

## MEMORIAS DEL BAKER

POR E. LUCAS BRIDGES

A principios de 1916, a la firma Bridges y Reynolds se le ofreció el 20% de la Sociedad Posadas de Hobbs y Cía., la cual un par de años antes, algunos amigos de Punta Arenas habían formado con un capital de £100.000,-. El objeto de la misma era la explotación de una gran extensión de tierras de la región del río Baker y habiéndose ya formado una estancia cerca del lago Posadas, lugar de acceso a la misma.

Yo poseía el 25% de participación de la firma Bridges y Reynolds y fui comisionado por el resto de mi familia para informar sobre esta interesante empresa.- Demoré cinco días para llegar hasta Posadas en automóvil desde San Julián y a mi llegada, contraté a un hombre con una tropilla de caballos para que me acompañara a reconocer los campos del Baker.

En aquellos días no había carabineros en toda la comarca, por cuyo motivo numerosas personas que eran buscadas por la policía argentina, entraban clandestinamente a Chile en busca de impunidad y quietud. Nos encontramos con algunos de estos fugitivos y mi guía dio muestras evidentes de turbación por lo que le contaron, tanto es así, que al tercer día de nuestra excursión, manifestó que habíamos llegado bastante lejos y que ya era hora de retornar. Me dijo que cierta familia (los hermanos Quezada) podían echarle la culpa de traer un presunto espía a sus dominios, y recordando aquello de que "es mejor estar solo que mal acompañado", le contesté que si deseaba, que se volviera con parte de la tropilla, de modo que así nos separamos y al día siguiente me topé con los Quezada.- El grupo lo componían cuatro hombres, una mujer y dos niños, y al parecer eran requeridos por la policía de ambos lados de la frontera; a pesar del consejo en contrario que me dieron, les expliqué francamente el objeto de mi visita y ellos me recibieron bien, permaneciendo diez días en su compañía. Dos de ellos se ofrecieron a acompañarme hacia el Pacífico hasta donde pudiera llegar con los caballos y esperaron dos días allí, mientras seguía yo a pie hasta un punto del Cerro Atravesado, en el río de Los Ñadis. No pudiendo avistar el Pacífico, volví sobre mis pasos con mis acompañantes. Mi guía solo quería volver a la Patagonia conmigo, y habiendo encontrado algunos amigos regresó con ellos muy contento de encontrarme sano y salvo.

Una de las cláusulas del contrato de Hobbs y Cía. con el fisco, obligaba a la Sociedad a abrir un camino que llevara nuestros productos hasta un puerto chileno por el valle o el río Baker. Yo comprendí que el cumplimiento de esta disposición sería muy

difícil y costoso. Sin embargo, aquel paraje con sus abundantes chorrillos, valles abrigados y pastosos, clima agradable y mi pasión de aventuras, fueron para mí irresistibles, al cual se sumó el entusiasmo del Administrador de Hobbs y Cía., señor Carlos Wood, con quien pasé algunos días en su sede de Estancia Posadas.

Aconsejé, en consecuencia, a Bridges y Reynolds de tomar un quinto de las acciones que nos habían sido ofrecidas probando la verdad de aquel proverbio que reza: "que el necio pierde pronto su dinero", y así, voluntariamente, me alisté en el ejército británico.

