

La Torpedera "Guacolda" y un helicóptero naval con base en Puerto Williams fieles y eficaces cuidadores de nuestra soberanía austral.





Escuadra en Puerto Williams.— Canal Beagle.

PUERTO WILLIAMS,

un puerto en las riberas del Beagle

Por Ramón ARAGAY Boada
Capitán de Navío,
Armada de Chile

El presente artículo no se refiere a la controversia del Canal Beagle, ni a los antecedentes geográficos, históricos y legales que asisten al Gobierno de Chile para su pleno dominio. Tampoco se entromete en disgregaciones geopolíticas. Sólo pretende relatar someramente la labor de la Armada en Puerto Williams; tratar de describir, hasta donde sea posible, el escenario maravilloso, enigmá-

tico y fascinante que presenta la naturaleza en estos últimos jirones de la dislocada geografía chilena, y decir algunas palabras sobre la vida animal y vegetal que late con vigor en sus ámbitos más recónditos.

PORTADA

Puerto Williams, el puerto más austral del mundo con organización políti-

ca y administrativa, está enclavado en Latitud 54° 56' S. y Longitud 67° 37' W. Hacia el sur existen otros puertos, según la acepción geográfica de la palabra, pero en ellos no palpita la vida humana en forma organizada; sólo son meros accidentes de la costa.

Puerto Williams yace sobre la costa norte de la Isla de Navarino en una de las riberas del Canal Beagle, formando una atractiva ensenada que se llamó anteriormente Puerto Luisa.

EL ESCENARIO

La zona de Navarino configura políticamente una subdelegación del departamento de Tierra del Fuego, provincia de Magallanes. Su jurisdicción abarca todas las islas que quedan al sur de la ruta que se extiende desde la confluencia de los Canales Brecknock y Cockburn por el oeste, hasta la boca oriental del Beagle, por el norte de las islas Picton y Nueva. También dependen de esta subdelegación los islotes de Diego Ramírez, ubicado en el Paso de Drake.

Esta zona extensísima puede dividirse geológicamente en dos regiones: una occidental que se prolonga desde la península Brecknock hasta el meridiano que atraviesa la Isla del Diablo (Longitud 69° 08'), y otra oriental desde este punto hasta las islas del este: Picton, Lennox y Nueva.

La región occidental es montañosa, agreste e inhóspita, sin terrenos aptos para el cultivo o la ganadería. En estos parajes la naturaleza se desarrolla virgen y los bosques que cubren las abruptas laderas forman una tupida selva milenaria. La riqueza de esta región se encuentra sumergida en las aguas que lamen las costas de sus innumerables islas, o tal vez, bajo los numerosos ventisqueros de antigua constitución, enormes masas blanco-azuladas de hermosura impresionante.

La región oriental, o zona de Navarino, es de contornos más suaves. Comprende las islas Hoste, Navarino, Picton, Lennox, Nueva, Wollaston, Hermite y Diego Ramírez, sin contar numerosas otras islas e islotes de menor tamaño. En la periferia de estas islas el hombre ha instalado sus estancias, estableciendo en

Al Capitán de Navío Ramón Aragay Boada, autor de este artículo, siendo Capitán de Fragata le correspondió el honor de ser el primer Comandante de la Base Naval de Puerto Williams, que fuera creada en el año 1953 por la Armada Nacional a requerimiento del Supremo Gobierno.

Cúpole de esta manera al Comandante Aragay, el mérito de haber sido la persona encargada de iniciar e impulsar desde su cargo, en el cual permaneció durante cuatro años, los planes de la Armada para materializar tan feliz iniciativa, que al cabo de algunos años llegaría a ser lo que es hoy día la hermosa Base Naval de Puerto Williams.

sus tierras una explotación agropecuaria. Los bosques, formados especialmente de robles y coihúes, han sido talados y sus maderas elaboradas en la región o en Punta Arenas. La existencia de un núcleo humano ha exigido medios de comunicación y la construcción de viviendas e instalaciones.

NACE UN PUEBLO

La construcción de Puerto Williams se inició a fines de 1953. Su objeto era establecer un núcleo administrativo y económico que proporcionara una ayuda adecuada y eficaz a los pobladores de la zona de Navarino. En el orden militar se trataba de lograr una más intensa y efectiva vigilancia sobre los canales fueguinos, en uso de la legítima soberanía de Chile.

