

## SINOPSIS DEL TRABAJO REALIZADO EN EL BAKER DURANTE 28 AÑOS

POR E. LUCAS BRIDGES

En la primera parte del año 1916, la sociedad Bridges y Reynolds tuvo la oportunidad de adquirir una quinta parte de las acciones de Hobbs y Cía. que unos amigos habían empezado recientemente decidiendo que el capital fuera de £100.000.-

Hice un viaje por la región, y por recomendación mía, la familia se asoció con el sr. Charles Wood, quien se hizo cargo del Baker para Hobbs y Cía.- Cuando le comenté que (en ese lugar tan inhóspito) si no llevaba revólver, me repuso que él no tenía enemigos y que aún si [fuera] armado, un hombre armado de cuchillo sería más rápido y lo mataría de todas maneras.- Meses más tarde era asesinado a cuchilladas cerca de la Entrada a los campos del Baker.-

En 1922 estando en Sud Africa, supe que el capital se había terminado y que la empresa tenía fuertes deudas.- Retorné a Sud América y permanecí varios meses en la región del Baker y durante mi estadía me aventuré a un viaje al Bajo Pisagua en una canoa de lona.-

Luego viajé a Punta Arenas donde me reuní con mis socios.- El sr. Mauricio Braun quería liquidar y salir de un mal negocio; yo me opuse diciendo que aún si el Gobierno nos dejaba rescindir el contrato no venderíamos las ovejas a más de un chelín cada una y que los alambrados, edificios y caminos, en los cuales se había enterrado nuestro capital, pertenecerían al Gobierno.

Al fin propuse hacerme cargo del Baker.- Cuando me preguntaron qué sueldo aceptaré repuse que no trabajaría por el sueldo de un peón, y como la compañía no podía pagarme más, sólo pediría que me paguen un viaje a Inglaterra todos los inviernos que yo eligiera; esto se cumplió por 11 años.-

Entre nuestras obligaciones con el Gobierno de Chile figuraba la de llevar nuestros productos por el río Baker a aguas chilenas.- Después de seguir con las exploraciones del río, se compró una lancha a motor de metal liviano.- Fue llamada "Stephanie

Mary" por mi hija, y una colonia empezó a surgir en el Bajo Pisagua cerca de la desembocadura del río. Con esta lancha a motor fue posible desde allí llegar al pie del Saltón, que siguiendo el recorrido del río, estaba a unas quince leguas (75 kms.).

Una embarcación - la máquina, hélice y demás aparatos se trajeron de Escocia - fue construida en Punta Arenas, y se llamó "Juanita" por mi esposa. Dos veces la llevé hasta San Carlos donde habíamos hecho un refugio y un muelle para evitar el rápido cerca del pie del Saltón.

Desgraciadamente este barco no era lo suficientemente veloz para superar algunos rápidos al comienzo del río. Así que colocamos un cable de acero de mil metros de largo desde el principio de los rápidos hasta el barco y con esto lo remolcaba. Una vez el barco agarrado por una contra corriente se hubiera dado vuelta, pero una bita y un pedazo de cubierta se rompieron en el momento que se soltó el cable. [???, Ed.]

De modo que para usar esta embarcación que quemaba madera, construimos un refugio y un lugar de desembarco como siete leguas (35 kms.) arriba de Bajo Pisagua en un lugar reparado que llamamos Puerto Alegre, y la "Juanita" navegaba entre estos dos puntos, mientras que la "Stephanie Mary" que andaba con nafta que era mucho más cara, trabajaba entre Puerto Alegre y San Carlos.

Como el Saltón era una barrera infranqueable para barcos y entre ese y la Colonia la navegación sería demasiado peligrosa, hicimos con gran trabajo una huella para mula desde la Colonia hasta San Carlos. Para hacer esta huella hubo que usar explosivos para volar las rocas y un puente colgante de 73 metros de largo sobre el Río de Los Ñadis.