No hacía mucho tiempo que usaba el uniforme militar, cuando me enteré que el señor Carlos Wood, uno de los hombres de confianza y más valientes que he conocido, quien ni siquiera llevaba revólver en aquel sitio tan apartado, había sido muerto a puñaladas cuando quiso establecerse en la parte chilena de la frontera; se encontró otro Administrador para que lo remplazara.- En 1921, mientras trabajaba en Rhodesia, recibí un cable informándome que la firma Hobbs y Cía. se encontraba en dificultades financieras tales, que la empresa pensaba liquidarse y los socios debían afrontar un gran quebranto.- Apresuré mi viaje de vuelta a Sud América y me hallé con la novedad de que Patagonia y Magallanes sufrían las consecuencias de una huelga general de carácter revolucionario.- Los socios de Hobbs y Cía se reunieron en Punta Arenas, muy desesperanzados por la situación.- Al parecer, después de la muerte del pobre señor Wood, las dificultades se multiplicaron, el transporte se hacía prácticamente imposible y cuando los precios llegaban a su máximo toda una cosecha de lana fue dejada en plena pampa durante el invierno, por falta de acarreo.- El capital desapareció completamente y su acumularon deudas por más de £100.000.- Don Mauricio Braun era partidario de la liquidación y don Francisco Campos y sus socios eran partidarios de seguir el mismo camino. En aquellos días adversos nuestro Activo no hubiera alcanzado a £5.000, y lo peor del caso, es que los socios eran solidariamente responsables por la enorme deuda.- Yo insistí en que había agua y abundante pasto en aquellos campos y no podíamos dejar librado a la Providencia que los caminos se hicieran solos; pero, ¿cómo encontrar un administrador?, solamente sabía de uno que se sentía capaz de tomar esa empresa, así fue como yo mismo me ofrecí para desempeñar ese puesto.- Cuando me preguntaron qué salario quería, les contesté que no me podían pagar el sueldo que realmente merecía.- No podía tampoco aceptar el salario de un peón, de modo que les pedí que cada vez que lo quisiera, me abonarían un pasaje de primera en vapor ida y vuelta a Inglaterra cada año para visitar a mi mujer e hijos que había dejado solos.- Contraje matrimonio durante la guerra y pensé que el Baker no era, entonces, un lugar apropiado para vivir con la familia.- La oferta mía fue aceptada y se mantuvo vigente por más de 10 años.-

Me dediqué ahora a explorar detenidamente nuestra concesión; hice una canoa con una armazón de cañas recubiertas con lona en la cual dos compañeros nos dejamos llevar por la corriente hasta Bajo Pisagua, en la desembocadura del río.- Había cierto elemento de riesgo en esta expedición, por cuanto no había carta del río, ninguno de nosotros había estado allí antes y a menudo era imposible bajar a tierra en ninguna de las dos márgenes, ni sabíamos qué había más adelante; en este viaje matamos dos huemules y pudimos haber cazado más si hubiéramos querido.- Un gran incendio de bosques agravó los peligros de la excursión que se hizo muy inconfortable por la cantidad de mosquitos y tábanos.- Cuando retornamos a la Estancia, después de 28 días de esfuerzo, había perdido 14 kilos, como también mis acompañantes que enflaquecieron en proporción a sus tamaños; nuestras ropas habían quedado en tal estado que nos vimos obligados, por mera decencia, a usar ponchos.-

No obstante, pude medir la velocidad de la corriente del río y en algunos lugares efectuar sondajes de profundidades, lo que me permitió juntar datos para mi futura campaña.

Estimo que en tiempos normales una lancha con una velocidad máxima de unas 14 millas y 3 pies de calado, podía remontar las corrientes hasta San Carlos, que queda a una milla río abajo del Saltón y que desde allí podríamos hacer un camino de cornisa para mulas.- Una vieja senda había sido trazada por la antigua Compañía o por la Comisión de Límites, trabajo que honra a ambas, pero ella estaba prácticamente borrada por la acción del tiempo.- Me dirigí a Punta Arenas y con el consentimiento de mis socios, compré una linda y liviana lancha a motor que bautizamos "Stephanie Mary" en honor de mi hija.- La embarcación era de acero flexible, de 22 pies de eslora, con una velocidad de 20 millas por hora.-