La tarea de construir Puerto Williams fue encomendada a la Armada. Inmediatamente después, una actividad constructora trizó con sus ruidos la quietud del ambiente y los hombres de mar, diseminados por planicies y serranías, tuvieron que aprender y perfeccionar una profesión que desconocían por ser totalmente ajena a sus actividades normales. Carpinteros de ribera, habituados a construir o reparar embarcaciones, tuvieron que levantar tabiques y tijerales viendo limitadas sus fantasías aerodinámicas por ese pequeño instrumento denominado "nivel"; cobreros y caldereros se transformaron en gásters; el sencillo albañil hizo de estucador y baldosero; el personal de Infantería de Marina empuñando el hacha, la pala y picota, taló

el bosque, removi6 la tierra, traslad6 materiales para la construcci6n de caminos y horad6 la roca y el m6rmar blanco de la nieve escarchada para construir la represa. A hombro de conscripto se transportaron los troncos para armar puentes sobre los turbales, mientras el peluquero instalaba su faena sobre el tronco talado para que no se perdiera tiempo en llegar a la peluquería o en esperas de turno. Mecánicos y torneros navales hicieron verdaderas obras de artesanía en la pequeña maestranza que se form6 en la base; marineros transportaron en chalupa la arena para las construcciones desde Puerto Gusano, distante media milla. Personal de todas las especialidades cav6 zanjas de dos metros de profundidad en la tierra dura y helada para tender las cañerías de alcantarillado, y los remolcadores acarrearón los troncos desde otras estancias, por el Canal Beagle, en balsas de 100 6 150 unidades. Era nuestra operaci6n "rollizos". En un antiguo aserradero rehabilitado se elabor6 toda la madera para la obra gruesa. Y un libro, "La Elaboraci6n de la Madera", fue el catecismo del aserradero y el talar. Algunos años m6s tarde, implementos motorizados reemplazaron al hombre en la dura tarea de remover la tierra y modelarla para sus ansias de expansi6n m6s all6 de los espacios habitados.

Así fue creciendo Puerto Williams. Sobre las verdes colinas se levantan hoy día m6s de setenta casas habitaci6n, modernas y funcionales, de varios tipos y diferentes colores, alegrando el paisaje con su policromía. Junto a estas casas se construy6 una escuela internado mixto para 200 alumnos, que dispone adem6s de salas de clases y departamentos para habitabilidad, de un gimnasio cerrado con canchas de basket-ball y tennis, de una sala de actos y una biblioteca para toda la poblaci6n. Tambi6n se levant6 un hospital, bastante completo, con departamentos para hombres y mujeres, salas de operaci6n y de partos, dentística, rayos X, enfermería y farmacia. Se construy6 un aer6dromo dot6ndolo de Torre de Control y grupos electr6genos especiales para alimentar los equipos de radio y la iluminaci6n de la pista. En el centro del poblado se erigi6 la iglesia de diseño avanzado y audaz,

emulando una carpa yagana, en concordancia con el clima y el ambiente. Se levantaron refugios y casinos para el personal soltero. Junto al aserradero se habilit6 un varadero para reparar embarcaciones de hasta 40 toneladas. Se construy6 un muelle de tres metros de ancho y ochenta de largo montado sobre pilotes de concreto para el tr6nsito de pasajeros. Actualmente se ejecutan los trabajos para construir un muelle que permita el atraque y la descarga de buques de pequeño desplazamiento para contribuir al desarrollo de la zona.

Paralelamente a estas obras se ejecutaron las correspondientes a los servicios p6blicos esenciales a todo centro urbano. Estas obras, menos ostentosas y menos visibles, fueron sin embargo las de m6s largo aliento y esfuerzo. El agua potable se trajo de 3 kil6metros de distancia a trav6s de bosques y turbales, hundiendo la cañería (de tres pulgadas de di6metro) profundamente en la tierra para evitar la escarcha en invierno. Para obtener energía eléctrica se instalaron dos turbinas, aprovechando una caída de agua del río R6balo. Para embalsar las aguas fue necesario construir una represa de concreto y canales de aducci6n. Los materiales (700 toneladas aproximadamente) fueron trasladados desde la costa, para lo cual hubo que abrir un camino de 4 metros de ancho, y tender sobre los turbales, de 100 o m6s metros de largo, tres o cuatro capas de 6rboles ligados entre sí. La planta hidroeléctrica genera la energía a 200 volts y 50 ciclos, la que es elevada mediante transformadores a 2.300 volts para su transmisi6n hasta el pueblo donde es reducida a su valer inicial. Redes de alcantarillado recolectan las aguas servidas de todas las construcciones. Una planta telef6nica enlaza las principales oficinas y servicios del pequeño poblado.

