frente, y se encuentran expuestos a la completa influencia de los argentinos. No conocen desde luego la moneda chilena. Wulaia

es un lugar de trágicos recuerdos, aquí fueron asesinados por los indios 8 misioneros ingleses. Parece que fué una de las poblaciones más concurridas por los indios Yaghanes. Los conchales toman aquí dimensiones admirables. Los restos de esa numerosa raza han encontrado refugio en esta isla.

A la isla de Navarino, separada solamente por un estrecho canal, sigue la de Picton, bastante montañosa y pocas millas más al sur, las islas Lennox y Nueva. Son de lomajes suaves cubiertas de poca vegetación arbórea pero de ricos campos de pastoreo. El Gobierno chileno ha dado concesiones sobre ellas y ahora se encuentran pobladas por estancias y centenares de miles de ovejas. En la isla Picton nuestra marina ha establecido depósitos de carbón. Han tomado hoy día gran importancia por los lavaderos de oro. Se dice que extraen mensualmente más de 50 kilos. Numerosos son los mineros que acudieron a aquéllas remotas tierras a reanudar las faenas que por muchos años estuvieron abandonadas.

40 años atrás cuando llegaron los primeros buscadores de oro, encontraron un trabajo fácil. En sólo 27 días una cuadrilla de 14 austriacos, sacó de la isla de Lennox 115 kilos de oro.

Hemos llegado a las islas que nuevamente están de actualidad. He leído en el *Mercurio* de 6 de Mayo último, que aun no se ha avanzado nada sobre la disputada soberanía de estas islas. El límite internacional va por la medianía del canal de Beagle. Donde termina este canal, se encuentran al lado sur las islas Picton, Nueva y Lennox. La tesis argentina defiende que la frontera debe doblar al sur al abandonar el canal, dejando Picton y Nueva para ellos. Chile insiste que la línea debe continuar en medio del canal hacia el Este a su boca natural, quedando esas islas, chilenas. Bajo el punto de vista geográfico, prioridad de ocupación, soberanía ejercitada, Chile tiene toda la razón de exigir esas islas. De éstas en adelante se extiende sin obstáculos hacia el sur la inmensa llanura del Océano Pacífico, que se pierde en las lejanas y misteriosas soledades del Antártico. Estamos en aquel mar abierto lleno de horrores y hostilidades. Hacia el Oeste se destacan las rocosas islas entre las cuales se encuentra el famoso Cabo de Hornos, el cementerio de buques. Estamos con suerte, el mar desmiente su fama y apaciblemente se mece la *Baquedano*, mientras que rodeamos las tres islas y la de Navarino. Las costas destrozadas, la vegetación aplastada por el viento del

Oeste, nos dan una idea de la magnitud catastrófica que pueden adquirir los temporales.

Regresamos por el mismo camino a Magallanes, donde permanecemos algunos días haciendo carbón. Mientras que esperamos que los fuertes vientos cesen algo para permitirnos un reconocimiento aéreo del territorio, tenemos oportunidad de visitar las perforaciones petrolíferas de Tres Puentes. 2 sondas, una de 600 metros y la otra de 1,200 metros se han hecho. Salen emanaciones de gas y filtra un poco de petróleo. El geólogo alemán se muestra optimista y nos explica la posibilidad de la existencia de petróleo, pero con sólo dos sondas es imposible ubicar los depósitos centrales que pueden abarcar kilómetros de extensión. Por no haber encontrado en la primera oportunidad el líquido deseado, se paralizaron las obras.