Se habían comprado en Inglaterra y desembarcado en San Julián una máquina a vapor semi-portátil y un aserradero, que un equipo de mulas llevó a través de la Patagonia. Desde la Entrada, una carreta tirada por bueyes se hizo cargo de transportarlos y hubo que hacer una huella hasta la confluencia de los ríos Baker y Chacabuco, 14 leguas (70 kms.) de la Entrada. En este punto ya había juntado algunos troncos y tambores vacíos con los cuales construí una balsa para llevar la carga de más de cinco toneladas a la Colonia que se encontraba a más de 8 leguas (55 kms.) por el río. Mientras hacíamos este viaje la balsa chocó con una roca y la fuerza de la corriente era tal que la balsa se dio vuelta y siguió flotando con su carga bien atada debajo. Esto sucedió en el mes de mayo y yo no sólo fui obligado a nadar más de una vez en esa agua helada, pero aún tenía que llenar mis pulmones de aire y trabajar con mi cabeza debajo del agua hasta subir para respirar nuevamente.

Con el aserradero trabajando en la Colonia aunque la madera estaba lejos, construimos un buen establecimiento con un galpón de esquila para 24 esquiladores que andarían con la máquina a vapor y un declive de cien pies. También construimos varios puentes para ovejas y mulas, muchas millas de camino y leguas de alambrado. Durante este tiempo para estos nuevos trabajos y compras, se precisó mucho más dinero de lo que la Estancia podía producir y uno por uno de los socios no podían o no querían resistir el peso impuesto y me temo que algunos me consideraban su enemigo público número uno.

Fue evidente que cuando llevamos nuestra lana al Pacífico y trajimos todo lo que necesitaba la Estancia, de Punta Arenas vía Bajo Pisagua, Puerto Alegre y San Carlos, que el "Stephanie Mary" que llevaba algunos pasajeros no podía hacer todo el trabajo que le habíamos dado, así que compramos un nuevo barco a los señores Short Hnos., de Rochester. Medía 32 pies de largo, y con su motor Kenneth de 150 caballos de fuerza podía dar hasta 23 m.p.h. (aproximadamente 37 k.p.h.). Era un barco precioso, con cubierta total, que llamamos el "Ian Lucas" (por mi hijo).- Aún con esa velocidad había veces que el barco no podía remontar la corriente.

En Londres había adquirido una prensa pequeña que hacía fardos de lana de hasta 50 kgs., se podían cargar dos de estos fardos en cada mula y teníamos doscientas mulas en la estancia.

Durante nuestra segunda esquila en la Colonia fue mandada desde Santiago una Inspección bajo el mando del ingeniero Sr. Carlos Oportus Mena para ver qué pasaba en esta región. El grupo constaba de 5 personas, las cuales recibí en el Bajo Pisagua y tuve el placer de su compañía por un mes (conste que no lo digo con sarcasmo).

Los dos ingenieros trabajaron mucho y fue admirable hacer amistad con Oportus, un hombre práctico que se dio cuenta [de] las dificultades con que tropezábamos y apreció mucho el trabajo que habíamos hecho.

Mientras este trabajo se estaba realizando en el río, las cosas no nos marchaban muy bien en la estancia. Muchos intrusos habían entrado en la propiedad y esto nos privó de usar cerca de la mitad del área que arrendábamos.

Había generalmente tres carabineros estacionados en el Baker bajo el mando de un Cabo o de un Sargento. Les pagábamos sus sueldos y el gasto de su traslado de y a su cuartel central en Punta Arenas, pero parece que no tenían autoridad para sacar a los intrusos de nuestras tierras y algunos hasta incitaban a los intrusos a molestar-nos.

Cuando volvió Oportus a Santiago, estableció claramente los hechos y sugirió que cediéramos la parte que esta gente ocupaba y que los lugares y campamentos en los cuales se habían instalado, aunque no nos servían para nada a nosotros, deberían ser avaluados y nosotros teníamos que pagarles lo que valían. Siendo imposible, siguió esta gente viviendo entre el ganado del mismo, cumplimos lo estipulado, aunque tardamos algunos años en hacerlo. Ese invierno perdimos a nuestro precioso "Ian Lucas". Había sido atado y anclado en una de las vueltas del río considerada a salvo, cuando vino durante la noche una gran inundación, que es frecuente en este río.- Una masa de madera llevada por la corriente lo debe de haber agarrado y enganchado al mismo tiempo que la sogas con la cual estaba atada y se deshizo; nunca se vio ningún vestigio de este magnífico barco.