En el orden administrativo se concentraron en Puerto Williams todos los servicios p6blicos: Subdelegaci6n Civil, Registro Civil, Juzgado de Subdelegaci6n, Correos y Telégrafos. Para proveer a los pobladores de artículos indispensables para su subsistencia se instal6 inicialmente una sucursal del Instituto Nacional de Comercio (INACO), siendo reemplaza-

da posteriormente por la Empresa de Comercio Agrícola (ECA), la que mantenía toda clase de artículos de abarrotes, mercería, paquetería, zapatería, etc. En los últimos años se ha instalado un Autoservicio propio de la Base, con mayor cantidad y diversidad de artículos proporcionando un mejor bienestar y confort.

Además de los servicios enumerados se mejoraron los medios de comunicaciones, los que eran rudimentarios e insuficientes antes de la creación de Puerto Williams. El transporte marítimo desde Punta Arenas, servido por buques de la Armada, se ha hecho más frecuente. Desde la construcción del aeródromo la Línea Aérea Nacional ha mantenido un servicio regular. Pequeñas unidades navales basadas en Puerto Williams atienden el tráfico de pasajeros y carga dentro de la zona. En caso de enfermedades o accidentes las personas afectadas son trasladadas a Puerto Williams o Punta Arenas según su gravedad. Las radioestaciones de la Armada atienden los servicios radiotelegráficos y radiotelefónicos de los pobladores.

Puerto Williams ha sido construido con fondos que el presupuesto de la nación ha puesto a disposición de la Armada. La Escuela y el Hospital fueron financiados con fondos especiales del Ministerio de Educación y del Servicio Nacional de Salud respectivamente. La Iglesia ha sido levantada con fondos provenientes de una colecta nacional y con donaciones de materiales de firmas comerciales y personas influyentes de Punta Arenas. Sin embargo, en todas estas construcciones el planeamiento, dirección y mano de obra ha sido provisto por la Armada.

LOS HOMBRES

Los pobladores de Navarino son en la actualidad unas 600 personas, sin contar el personal dependiente de la Armada y sus familiares que suman alrededor de 300 personas más. Las actividades que desarrollan los pobladores son poco diversificadas, distinguiéndose principalmente dos grupos: los trabajadores del campo y los loberos. Estos últimos forman una pequeña minoría. Llevan una vida nómada sin residencia fija en tierra. Su hogar está dentro de las embarcaciones. Levantan su carpa en cualquier lugar de la costa de acuerdo con las exi-

gencias del tiempo. Cuando se piensa que en débiles chalupas afrontan las inclemencias del temido y casi siempre violento Cabo de Hornos se llega a vislumbrar la reciedumbre de la raza.

Los habitantes autóctonos de esta zona son los indios yaganes o indios de canoa. En el pasado vivieron diseminados en todas las islas que forman el laberinto de los canales fueguinos. Después se radicaron en Puerto Mejillones, en la costa norte de la Isla Navarino. En los últimos años han levantado sus casas en las cercanías de Puerto Williams, hacia el Este, en las riberas del río Ukika. Según los últimos censos su número no sobrepasa los 40, de los cuales 25 viven en Navarino, encontrándose el resto en Tierra del Fuego argentina. Los descendientes de Jemmy Button, York Minster, Memory Boat y Fuegia Basket, aquellos yaganes que fueron llevados a Inglaterra por el Comandante Fitz Roy y presentados a S.M. Guillermo IV y a la Reina Adelaida, en el mes de Junio de 1831, no viven como sus antepasados, dedicados a la pesca y a la caza submarina. Sus actividades se desarrollan ahora de preferencia en tierra. En el reducto de Mejillones mantienen aún una pequeña hacienda de lanares y vacunos. Durante todo el año sólo trabajan para subsistir. En los meses de verano suelen trasladarse a otras estancias para cooperar en las faenas de esquila. Las costumbres actuales son también muy diferentes a las de aquellos aborígenes que encontraron los marinos ingleses de los buques hidrógrafos HMS. "Adventure" y "Beagle" hace poco más de un siglo. La civilización los ha transformado de tal manera que si no fuera por sus rasgos faciales, marcadamente asiáticos, sería difícil distinguirlos del resto de los pobladores. Sin embargo, la vida más sedentaria que llevan hoy día los ha debilitado corporalmente, destruyendo esa fuerte estructura física de los primitivos yaganes, que era una consecuencia de la lucha constante contra los elementos desatados de la naturaleza en ese último confín de la tierra. Las enfermedades, especialmente las broncopulmonares, han ido exterminando esta raza que en una época anterior fuera robusta y vigorosa.