Quiero terminar mi disertación con el capítulo más impresionante de nuestro viaje. Un vuelo sobre zonas inexploradas en medio de una tempestad de viento. Las primeras horas de la mañana son las más propicias, en Magallanes, para volar. El fuerte viento del oeste se levanta generalmente a las 9 para adquirir a mediodía su fuerza y cesar casi por completo a la puesta de sol. Sin embargo hicimos durante varias mañanas viajes inútiles al campo de aviación, situado 27 kilómetros más al norte a orillas del estrecho. El viento no permitía elevarse. Al fin la penúltima mañana de nuestra estadía en Magallanes, amanece con calma y el cielo sólo cubierto de nubes altas de cirrus. Envueltos en ropas de cuero, overalls, chombas y chalinás, gruesos guantes, cascos de cuero, nos colocamos en el avión Curtis Falcon que lleva una carga de 800 litros de nafta. Llevamos sobrepeso, pues el avión está calculado para el piloto y el observador. En el momento de aparecer los primeros rayos del sol, el capitán Latorre dá la señal de largar y con ruido estrepitoso nos elevamos al espacio. Vamos hacia el oeste, a la península Muñoz Gamero, cuyo interior está inexplorado y que nunca se había cruzado con avión. Ahí está el volcán Burney, el más austral de los Andes, que estuvo en actividad hace 10 años. El avión sube en espirales sobre la cancha de partida hasta llegar a 1,000 metros de altura. El Estrecho y los numerosos lagos brillan como espejos con los primeros rayos del sol. Lejos al oeste, se ven gruesas nubes sobre la cordillera. Enderezamos rumbo hacia ella, pasamos sobre el Seno Otway, una gran bahía del mar. De



súbito nos azota el primer golpe de viento que mece el avión como un buque en el mar. Subimos más, para escapar a una nube que se acerca, pronto vienen más y en pocos momentos nos encontramos rodeados de ellas. No vemos más que neblina iluminada por el sol. El piloto baja para pasar debajo de las nubes y tener más visibilidad. Estamos sobre la Isla Riesco, sobre la zona de transición de la pampa al bosque. Estancias se destacan como juguetes. El mar ha cambiado de faz. En la costa se ven gruesas rompientes y las olas encrespadas coronadas por espuma blanca. El viento va tomando más y más fuerza. A duras penas avanzamos. El paisaje abajo no quiere cambiar. El motor trabaja arduamente. Al fin estamos sobre el mar de Skyring. El aviador decide tomar altura para capear el viento. Atravesamos la capa de nubes, las rachas desiguales exigen toda la atención del piloto. A 3,000 metros estamos sobre las nubes. El mismo viento ya casi huracanado. Entre las aperturas de los cúmulos vemos acercarse Muñoz Gamero. Selvas y turbales desfilan en la tierra. Un río serpentea hacia el Norte, no lo encontramos en la carta; los primeros campos de nieve y ventisqueros; al suroeste se divisa el Océano Pacífico y el cabo Tamar, en la boca del Estrecho de Magallanes, donde sorprendió a la *Baquedano* el temporal. Las nubes van tomando más espesor. Hacia el oeste se vé un mar gris y blanco iluminado por el sol que le da el aspecto de grandes motas de algodón. Subimos a 4,000 metros; ya hemos de estar sobre el volcán Burney, pero abajo sólo se ven nubes. Al viento horrible que ya casi detiene al avión, se asocia un frío penetrante. La frente, la nariz, manos y pies, parecen haber muertos del frío. El piloto se golpea las manos y la cara para que reaccione la sangre. De repente notamos que el avión marcaba 250 kilómetros contra 180 por hora que fué nuestro avance común. Parece que íbamos cayendo rápidamente. Esta sensación dura un instante, lo demás lo podíamos observar en el altímetro, 300, 400, 500 metros estábamos perdiendo de altura y debajo de las nubes las altas cumbres de la cordillera. Observamos unas maniobras del piloto y luego el avión se endereza y toma de nuevo altura. Una corriente descendente nos había bajado. Hemos volado 2 horas 20 minutos y según el mapa estamos a 200 kilómetros del punto de partida. Viendo lo infructuoso de avanzar más al oeste, nos ponemos por medio de señales de acuerdo de regresar. Vamos a favor del viento, cesan los atroces golpes y avanzamos con una rapidez verti-