En el río Támesis fue construido el "Ian Lucas II", de 40 pies de largo con dos máquinas Grey que combinadas daban 160 caballos de fuerza; y hecha de triple caoba. Podía cargar hasta 8 toneladas y desarrollar una velocidad de 23 m.p.h.-

Aparte de las inundaciones pequeñas que ocurren debido a las lluvias o a la acción del calor sobre la nieve y los glaciares, este río sufre inundaciones grandes entre los meses de diciembre y mayo ajenas a factores climatológicos.

Es desafortunado que en esos meses la producción de la estancia deba realizarse y las provisiones que se necesitan vienen por el río en los viajes de vuelta. Una vez que el agua del río está creciendo y rueda el caudal hacia adelante, se pueden encontrar ocasionalmente troncos arrastrados por la corriente, pero a lo mejor en una vuelta cerrada una masa de madera aprisionada se viene encima de la pobre embarcación que tiene que seguir su camino y en ese caso la única solución es volver si hay lugar para pasar y escapar hasta donde haya sitio a fin de que el barco se mueva a un lado y deje pasar a la peligrosa isla flotante.

Otro peligro quizás mayor aún son los coigües que se hunden con raíz y ramas y son arrastrados por la corriente por el fondo del río. En cualquier lugar y a cualquier hora se pueden dar vuelta y uno ve una raíz o una rama aparecer sobre la superficie de lo que parecía un trecho de agua navegable.

Sin embargo, golpe tras golpe caían sobre nuestra Compañía. El "Ian Lucas II" acababa de zarpar rumbo a San Carlos esperando volver en cuatro días, cuando dos canoas de alacalufes, cuyo jefe era mestizo, aparecieron en el Bajo Pisagua, armados con dos rifles, pero una barricada de roca había sido construida previendo estos ataques. Los dos hombres que se habían quedado allí, viendo la actitud amenazante de los indios, les gritaron que se fueran y por último les tiraron un tiro sobre sus cabezas para asustarlos; esto los incitó aún más pues creyeron que sus enemigos tenían mala puntería. Una batalla pronto comenzó a librarse y ésta terminó con la muerte de tres del grupo atacante, incluyendo el cabecilla. Recién entonces los otros se retiraron.

Cuando me enteré de la noticia fui con el Mayor y el Subteniente de Carabineros quienes hicieron las investigaciones necesarias, y sepultamos a las víctimas. Nuestros dos hombres, un escocés y un chileno, habían cumplido heroicamente con su deber, pero después de este ingrato episodio lo que querían era irse de esta región. Todo este asunto me entristeció mucho, pues mi padre hace 70 años entró a Tierra del Fuego con un grupo y estuvo entre los yaganes. Esta fue la primera vez que un nativo había muerto en manos de algunos de nosotros o de nuestros empleados. Pero yo tenía que seguir. Bajo Pisagua estaba generalmente abandonada de mayo a septiembre, pues las heladas de invierno aminoran tanto el caudal del agua que el río se hace solo navegable en canoa, además el estado de los caminos hacía imposible el viaje a San Carlos.

Un año o dos más tarde después de los acontecimientos que acabo de narrar, cuatro hombres pasaron el invierno en el Bajo Pisagua, un alemán, un inglés, un cocinero chilote y un carpintero noruego. Había abundante trabajo para tenerlos empleados, tenían un combinado de discos, libros; pero es un lugar aburrido en cualquier época y el cocinero estaba actuando tan extrañamente que el noruego, un hombre de sesenta años, lo consideró enfermo siendo de vital importancia que lo llevaran a la estancia para curarlo. Un día el cocinero enloqueció, mató al alemán con su cuchillo e hirió gravemente al inglés, éste estaba de guardia.