Organicé la compra de material de construcción para un caserío en Bajo Pisagua, algunas provisiones y mucha mercadería destinada a la estancia, todo esto iba a ser embarcado junto con la lancha, el próximo verano y me iban a avisar con tiempo, a fin de que yo pudiera bajar por el río al Puerto y recibir la carga. En la primavera entrante, el 19 de octubre, llegó un auto desde San Julián con un telegrama comunicándome que el vapor con la carga llegaría a Bajo Pisagua el 23 de ese mes.- No esperaba este mensaje tan pronto y sólo tenía cuatro días escasos para construir una canoa y bajar por el río.- Nos apresuramos alcanzar hasta la confluencia, construir una armazón y cubrirla con lona protegida por tres cueros de vacuno y así salimos río abajo.- Hay muchos sitios peligrosos en el río y en el primero de ellos tuvimos un accidente, en el que todas nuestras cosas se perdieron, con excepción de un máuser, una pistola y una cantidad limitada de municiones.- Seguimos adelante con la esperanza de cazar huemules como en el viaje anterior y en el peor de los casos, nos encontraríamos con el buque cargado con nuestras mercaderías fondeado en Bajo Pisagua.- Llegamos a ese punto el día convenido, pero el barco no había llegado.- No

encontramos ningún huemul y maté algunos pájaros con la pistola y pescamos tres pejerreyes.- En esas aguas casi dulces, no hay mejillones ni almejas.- Preferí no aventurarme mar adentro en los canales por la posibilidad de que el barco llegara y no hallando a nadie que lo recibiera continuara a Valparaíso.- Cuando ya nos habíamos comido los tres cueros de vacuno, prometí a la gente que iríamos hasta la Isla Harbour donde encontraríamos mariscos, en el evento de que el barco no apareciera esa noche.- Un segundo telegrama había sido enviado comunicándome el atraso del mismo y otro automóvil se alquiló en San Julián para llevar el mensaje hasta el Baker, pero éste llegó cuando ya habíamos salido. No había nadie, y celebro decirlo, que estuviera dispuesto a hacer una canoa y nos siguiera hasta Bajo Pisagua, puesto que si alguna persona inexperta hubiera hecho esa tentativa temeraria, habríamos de agregar un mayor número de víctimas a las de que el río es responsable.- El 13 de noviembre, por fin, el barco arribó, trayendo la lancha "Stephanie Mary", pero habían pasado 23 días durante los cuales no habíamos probado un bocado de pan o arroz; pese a ello, aquellos tres excelentes chilotes, no profirieron una sola palabra de queja.-

A partir de ese momento pusimos realmente manos a la obra.- Un joven y capacitado teniente de la reserva de la Real Marina, Arthur Warwick [Warrick en el original, Ed.], buen mecánico y con experiencia en el manejo de lanchas de alta velocidad, se incorporó a nuestro personal.- Construimos un muelle en Bajo Pisagua con una buena bodega adyacente y casa habitación.- Un tercio del recorrido río arriba, en Puerto Alegre, construimos un desembarcadero y bodega, después de haber aclarado toneladas de leña flotante.- En Puerto Seguro, situado a mitad del camino entre Puerto Alegre y San Carlos, hicimos otro desembarcadero y galpón y en San Carlos un establecimiento de mayor importancia y su respectivo muelle.- La colonia dista de San Carlos unos 60 kilómetros por un camino tortuoso y a través de terreno sumamente accidentado.- Abrimos allí una costosa ruta para paso de mulas; se extendieron numerosos puentes volando con dinamita toneladas de roca.- Colocamos un puente colgante que abarcaba 73 metros, cruzando el río de Los Ñadis.- Los cables eran de alambre de acero, de modo que pusimos doce caballos encima del puente, a fin de asegurarnos su estabilidad para pasar una recua de mulas cargadas, compramos 180 mulas y confeccionamos 90 sillas cargueras especiales para ellas.- En Londres obtuvimos una prensa pequeña de lana para fardos de 50 kilos que se ponían a ambos lados de la mula, en el lomo; una máquina a vapor semi-portátil de 10 H.P. y aserradero que tuvimos que arrastrar desde San Julián y transportar en balsa 40 kilómetros aguas abajo desde la confluencia del río Chacabuco hasta la Colonia.- Mi cometido era supervigilar estos trabajos, pero ello no representa lo que realmente me tocó realizar.- Aunque ya había pasado los 50 años, no era cuestión de pararse a orillas del río y dar órdenes.- Tuve que navegar en cuanta balsa había y en circunstancias que nuestra máquina a vapor se fue a pique, en unos 8 pies de agua, tuve que trabajar desnudo con unos dos peones elegidos, durante horas, para atar a la caldera 90 tambores vacíos, previamente soldados, y así traerla a la superficie y construir una balsa en torno a la misma.-

