

El Istmo de Ofqui y sus Proyectos de Apertura

Conferencia dictada por el Capitán de Fragata Enrique CORDOVEZ M. en el Club Naval y en el Club de la Unión de Santiago (1935).

INTRODUCCION

1. Esta conferencia, que se dicta cumpliendo instrucciones del señor Comandante en Jefe y Director General de la Armada, tiene por objeto difundir entre el ilustrado auditorio que nos honra escuchándonos, los antecedentes que dicen relación con la región de Ofqui y sus comarcas vecinas, sus interesantes problemas en la hidrografía y navegabilidad y, finalmente, la reseña de los estudios que se han practicado desde hace 30 años con el intento de abrir un canal en el istmo.

2. Nos apresuramos a dejar constancia que, tratándose de un problema que encierra aspectos múltiples, abordamos el tema principalmente en los ramos que son de competencia de la Armada, enunciando de una manera superficial aquellas expectativas de la colonización, del comercio, del turismo y de la industria, las cuales se vinculan muy estrechamente a la navegación de la zona, pero queremos establecer, de una manera firme, que estas últimas ideas no tienen ninguna pretensión de que ellas sean la mejor solución sobre cuestiones tan vitales, sobre todo, si se consideran aquellas que pertenecen a otros poderes públicos.

Nos anima en todo momento, a través de la presente conferencia, el propósito de hacer cada vez más luz a medida que avanzamos por las complejidades del problema en estudio. Movidos por este espíritu, que procura ser lo más



imparcial, la Armada se limita a estudiar de preferencia los temas que a ella le corresponden y exhibe sus inconvenientes y dificultades, pero sin que, por ningún motivo, tales razones envuelvan ni la más leve oposición a la ejecución de cualquiera de los proyectos que estudian la apertura del istmo y que pueden ser aconsejables por otras razones que tenga en vista el Supremo Gobierno.

3. Consideramos también que no será redundante agregar que todos nuestros esfuerzos tienden a trasladar a nuestro auditorio una exposición lo más real y sencilla sobre el problema del istmo de Ofqui. Un elemental deber de patriotismo y de sinceridad profesional, nos aconseja que esta exposición procure al máximo entregar a nuestros oyentes todos los elementos de juicio que les permitan dominar ampliamente la materia. Perseguimos el ideal de trasladar con la imaginación al que nos escucha, como si estuviera en el terreno mismo, y de esta manera proceder al análisis de este antiguo problema.

Las campañas hidrográficas hechas por la Marina de Guerra, los relatos de viajes de los Comandantes y Exploradores que han visitado Ofqui, los informes técnicos evacuados por diferentes organismos, el Derrotero Chileno, como libro oficial del navegante y, muy en especial, el bien conocido estudio científico del Ingeniero belga señor Emilio De Vidts, serán los puntos de arranque de las materias que aquí se expongan y muchos servirán de base para el estudio que a continuación se desarrolla.

I.—LA REGION DE OFQUI Y SUS CARACTERISTICAS

4. La península de Taitao, que se ubica en latitud 46° 30' S. está unida al continente por medio del istmo de Ofqui, que mide unos 20 kilómetros de ancho desde la ribera sur del lago San Rafael a la costa más próxima de la bahía San Quintín, que es una vasta ensenada, sin duda la mejor y más hermosa de los archipiélagos de la Patagonia. Toda la región de Ofqui la forman tierras muy bajas de origen aluvial, cubiertas de bosques y cruzadas por ríos cuya dirección y caudal están sujetos a frecuentes cambios; los más importantes son el Lucac y

el Negro, que unidos forman el San Tadeo, al cual afluye además, cerca de su desembocadura, el Manihuales.

5. Tiene el San Tadeo aproximadamente 18 kilómetros de largo: la corriente de alguna consideración en su curso superior, es de valores variables, según De Vidts, entre 0,4 a 2 millas por hora, decrece progresivamente hacia la boca, dando lugar a la decantación de las aguas que depositan así la gran cantidad de limo y materia que arrastra. La marea de este río corre en ambos sentidos, obedeciendo a los flujos y reflujos de las aguas del océano. De este modo, ha llegado a formarse desde la boca hasta 5 kilómetros dentro de la bahía de San Quintín un extenso banco de arena que emerge en la Isla del Diablo. La barra es insalvable aún para embarcaciones menores si no es en pleamar y bajo excepcionales condiciones de tiempo.