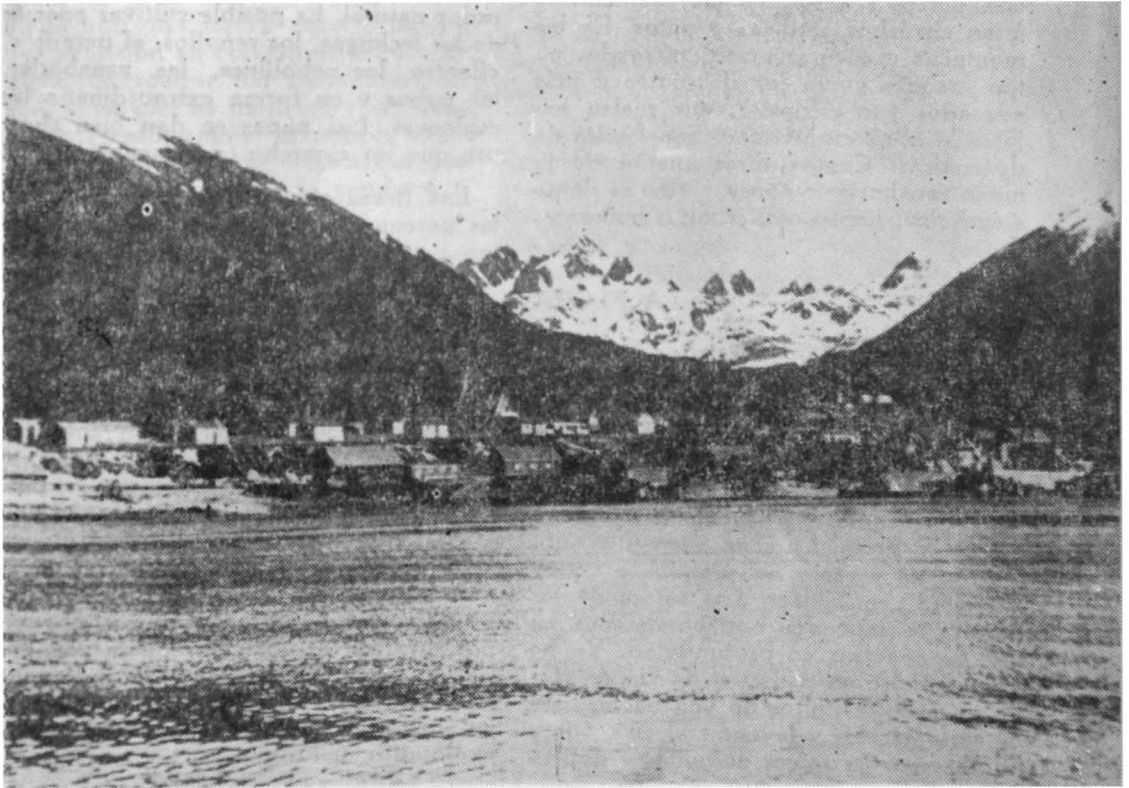
EL CLIMA

El clima de Puerto Williams es riguroso. De mayo a septiembre la tempera-

tura bordea los cero grados, habiendo llegado, en ocasiones, a 20 grados bajo cero. En esta época la nieve cae a menudo, alcanzando un metro o más de altura en la costa. En verano, la temperatura media es de 14 grados, empinándose a veces a 25 o más grados. El 21 de junio, día más corto del año, amanece después de las 09 horas y es noche oscura a las 16 horas. El 21 de diciembre, prácticamente no oscurece. A las 22 horas hay una tenue oscuridad crepuscular y a las 03 horas ya empieza a amanecer. En los meses de invierno reina generalmente la calma; en la primavera y en el verano soplan intensa e incansablemente vientos del W. y SW.