Antes de terminar el puente a través del Ñadis, me acerqué al borde de ese río con seis baqueanos; la nieve se estaba derritiendo y el río en parte aparecía de color gris con arena en suspensión y trozos de leña flotante pasaban a gran velocidad.- Un pequeño bote recién construido había sido dejado por los trabajadores en la ribera opuesta y les pregunté si querían ganar veinte pesos argentinos por diez minutos de trabajo, pues deseaba darle esa suma a quien se atreviera a nadar al otro lado del río y traerme el bote de vuelta; ninguno se presentó como voluntario y un tal Carlos Cruces, hombre fornido quien contaba que era buen nadador, me dijo que su vida valía mucho más, no veinte pesos sino más de mil.- Viendo que ninguno se presentaba, les dije: "bueno, si los muchachos no se atreven, lo hará el viejo"; desensillé y sacando el freno de mi caballo me despojé de las ropas y cabalgando unos veinte metros corriente arriba, me eché con el caballo al río.- Dentro del agua desmonté y nadé al costado del mismo y tomado de la crin con una mano.- La corriente nos arrastró hacia abajo velozmente y a una distancia que ya había calculado.- En medio del río, el oleaje causado por la corriente llenaba las orejas del caballo, lo que hacía que no pudiera nadar bien, sin embargo, alcanzamos la ribera opuesta y me sentí feliz cuando, colorado como un camarón, regresé con el bote para encontrarme con mi gente que había prendido un buen fuego, secando mis ropas menores en él.- El comportamiento de los chilotes fue espléndido y tan pronto me veían en un ademán de desvestirme, a las palabras de "no se moje, patrón" saltaban al río hundiéndose hasta la cintura o hasta los hombros antes que yo alcanzara a sacarme los zapatos.-

Aparte de todo el trabajo ya mencionado, abrimos una amplia huella desde el valle del río Chacabuco hasta la Colonia; pusimos un magnífico puente colgante sobre el río del Salto; dos puentes más en el río Cochran y habiendo instalado nuestro aserradero en la Colonia, cortamos tablas para construir un galpón de esquila con 24 tijeras y capacidad para encerrar 1.500 ovejas; levantamos allí una casa para el Administrador, cocina, dos habitaciones para peones y otra más, lo mismo que acequias para el baño de lanares y preparamos terreno para sembrar heno.- También hicimos una muralla de 10 pies de altura para proteger algunos de nuestros edificios de periódicas inundaciones.-

La bencina en Bajo Pisagua era muy costosa, siendo por otra parte, abundante la previsión de leña, por tal motivo se vio la conveniencia de contar con un barco de río.- [Estudié] este problema, encontrándome en Europa, en primer lugar en el río Ródano, donde pasé algún tiempo en los barcos de turismo que enrollan millas de cable en grandes tambores y en esa forma van avanzando río arriba contra una fuerte correntada hasta la ciudad de Lyon.- Estaba claro, sin embargo, que no podíamos usar este método, por regla general, en el Baker, aunque podíamos tal vez aplicarlo en algunos sitios.- Yo quería una embarcación a vapor que los señores Yar-row podían entregarme cortado en sección F.O.B. Glasgow por unas £5.000, pero