6. El lecho del San Tadeo es, en general, bien definido, manteniéndose entre dos ribazos de menos de 1 metro de alto de tierra blanda, en la que el bosque crece en mayor o menor abundancia. El ancho varía entre 300 a 400 metros que mide a inmediaciones de la boca y 30 a 40 a que se reduce en su curso superior. La profundidad, siguiendo las alternativas que impone la variación del caudal, se mantiene entre 2 y 5 metros.

La marea se hace sentir en el San Tadeo hasta cerca de su origen; con ella la corriente disminuye considerablemente y si el flujo coincide con una crece, el río sale de madre llegando a cambiar de lecho por la acumulación de troncos y ramas arrastradas en determinados sitios.

7. El río Lucac nace en la cordillera un poco al sur del ventisquero San Rafael. El curso del Lucac es tortuosísimo y muy variable con el aumento de su caudal así como su profundidad; si el tiempo está seco, o mejor dicho, poco lluvioso, el río se reduce a varios arroyos de ínfima importancia, que crecen y se extienden por la llanura en inmensa sábana de agua tan pronto sobrevienen las lluvias.

8. El río Negro procede del interior de la península de Taitao; en su curso superior corre al SE. aproximándose a la laguna de San Rafael hasta 2 kilómetros, ancho en esa parte del cordón litoral que

lo contornea y cuya elevación alcanza más o menos a 20 metros. En este punto el río tuerce su curso al SW., es decir, en ángulo recto con la dirección anterior; corre así unos 8 kilómetros más por entre ribazos de poca altura o rebalsándose por la llanura con las creces y una sus aguas rojizas y limpias con las turbias y cenagosas del Lucac. El río Negro mide de ancho, en circunstancias normales, de 50 a 100 metros y su profundidad se mantiene entre 5 y 9 metros; con las creces estos números varían considerablemente.

De Vidts nos informa que el Negro tiene una corriente variable entre 0,2 a 0,8 millas por hora y su dirección es siempre descendente, arrancando desde su origen. Tiene tramos de curvas muy cerradas, de 50 metros de radio.

La minuciosa nivelación efectuada por De Vidts arrojó el sorprendente resultado que "el nivel más bajo del río Negro está más alto en 60 centímetros que las aguas bajas de la laguna". Esta diferencia de nivel es un importante factor que viene a añadirse al régimen fluvial complicado que tenemos a la vista, en el cual, los cursos tortuosos, las corrientes variables, los lechos movedizos y los sedimentos que arrastran establecen una ecuación hidráulica que contiene varias incógnitas, de la cual tendremos que ocuparnos más adelante, cuando pretendamos dilucidar qué régimen hidrológico se entablaría una vez roto el istmo.

9. Por el Norte de la laguna tenemos el río Témpanos que es la única comunicación de ella con los canales; su boca de origen está en la costa N. del lago, y su curso, sensiblemente recto, mide 5 millas en dirección del N., corriendo entre ribazos de 10 a 15 metros de alto, los cuales al término de la distancia indicada desaparecen, pero el lecho del río se prolonga aún por cerca de 4 millas más, describiendo un arco convexo hacia el N. y dragado por los témpanos en el banco de fango y zahorra que forma el fondo del golfo Elefantes.

El ancho del río no excede de 360 metros ni desciende a menos de 250 que mide en la boca de origen; la profundidad a medio canal se mantiene entre 8 y 15 metros y el fondo es de fango duro. A 3 millas de distancia del lago, el río

recibe por la margen occidental un afluente de escasa importancia.

Las corrientes son bastante fuertes durante la vaciante, estimándose su velocidad en 5 a 6 millas por hora en la boca del lago, punto el más cuidadoso de navegar; más abajo, su intensidad es menos sensible, particularmente durante la creciente.