rete. Al caminar por el bosque se oyen los silbidos de los simpáticos y pequeños "churrines" o el de los juguetones Fil-Files; el seco golpeteo de los pájaros carpinteros con su copete escarlata los machos, y de color negro las hembras; los gritos estridentes de las bandurrias, y la vistosa policromía de las catitas australes que cruzan los cielos en bandadas de 50 ó 100.

Cerca de la costa puede observarse las aves marinas: los cormoranes negros, imperial y de las rocas; los patos que se alimentan de mariscos y de los cuales hay varios tipos: el pato juarjual, el jergón chico, el quetru volador y el quetru no volador o pato motor; los petreles o al-



Puerto Williams.

LA FAUNA

La avifauna es muy rica, no sólo por el número de ejemplares, sino también por la variedad de las especies, entre los que se encuentran: los chincoles, los jilgueros, el rayadito, el cometocino, el comesebo, el chercán, el colegial, el chu-

batros de enormes alas; y las gaviotas y gaviotines de cabeza negra y cuerpo blanco.

Existen también aves rapaces como el cernícalo; el carancho o traro que mata a los corderos, arrancándoles primero los ojos; el tiuque cordillerano; el cóndor que vive en las cordilleras, pero que ba-

ja a veces a la llanura en busca de alimentos.

La fauna marina es escasa y hay poca variedad de especies. Sólo hay profusión de róbalo que son muy desabridos. Es inexplicable esta pobreza de peces porque existe alimento en abundancia. Más extensa es la calidad y cantidad de mariscos. Las cholgas son enormes, limpias y amarillas. Las lenguas de los erizos son duras y frescas. Hay también choros, tacas y piures, y entre noviembre y enero, centollas.

La fauna mayor está representada principalmente por ganado ovino, vacuno y caballar. Fuera de los animales domésticos, perros y gatos, en las entancias se crían chanchos, gallinas y patos. En las montañas existen guanacos, animales no tan grandes como los del norte y más educados (no escupen), que suelen bajar a la costa en invierno. Son fáciles de domesticar. Comen directamente de la mano zanahorias o papas, si uno se digna atenderlos; tienen ojos y mirar humanos.

LA FLORA

Los árboles principales de la zona son el roble y el coihué o ñire. La madera es dura y buena para edificar, pero el bosque está enfermo. Han influido las condiciones climáticas, la acción indiscriminada del hombre y las malas condiciones de la tierra. La capa vegetal es ínfima, de un espesor no superior a veinte o treinta centímetros. Las raíces de los árboles se extienden horizontalmente, en vez de penetrar en profundidad. Yo he visto durante un temporal de viento caer veinte árboles, faltos de una buena base de sustentación, y levantar al aire, como un abanico, las raíces desnudas y dolientes.

Fruto típico de esta zona es el calafate, arbusto parecido al espino, de espinas punzantes, flores amarillas perfumadas y fruto negro con sabor a uva verde. Se da también la frambuesa y una frutilla silvestre, de hoja pequeña, con gusto a grosella. La frutilla de quinta crece maravillosamente bien. El fruto es grande,

duro y dulce, aunque no colorea del todo. Durante el invierno se mantiene bajo la nieve, para amanecer triunfante en la próxima primavera. En esta misma forma se da el ruibarbo, cuyos tallos ácido-amargos usa la gente de la zona para hacer mermeladas.

En la zona de Navarino es posible sembrar toda clase de verduras. El período aprovechable es de noviembre a abril. Fuera de este período la tierra está escarchada. El trabajo de chacarería debe limitarse a preparar almácigos y a pequeñas plantaciones en invernaderos. Si la nieve cae antes de la escarcha, las lechugas francesas y los repollos corazón de oro se conservan totalmente frescos bajo la nieve, como si fuera un refrigerador natural. Es posible cultivar además de las lechugas, los repollos, el perejil, el cilantro, los cebollines, las zanahorias, los nabos y en forma extraordinaria las espinacas. Las papas se dan bien siempre que no escarche tempranamente.