¿cómo convencer a mis socios de aceptar esta nueva y onerosa inversión? Yo ya les había requerido más capital, y ahora, como no podía insistir en nuevos desembolsos, tenía que contentarme con pedir una máquina más chica en Escocia y construir la embarcación de madera de coigüe en Punta Arenas.- Así lo hice, pero fue un error porque la navegación se dificultó enormemente en vista de que aumentaba el peso y calado a expensas de la velocidad.- Bautizamos el vapor con el nombre de "Juanita".- Sólo dos veces, mediante un gran esfuerzo, logró [llegar] desde la desembocadura hasta San Carlos y en ambas oportunidades tuve que tomar el comando del barco, ya que el capitán Warwick no quiso arriesgar su reputación náutica ante un imposible.-

La "Juanita" carecía de la velocidad necesaria, así que últimamente la empleábamos sólo en el trayecto entre Bajo Pisagua y Puerto Alegre.- La parte más brava del río [la hacíamos con] la lancha a vapor de finas líneas marineras "Ian Lucas", fabricada por Short Brothers, Rochester, Inglaterra; tenía [un] andar de 23 millas por hora y una capacidad de dos toneladas de carga.- Con estos elementos empezamos a trabajar de veras en el río.-

Todas las ovejas eran arriadas hasta la Colonia, donde se esquilaban, aún las provenientes de la Entrada, que quedaba a 120 kilómetros de distancia.- La lana se enfiaba en pequeños fardos para ser llevada a lomo de mula hasta San Carlos donde se embarcaba hasta Bajo Pisagua.- Así dimos debido cumplimiento a nuestro contrato.- Todos los productos eran llevados por el río y embarcados en aguas oceánicas chilenas, y nuestras provisiones, antisépticos y todo lo que se necesitaba, comprados en Punta Arenas y enviado a nosotros vía Bajo Pisagua, pero, a qué costo... Los vapores de la carrera de Punta Arenas a Valparaíso, rehusaban recalar en Bajo Pisagua que quedaba más de 50 millas fuera de su ruta y generalmente había mucha niebla a la entrada del río. ¿Debía entonces la Estancia comprar un barco para traer nuestras provisiones de Punta Arenas o de Puerto Montt o debía construir y mantener otro establecimiento en la Isla Harbour que queda en la ruta principal de los barcos?

Una comisión del Gobierno presidida por el Ingeniero D. Carlos Oportus Mena llegó a Bajo Pisagua, y puedo asegurar que la elección no pudo ser más acertada, porque por regla general los funcionarios del Gobierno creen saber instintivamente más acerca de ovejas, vacunos y toda clase de actividades, que aquellos que dedican toda una vida a esa explotación.- Ellos creen que fácilmente pueden ser superadas todas las dificultades.- Con gran sorpresa para mí, aunque el señor Oportus tenía ideas fijas sobre el particular, comprendió perfectamente que el Baker tenía dificultades excepcionales por vencer.- Después de nuestro primer encuentro acordamos que pondríamos de lado todas nuestras divergencias de opiniones hasta el término de su inspección, la que duraría un mes.- Durante ese lapso, aunque nunca faltó abundante comida, nuestros visitantes, especialmente su jefe, habían perdido muchos kilos de peso y pudieron apreciar en toda su realidad las dificultades con que tropezábamos

y los duros sacrificios que se habían hecho, como asimismo, los grandes beneficios que nuestra acción había reportado a la zona.- No habíamos hallado obstáculos invencibles en abrir el río hasta la salida del Pacífico, pero la cantidad de dificultades formidables que se iban presentando, sumaban un conjunto desalentador a saber; los grandes arreos de ovejas desde los mejores campos de pastoreo cerca de la frontera argentina, el oneroso transporte con recuas de mulas en aquel clima tan lluvioso, los inconvenientes de conseguir que los barcos tocaran Bajo Pisagua, y por último, no el menor, la navegación fluvial.- Esta navegación se tornaba extremadamente peligrosa debido a los grandes árboles de coigüe, cuyas raíces, ramas y troncos raspaban el fondo de los botes y bloqueaban los canales más profundos navegables y los que poco antes no presentaban obstáculos; repentinos desbordamientos de los ríos Colina y Neff o ambos combinados, elevaban el nivel del río, en una hora o dos, a 10 y a veces a 20 pies de altura, de tal forma que navegando río arriba, en algunos pasos estrechos, árboles a la deriva o verdaderas masas de leña suelta flotante, se nos venían encima desde algún recodo del río.-