Con la corriente descienden al golfo Elefantes los témpanos chicos que continuamente se disgregan de los grandes que se encuentran en la laguna. Estos témpanos que remontan el río han sido apreciados por algunos en más de 1.000 toneladas los pequeños, y hasta 180.000 m3 los grandes. Los primeros dragan el fondo del río por donde corren así como la orilla de los ribazos que la encauzan.

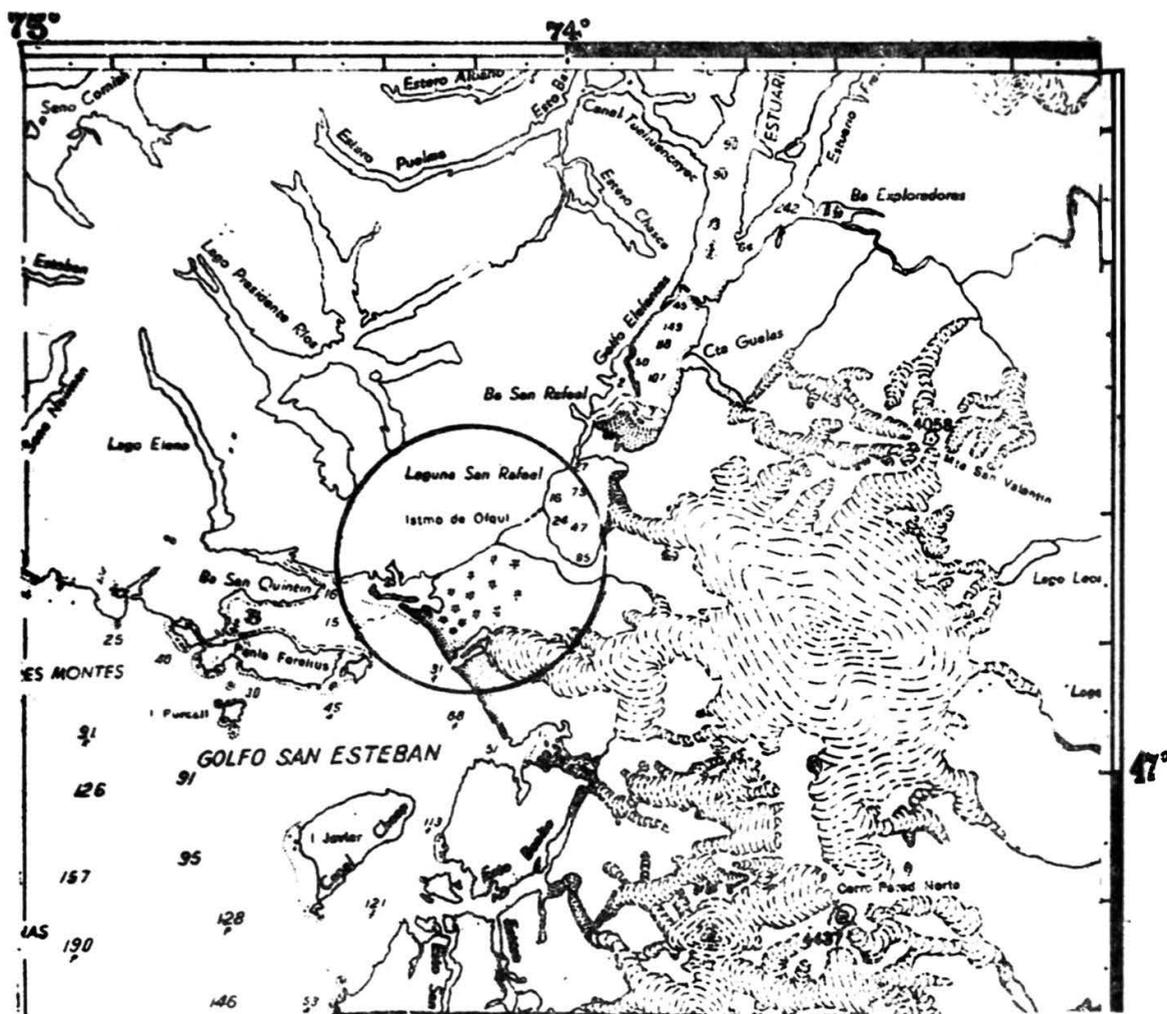
10. El lago San Rafael, como podemos ver, está inmediatamente al N. del istmo de Ofqui y constituye el extremo austral del gran canal, que con los nombres de Moraleda, Costa y Elefantes corre de N. a S. en una extensión de más de 170 millas.