Las flores que se cultivan mejor son las perennes como los lupines, que brotan a través de la nieve. Se dan también las amapolas de los Alpes que son rojas y de gran tamaño. Las bellas o primaveras que rebrotan solas en matas de veinte o treinta flores blancas, rosas y rojas. Los alefés de vistosos colores y los pensamientos enormes y de tonalidades maravillosas.

LOS FACTORES ECONOMICOS

Económicamente, la zona no dispone de recursos naturales. Los rubros más importantes de explotación son la ganadería, la pesca y la caza y las industrias madereras. Existe, como en todo el país, un factor económico inadecuadamente explotado: el turismo.

La ganadería es escasa y los procedimientos rudimentarios. Sobre una extensión de 570.000 hectáreas hay alrededor de 1.000 animales vacunos y 35.000 ovejunos. La producción de lana alcanza a un total de 100.000 kgs. Las causas de esta pequeña densidad proviene primordialmente de la naturaleza de las tierras. Las superficies planas son limitadas.

Una gran extensión de los lotes está constituido por montes y bosques. Las islas que integran la jurisdicción están cruzadas en todas direcciones por numerosos turbales, cuyas áreas sumadas representan una disminución importante de terrenos aptos para el ganado.

La pesca y la caza están circunscritas a las faenas que ejecutan los loberos en chalupas. La caza de especies apreciadas por su piel, como la nutria, está vedada, autorizándose sólo la caza de lobos, cuya piel no es muy solicitada, pero que proporciona abundante aceite. Existen en la región extensos y numerosos bancos de erizos, cholgas y choros que no son explotados comercialmente. Hay también centollas en gran cantidad. Desde hace algún tiempo una nueva especie ha hecho su aparición en Navarino: la rata almizclera, un roedor del tamaño de un conejo, cuya piel es hermosa y de gran utilidad. De este animal es posible obtener también el almizcle, substancia que se emplea como base en la producción de perfumes.

La explotación de bosques se efectúa en baja escala y sólo alcanza a proveer de vigas al aserradero de la Base Williams. En general los bosques son de mala calidad debido a las condiciones climáticas adversas.

La Zona del Beagle reúne especiales condiciones para el turismo por la belleza de sus paisajes donde alternan la roca árida y desolada con enormes extensiones de bosques milenarios; las caletas pintorescas y apacibles con el espectáculo majestuoso e inquietante de los ventisqueros; la atracción legendaria y marinera del Cabo de Hornos con la visión de Puerto Williams, el pueblo más austral del mundo, filón de esfuerzo humano y voluntad.

LAS COSAS SIMPLES

La sacrificada y tensa actividad que desarrollaba el personal de la Armada, fue también matizada con momentos de sana expansión e innumerables anécdotas retratan los apuros de estos hombres de mar convertidos en constructores y colono-

Recuerdo que una tarde se me comunicó que la cañería del agua potable se había escarchado. Suponiendo que la falla estaba ubicada en la cascada donde provisionalmente se había tendido la cañería sobre el río, dejando un tramo al descubierto, dispuse que se trasladaran a ese lugar un gásfiter y un campero con el objeto de que calentaran la cañería con sopletes. En el trayecto el gásfiter abrió y cerró algunas válvulas de desahogo para verificar si había agua. En una de estas maniobras el agua empapó su viejo chaquetón. Al llegar a la cascada desmontó el campero y al ver que su acompañante no lo hacía le preguntó el motivo. Una estatua de hielo, a caballo y todo, le contestó: "¡Es que se me heló el paletó!". Fue necesario apalearlo el chaquetón para romper la escarcha. Sólo así pudo desmontar el caballero de su cabalgadura.