Entonces el inglés y el noruego ocultaron para su seguridad las armas de fuego y partieron con el loco rumbo al "Stephanie Mary" que estaba anclada cerca; mientras el loco parado sobre el muelle agitaba su cuchillo y profería gritos amenazantes. Yo no estaba en la estación en ese momento pero el encargado Mac Williams fue con el Oficial de Carabineros y otros hombres y sólo encontró un montón de cenizas y las provisiones para toda la estación para la estancia estaban totalmente destruidas. Parecía como si ese lugar padecía de algún maleficio. Allí fue precisamente donde 25 años antes la primera Compañía del Baker tuvo que aceptar su derrota luego de la

pérdida de unos cien hombres ya sea por enfermedad o ahogados. El "Ian Lucas II" junto con la "Juanita" habían sido atados y anclados en un lago completamente escondido que tenía una salida profunda pero angosta que se dirigía hacia el río. Era necesario para mí ir con los tres sobrevivientes de la tragedia que acabo de relatar, para que las autoridades de Castro investiguen los hechos y allí esperar ciertos veredictos del caso de autoridades superiores residentes en Valdivia. Con el Bajo Pisagua reducido a cenizas, pues hasta el muelle estaba destruido, teníamos que estar preparados para la esquila de la Entrada; pero nuestro mecánico tenía que hacer viajes al "Stephanie Mary" para ver el estado de las naves y ponerlas a flote si era necesario. Este lugar era tan seguro que queriendo evitar más tragedias durante el invierno le dije que hiciera un último viaje en mayo y dejara todo listo para el próximo septiembre. Cuando volvió ese mes, encontró la "Juanita" acostada sobre el barro del fondo, con solo la chimenea fuera del agua, mientras que el "Ian Lucas II" había sido robado.

En el Bajo Pisagua existía una boya esférica atada, ésta había prestado servicios hace ya mucho tiempo cerca de la desembocadura del río Tamesis. Estaba atada por una cadena pescada a un ancla que pesaba media tonelada. Esto había sido robado además de mucho hierro en Bajo Pisagua. No se le puede echar la culpa a los indios de esto pues se necesita un remolcador para sacar un ancla tan pesada del agua. Una vez pusimos a flote a "Juanita" pero tuvimos que abandonarla y aún ahora debe de estar flotando en aquel lago tranquilo.

Ahora tenía que afrontar una situación adversa. La Colonia donde habíamos esquilado el ganado por varios años se encontraba al oeste extremo del campo y había que llevar a algunos animales hasta distancias de 25 leguas (125 kms.) para esquilárselas.

La huella de mula desde allí a San Carlos era montañosa y escarpada y el viaje de vuelta con mulas duraba cinco días.

Hacer una huella de carreta hubiera sido un trabajo muy duro para nosotros. Por suerte nunca habíamos perdido un hombre o un barco en el río, pero no podíamos [pasar] por alto este peligro. Además el consumo de nafta de estas embarcaciones pequeñas era inmenso y ni pensar en construir embarcaciones nuevas en la Colonia para la flota fluvial.

Naves que pasaban por el canal nunca tocaban en Bajo Pisagua, ya que era muy brumoso y además los desviaba 50 millas de su ruta. Uno de los principales agentes

de navegación de Punta Arenas me dijo que ni con un flete muy bueno, ni con una bonificación de 10.000 pesos chilenos por vez, le convendría recalar en el puerto de Bajo Pisagua.

Ahora el Baker había pasado de la jurisdicción de Magallanes a formar parte de la recientemente establecida Provincia de Aysén que el Gobierno chileno estaba formando rápidamente y gastando millones de pesos en la construcción de caminos en su interior.