A causa del ventisquero de San Rafael, que desciende al lago por su lado oriental y penetra en él hasta más al occidente de su parte central, el lago afecta la forma de una luna en creciente que mira al oriente con 12 millas de desarrollo por 2 de ancho medio. Las tierras que lo contornean son todas bajas y terminan en la marina en escarpes y barrancos de no más de 20 metros de altura y en los cuales se puede notar el origen aluvial o de acarreo del terreno.

Las aguas del lago son en general profundas, contorneando el pie del ventisquero y cerca de él se ha sondado de 50 a 70 metros sobre fondo de fango y más de 100 a media distancia entre el hielo y las riberas.

La amplitud de las mareas no excede de 1,50 metros y la salinidad de las aguas es muy inferior a la de los canales.

11. El ventisquero de San Rafael desciende de los flancos occidentales del monte San Valentín de 4.000 metros y entra al lago por un abra de las montañas de poco más de 1 milla de ancho, extendiéndose en un círculo de 5 millas de diámetro al penetrar en las aguas. Su



contorno exterior es muy irregular, presentando endentaduras y grietas que se producen al desprenderse del ventisquero los bloques de hielo que constituyen los témpanos; su perfil ofrece el aspecto de un muro cristalino que algunas veces mide 40 metros de altura y otras apenas se eleva sobre la superficie del lago.

Si peligrosos y temibles son los témpanos que se desprenden de la parte emergida del ventisquero, más lo son aún los que se desprenden de la parte sumergida, y que impelidos por su fuerza de flotabilidad, aparecen de improviso en la superficie de las aguas, con peligro cierto e inevitable para la embarcación que fatalmente se encontrara en su cami-

no. Los témpanos flotan en el lago a merced del viento hasta que la marea vaciante, cuando tienen tamaño apropiado, los arrastra hacia el N. por el río Témpanos. (Derrotero chileno).

12. Ahora que hemos hecho la descripción de la región de Ofqui, creemos que es momento más oportuno para establecer las objeciones profesionales que la Armada hace en los aspectos de navegabilidad al proyecto de apertura del istmo. En efecto, si suponemos por un instante que se rompa la senda que se ubica en el extremo SW. del lago en una profundidad tal que permita el paso a las aguas, inmediatamente habremos conectado las aguas del océano Pacífico a

través del régimen fluvial que lo componen los ríos Témpanos, Negro y San Tadeo. Dentro de este régimen, se comprende fácilmente que el río Témpanos continuará su régimen marítimo con un curso bastante correntoso en los movimientos de flujo y reflujo. Por el lado S. del lago, la apertura de la senda provocará de inmediato un complicado movimiento de las aguas cuyo resultante el cálculo no puede predecir, según lo manifestado oficialmente en el informe de los señores Schmidts, Director General de Obras Públicas y el Comandante en retiro señor García Huidobro. Nosotros, a modo de ilustración, nos permitimos conjeturar sobre los fenómenos que ocurrirán entre el paso Expedición y la desembocadura del canal que suponemos abierto en el lago San Rafael. Para esto no debemos olvidar que el río San Tadeo cruza una zona que podemos llamar una gran marisma sobre la cual dicho río tiene lecho variable y el Lucac reduce en tiempo seco su curso a varios arroyos de ínfima importancia y sólo el Negro parece conservar su cauce, alterando sí considerablemente su profundidad con las creces y las lluvias tan copiosas como frecuentes.

Pero con lo anterior el cuadro todavía no está completo porque, además de la afluencia de témpanos que necesariamente ha de producirse en la boca del canal, las corrientes tienen que tomar una resultante imposible de prever, pero cuyos valores son, por un lado, la mucha mayor presión de agua que se producirá de N. a S., como consecuencia de que este cauce es mucho más ancho, profundo y recto que los emisarios que vienen de San Quintín al Norte, y del otro, la diferencia del nivel entre el río Negro y el lago, reforzado por el flujo de marea que simultáneamente también se producirá en el San Tadeo, ayudado por el caudal que aportan los ríos Lucac y Negro, originando todo una corriente de Sur a Norte.