Los conocimientos ovinos traicionaron en una ocasión a un flamante oficial. Una mañana lo llamé para darle instrucciones sobre el ganado de la Base que era necesario trasladar de campo. Le dije: "hay que llevar las ovejas de los campos de "Luisa" a los de "Eugenia" para que sean "cubiertas". Con cara de extrañeza exclamó: "¡es que no tengo con qué Comandante!". Se había olvidado, al parecer, que esa es faena de los carneros,

En algunas ocasiones se hacían representaciones teatrales ("veladas" en jerga marina) donde junto al rasgueo de las guitarras y el "llanto" de los bandoneones, se comentaba la vida "fácil y aliada" de la Base y se explotaban aquellas peculiaridades que nos hacen más humanos. En una de ellas vimos aparecer en el escenario al maestro herrero, un hombre de 50 o más años, elegantemente vestido, con pantalones blancos, camisa floreada de seda y una "coliza" tipo Chevalier, de esas que se usaban en los locos años 20. Sin un desmayo, con soltura y agilidad increíble bailó dos charlestons que además cantó con voz fresca, modulada y firme, rememorando los tiempos en que integró la Compañía de Josefina Baker, según constaba en el álbum de recortes que me mostró posteriormente. Coseché una ovación cerrada por la actuación. Pero lo extraño del caso era que

en su vida normal tartamudeaba siempre. Tal vez los golpes del combo sobre el yunque producían las interrupciones de su repetido silabear. Desde aquel día, cuando empezaba a tartamudear, la gente le decía: "dígamelo mejor cantando".

Los animales no estaban exentos de las perturbaciones que produce la vida civilizada. En invierno, cuando la nieve cubre la tierra con su blancura exultante, los animales empiezan a sufrir. Los vacunos logran defenderse ramoneando, mientras empiezan a consumir las grasas de reserva. Pero todo esto es poco para su hambre voraz. Tan poco, que un día se comieron las florcitas estampadas en el faldón de una camisa de dormir que una señora dejó tendida en el cordel para que se secase.

Así se deslizaba la vida. Mientras un pueblo crecía pujante, los hombres que hacían posible esta realidad aprendían cada amanecer una cosa nueva que enriquecía su acervo cultural y patinaba con suaves toques su humana filosofía.

LOS PIONEROS

En toda obra del hombre, detrás de las realizaciones más visibles y espectaculares de lo físico y material que perdura para las generaciones futuras, se mimetiza un cúmulo de energías, determinaciones y esfuerzos humanos que hicieron posible su ejecución. Puerto Williams no fue una excepción. Muchos son los nombres que nos vienen a la memoria, pero nos encontramos limitados para citarlos a todos. Conscientes de esta imposibilidad queremos, sin embargo, mencionar sólo algunos que participaron en las fases iniciales de la construcción de Puerto Williams. Junto al de S.E. el Presidente de la República Dn. Carlos Ibáñez del Campo que posibilitó esta creación, están los nombres de los Almirantes Sres. Francisco O'Ryan y Leopoldo Fontaine, Comandantes en Jefe de la Armada en esa época; el de los Comandantes en Jefe de la IIIª Zona Naval Contraalmirante Sr. Donald Mc Intyre, que con certera visión y firme energía dirigió e impulsara las primeras obras; el

de sus sucesores inmediatos Contraalmirantes Sres. Alberto Kahn y Jacobo Neumann que continuaron incansables la tarea emprendida, el del Contraalmirante Sr. Alfredo López Costa, quien desde su puesto de Subsecretario de Marina, viviera preocupado de ese lejano pueblo; el de los Capitanes de Fragata Sres. Alfredo Barnett y Jorge Wiegand, a quienes les tocó participar en los primeros trabajos; el del Constructor Civil Sr. Luis Jeria que permaneció durante seis o más años como asesor de las instalaciones; el de los Tenientes Rigoberto Cruz y Rodolfo Calderón que se desempeñaron como Comandantes de las Unidades basadas en Puerto Williams. Finalmente ¿cómo olvidar a toda esa pléyade de Carpinteros, Albañiles, Electricistas, Gásfiteres, Pintores, Caldereros, Infantes de Marina y Gente de Mar que con sus manos hicieron posible que surgiera de la nada un pueblo? . . . ¡Cómo nombrarlos a todos! En los nombres del Maestro Juan Chacón permanentemente detrás de la sierra del aserradero; del albañil Lorenzo Fuentealba con su sana filosofía; del Maestro Combustionista Rafael Lizondo siempre a la carrera; del Maestro Ernesto Selke con su extraordinaria habilidad mecánica; del Sargento (Art.) José Carrillo pañolero eximio; del Cabo (Enf.) Pedro Castillo, hombre múltiple, y del Cabo radiotelegrafista Guillermo González, hoy Teniente de la Armada, que sólo dormía entre el punto y la raya del lenguaje morse. Quiero rendir un sincero homenaje a todos los hombres que entonces y después, con abnegación y eficiencia, trabajaron en la construcción y desarrollo de Puerto Williams. Los nombres olvidados sólo lo están en esta crónica, pero no en el corazón de la Armada.