ginosa. Al salir de las nubes con las cuales corremos carreras, vemos el paisaje que desfila cual cinta de biógrafo a nuestros pies. El avión está cubierto de cristales de hielo. 35 minutos han pasado y ya estamos otra vez sobre la costa del Estrecho a 3,500 metros de altura. Abajo está Tierra del Fuego. El Capitán Latorre nos hace señas que va a aterrizar. Una estancia aparece y cerca de ella un retazo de pampa limpia. Sin tropiezos toca el avión elegantemente la tierra. Estábamos entumidos de frío y este pequeño descanso fué necesario para que el piloto reaccionara. Después de 15 minutos nos elevamos otra vez. Damos una vuelta sobre Tierra del Fuego, sobre pampas y bosques, sobre innumerables lagunas y lagos de variados colores, que dan al paisaje el aspecto de una paleta de pintor. Divisamos el Atlántico. Vemos Porvenir, y cruzamos de nuevo el Estrecho en su parte más ancha. Tenemos el viento en contra. A medida que vamos hacia el oeste nos azota con más fuerza. Después de una hora de permanencia y de lucha sobre el mar, estamos sobre Magallanes. Ya no es un placer este vuelo, las rachas que ahora nos toman de costado nos suben y bajan, nos inclinan y levantan, se oye el llanto del viento en los alambres del avión. Parece estar furioso porque se le escapa su presa. Los 27 kilómetros que nos separa de la cancha de aterrizaje, se hacen interminables. Se acerca el mediodía, la hora en que la tormenta adquiere más fuerza. En elegantes curvas baja el avión, pero es imposible aterrizar. Se nota el efecto de una colina vecina a la cancha que rebota el viento hacia arriba y no permite llevar el avión horizontalmente. Por último, cree el aviador encontrar el momento propicio, toca con el fuselaje el suelo, pero una racha inesperada nos ladea y la punta del ala roza el suelo, una maniobra oportuna y nos elevamos casi perpendicularmente, evitando una catástrofe. Media hora hacemos círculos sobre la cancha, el viento tiende a llevarnos al Estrecho. La bencina va disminuyendo. No es una sensación muy agradable la de no poder aterrizar. Al fin el capitán hace otro ensayo y aterriza diagonalmente contra el viento. Maniobra difícil por lo estrecho de la cancha. Estamos en tierra, cuesta bajarnos del avión, estamos tullidos del frío y de los esfuerzos para sujetarnos durante 5 horas de permanencia en el aire. Uno de los vuelos más emocionantes y hermosos habíamos realizado gracias a la pericia y sangre fría del excelente piloto capitán Latorre:

Pudimos comprobar que las exploraciones aéreas en Maga-

llanes y Patagonia occidental, son peligrosísimas y muy difíciles, dadas las condiciones meteorológicas tan especiales. Son muy escasos los días de calma y servirían sólo para un reconocimiento rápido. El trabajo de levantamiento geográfico y de detalles siempre se tendrá que hacer en tierra.

El trompeta de la Corbeta *General Baquedano*, llama a reunión para zarpar y emprender el viaje de regreso. Recorremos los mismos canales conocidos.

Magallanes tiene dos aspectos. La Cordillera y la costa del Pacífico, hórrida, salvaje, imponente, cuadro de desolación y de destrucción, hielos y selvas, tormentas y huracanes, embates de olas que hacen temblar la tierra. Música wagneriana en su grandiosidad. Si el clima no lo bloqueara tan obstinadamente se abriría una región sin igual para el turista, que a pesar de todo se aventura cada año en mayor número. De la Argentina y de Europa son miles los pasajeros que hacen los hermosos viajes en los vapores alemanes de lujo. Nosotros los chilenos no conocemos las regiones más bellas de nuestro país, recién empiezan los de Magallanes a organizar viajes de turismo a la Tierra del Fuego y comienza el siglo de nuevos descubrimientos, el de las bellezas naturales, el siglo del turismo.

La otra faz de Magallanes. Pampas y llanos, sol y viento, actividades admirables del hombre, paz en los rebaños de ovejas, paz en las llanuras infinitas. Por cierto un país que impresiona y obliga a su admiración. Y hombres valientes que conquistan económicamente desde sólo decenios de años lo que se consideraba inútil y hostil.