Perdimos la "Ian Lucas" y compramos un segundo barco del mismo nombre y velocidad, pero con una capacidad de 8 toneladas.- Esta magnífica embarcación, años después nos fue robada.-

La gente que quedó en Bajo Pisagua permanecía prácticamente aislada desde los meses de mayo a octubre inclusive, por cuanto debido a las heladas en las montañas, el nivel del río bajaba y se llenaba de bajíos durante los meses invernales.- Era hacia fines de octubre de 1932 cuando dejé a cuatro hombres en Bajo Pisagua con suficientes provisiones para pasar el invierno, tenían un fonógrafo con gran surtido de discos y abundante material de lectura.- Esta sección marítima consistía en: un marinero inglés, E. Lancaster, mecánico por profesión, un capitán noruego, un alemán y un cocinero oriundo de Chonchi (Chiloé); este último había demostrado ciertos síntomas de estar con sus facultades mentales alteradas, y cuando en esa primavera estaban a punto de hacer un viaje a San Carlos, atacó con cuchillo y sin mediar provocación al mecánico inglés [quien] fue gravemente herido, dando muerte al alemán que acudió en defensa de su compañero.- El mecánico herido y el carpintero lograron escapar y a la vuelta encontramos que el lugar había sido quemado totalmente, perdiéndose todos los víveres del año y el baño de la Estancia.-

En el intertanto, por iniciativa del Gobierno, se estaba abriendo el camino troncal desde Puerto Aysén a Coyhaique.- Por mi parte no me aventuré a reconstruir nuestro establecimiento destruido en Bajo Pisagua y recomenzar la obra.-

Un nuevo contrato había sido firmado con el Fisco, en virtud del cual nos obligaban a hacer un camino que empalmara la estancia con el Lago Buenos Aires, a un costo de medio millón de pesos, a poner una embarcación en el lago para atender la navegación en el mismo, a levantar una bodega en Puerto Marchant - Lago Buenos Aires - y otra en Puerto Ibáñez.- Todas estas obligaciones fueron cumplidas al pie de la letra.-

Adrede he procurado evitar la mención de uno de nuestros mayores contratiempos.- Me refiero a los ocupantes ilegales de la tierra, dentro de nuestra concesión.-

Por esta causa nos fue imposible ocupar parte de la tierra que nos habían dado en arrendamiento, y por consejo del Inspector señor Oportus, entregamos las tierras a los mismos.- A pesar de ello empezaron a invadirnos en la zona de la Colonia, en forma tal, que a indicación personal, devolvimos voluntariamente 80.000 hectáreas al Fisco, con la sede de la Colonia, sus instalaciones, alambrados y mejoras que sumaban £4.500,- y contentarnos con una extensión más limitada de 144.000 hectáreas que mantienen unos 55.000 animales de esquila.-

En aquellos días de lucha que acabo de mencionar, muchos de mis socios no pudieron mantener el tren de gastos y abandonando su capital de inversión, se retiraron de la Compañía, algunos de ellos aun pagando el enorme déficit resultante.- Entre ellos, mi propia familia, Bridges y Reynolds llegaron a la conclusión de que mi obstinación podría llevarlos a una situación ruinosa e insistieron también en dejar su parte, de igual modo que los demás.- Y fue así que al final, sólo los señores Mauricio Braun, Francisco Campos y yo, fuimos los tres gladiadores que sobrevivimos en la arena y continuamos la lucha.-



## 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 aceptarían 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 soga 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 Támesis. 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.