EPILOGO

Así fue construido Puerto Williams. Largo ha sido el camino recorrido desde aquel otoño de 1953, cuando desembarcó en las playas de Puerto Luisa un grupo de carpinteros de ribera y albañiles aficionados a la construcción, pertenecientes al Arsenal Naval de Punta Arenas

e iniciaron la construcción de la primera casa. Desde aquel momento se sucedieron, bajo rigurosas y adversas condiciones climáticas, duras jornadas de 10 y 12 horas de trabajo. La escarcha, la nieve, el viento y el frío no fueron obstáculos para la decisión férrea de estos hombres de mar. Cada día un nuevo jalón hizo más soportables las condiciones de vida. Las velas y las lámparas a petróleo fueron substituidas por luz eléctrica. El agua de pozo fue reemplazada por un chorro fresco y cristalino proveniente del río Róbaló. Tractores reemplazaron las herramientas primitivas, casi bíblicas, con que se talaron los bosques y se abrieron caminos en la maraña, tierra adentro. Las heladas noches a bordo de las barcas, sin calefacción, fueron superadas

por veladas más placenteras en cómodos refugios. Los bueyes, las carretas y los trineos cedieron el paso a vehículos motorizados. Los eternos aislamientos de dos y tres meses terminaron desde la construcción de la pista aérea. El pequeño caserío se ha convertido en un pueblo que surge vigoroso sobre verdes lomas, donde ayer el roble y el coihué erigían su señorío en medio del paisaje. Sobre sus raíces el esfuerzo humano levantó una población con medios rudimentarios. El resplandor nocturno de sus lámparas eléctricas indica a los viajeros que cruzan el Canal Beagle que está latente y alerta el espíritu indomable de Chile. La Armada cumplió en silencio, una vez más, la misión que se le encomendara.



COMO TRATAR LOS RECLAMOS

Por Ted Pallock

Todos tenemos alguna queja que formular en algún momento. Según como se las trate, éstas pueden marcar el comienzo o el término de una buena amistad. De acuerdo a las más altas autoridades en relaciones públicas, hay cuatro pasos para suavizar la irritación de cualquier reclamante.

IR AL LUGAR RAPIDAMENTE. La persona que tiene una queja que formular no está con la disposición anímica para ser razonable. Al menos, no al comienzo. Por sobre todo, desea que se escuche el motivo de su queja lo más rápido posible. Por lo tanto, a la primera insinuación de un problema, preocúpese de ponerse rápidamente en contacto con el reclamante. Si no es posible visitarle personalmente, llámele por teléfono, pero "llegue allí" rápidamente. Ud. le desarmará al demostrarle que toma su queja muy en serio.

ESCUCHAR. Una vez que esté en contacto con él, demuéstrele que está interesado. Muestre un interés sincero. Escuche todos los hechos. Hable poco hasta que esté seguro que él ha dicho todo lo que deseaba decir. Un individuo locuaz es el más fácil de tratar.

RESUMIR. Con sus propias palabras, la esencia de su reclamo. Esto sirve para dos propósitos: el reclamante se siente halagado que Ud. haya seguido de cerca sus argumentos y Ud. logra la primera conformidad — acerca de cuál es el problema.

OFRECER UNA SATISFACCION. Dígale (precisa, concreta y honestamente) qué hará para remediar la situación, y cuándo y cómo. Si Ud. no puede ofrecerle una respuesta inmediata, dígale que lo discutirá con sus superiores o con cualquier otra persona involucrada en el problema y que le dará una respuesta definitiva dentro de pocos días. Siempre que sea posible, dele más de lo que él espera o pide como satisfacción. Y habiéndole explicado la solución que le dará, pregúntele si es aceptable para él. Apruebe sus comentarios sobre la justicia de su plan, ya que esto indica su propia confianza en la justicia de su propuesta y, además, le demostrará que el único interés que a Ud. le guía es lograr su total satisfacción.