Propusimos que nos den permiso para llevar los productos del Baker hacia el norte a través de la Argentina y volver a Chile en la cabecera del río Mayo y embarcar nuestra lana en Puerto Aysén. Esto se cumplió aunque la distancia por el camino que teníamos que recorrer era de cerca de 700 km. y los últimos 100 kms. los teníamos que hacer en carretas tiradas por bueyes. Nos dijeron que estemos listos para el día no muy distante en que habría un camino totalmente por territorio chileno que uniría al Baker con Puerto Aysén; pero teníamos que contribuir en parte a su construcción. Accedimos a las siguientes condiciones: hacer un camino para carretas conectando a la Estancia con la punta oeste del Lago Bertrand. No podíamos gastar menos de medio millón de pesos en su construcción; un buen refugio y muelle para que un vapor pueda atracar en el Lago Bertrand que está conectado por un estrecho canal con el Lago Buenos Aires.

Teníamos que poner un vapor en esos lagos que fuera capaz de navegarlos en cualquier época del año. Nos obligaron a construir otro refugio y muelle en Puerto Ibáñez donde se esperaba que el camino propuesto llegaría desde Puerto Aysén al lago. Habían otras obligaciones menores, pero habíamos gastado demasiado e ido muy lejos, así que las condiciones aceptadas han sido cumplidas. Pero aún allí nuestras dificultades no habían cesado. Cuando el ex-Presidente don Pedro Aguirre Cerda asumió su cargo representante al Gobierno de Frente Popular hubo una ola de alegría entre los izquierdistas y los extremistas quienes creyeron que había llegado una era muy feliz para ellos. Uno de nuestros intrusos que había estado en Puerto Aysén contando sus desdichas a un empleado complaciente, volvió con la noticia que los días de la Compañía estaban contados y que todas sus posesiones serían divididas entre los necesitados de los cuales él era un ejemplo señalado. Esta noticia victoriosa se propagó rápidamente y nuevos colonos entraron en nuestra propiedad llevándose a veces algunos lanares o vacunos para probar que ellos eran los ganaderos que el país necesitaba. El Sargento de Carabineros no sabía qué podía hacer para echar a los intrusos; así que en realidad no hizo nada. El Intendente de Aysén vino a visitarnos y a mi requerimiento estuvo ocho días recorriendo la Estancia a caballo con el resultado que cuando retornó a Aysén dio instrucciones al Prefecto de Carabineros de prevenir a los recién llegados de retirarse de donde estaban en el plazo de un mes. Se fueron, pero no como el Intendente esperaba, pues viajaron a Puerto Aysén

donde el Frente Popular protestó y el bueno del Intendente tuvo que ir a Santiago para explicar la situación al Presidente de la República. Los intrusos imprudentes volvieron y se alojaron en la estancia para pasar un cómodo invierno. Al año siguiente podríamos haber hecho lo mismo y pagar a los Colonos por las mejoras que según ellos habían efectuado, aunque a nosotros no nos servían de nada. Pero no íbamos a caer en lo mismo nuevamente y al fin pedimos permiso al Gobierno para renunciar a un tercio del territorio que aún arrendábamos, unas 70.000 hectáreas y quedarnos con las restantes que eran unas 144.000 hectáreas. Los alambrados, puentes y edificios en la Colonia eran propiedad del Gobierno según nuestro contrato, así que trasladamos nuestro ganado, prensa, herramientas y máquina de vapor a las tierras que ahora ocupábamos. Esta era rodeada de límites naturales a los cuales podemos cuidar mejor. Uno tras otro de los once accionistas se habían retirado por los ingentes gastos y las pocas satisfacciones que brindaba la Compañía. En algunos casos no sólo perdieron el capital primitivo sino [tuvieron] que pagar una parte adicional.

En 1933 aun mi propia familia me desertó de esta lucha sin esperanza y entonces sólo quedamos tres con partes iguales: Mauricio Braun, Francisco Campos y yo. La compañía se había fundado en 1914 y nunca había pagado dividendo pero hoy tiene una cierta suma de dinero reservada para algunos reveses y provisiones futuras. Entonces me enteré del proverbio árabe que dice: "Una derrota bien peleada puede ser más honrosa que una victoria fácil". Yo siento que una victoria después de una lucha desesperada trae más satisfacción que ninguna otra cosa.