Por lo tanto, es lógico discurrir que el movimiento de las aguas entre el canal que se proyecta y el paso Expedición sería apreciablemente variable, pudiendo hasta a veces primar el régimen marítimo (épocas de grandes mareas con tiempos secos, corriente de N. a S.) y en otras, primaría el régimen fluvial con co-

rriente de curso contrario, cuando las mareas muertas coincidan con las épocas lluviosas.

Esta variabilidad en el curso de las corrientes probables, que estamos conjeturando, puede complicar aún más la navegabilidad de toda la zona fluvial, la cual en la actualidad, sin estar abierta la senda, no es recomendable porque adolece de tres defectos capitales, que son:

- a) Gran afluencia de témpanos que hacen delicada la navegación.
- b) Corrientes intensas de 5 a 7 millas, en determinados pasos tortuosos que exigen esperar la para de la marea para poderlos cruzar.
- c) Que se mantengan los embancaamientos por el S. en la desembocadura del San Tadeo que actualmente permite el paso de embarcaciones menores en muy especiales circunstancias favorables.

En realidad, si por desgracia llegara a establecerse esa variabilidad en el curso de las aguas que antes anunciábamos, la apertura del canal vendría en determinados períodos a hacer más dificultoso el cruce por determinados sitios y de una manera muy especial, las dos bocas que desembocan en el lago. Los Comandantes que han estado últimamente fondeados en la laguna, al tratar sobre el superabundante número de témpanos, nos dicen en sus partes oficiales que la masa de hielo que se acumula en la boca del río Témpanos suele alcanzar un espesor de 100 y más metros, el cual será variable con el movimiento de las aguas y con las características de los vientos que soplen y el estado más o menos seco de la atmósfera.

13. En consecuencia, no sólo quedan a firme las dificultades de navegación que la Armada hace presente y que son de una magnitud tal para declarar no recomendable la vía, sino que además se añaden las anteriores observaciones que se ajustan por entero a los datos oficiales que da el levantamiento hidrográfico y a las afirmaciones categóricas que emanan de documentos oficiales en lo que respecta a las enormes proporciones de los témpanos, tanto en tamaño como en número y a la forma cómo en determinadas ocasiones se acumulan en masas compactas, tapiando, por ahora, la boca del río Témpanos.

Creemos, pues, que es absolutamente inútil entrar a hacer cálculos numéricos en lo que se refiere al caudal de las aguas para de allí deducir afirmaciones relativas sobre el movimiento de éstas, porque como antes ya lo hemos manifestado, el caudal de las aguas mismas depende en una alta proporción de las condiciones meteorológicas y el movimiento de los témpanos no se subordina sólo a los fenómenos hidrológicos, sino que, como lo dice el Derrotero de la Costa de Chile, son directamente influenciados en sus traslaciones por la dirección y magnitud de los vientos que, como veremos más tarde, generalmente son muy fuertes y prolongados.

14. En consecuencia, y a pesar de las opiniones que se han vertido en contrario, hasta el extremo de negar las masas impenetrables de hielo que se acumulan en las bocas, como asimismo se aventuran tales opiniones a negar el extenso embancamiento del río San Tadeo en una superficie de 5 kilómetros, nos vemos aquí en la obligación de declarar que tales obstáculos de hielo y de embancamientos son un hecho evidente en la hora presente en que aún no se ha abierto el canal, debiéndose agregar que nuestras conjeturas anteriores abiertas en todo el horizonte de las posibilidades, nos hacen temer que los anteriores obstáculos y dificultades de la navegación bien pueden mantenerse una vez realizada la apertura del canal.

Meteorología de Ofqui

15. La meteorología en esta parte del país, como en el resto de los canales, ha sido objeto de estudios aislados aunque minuciosos por parte de la Armada y con ocasión de las campañas hidrográficas y los partes de viajes de los Comandantes que han visitado y visitan periódicamente la región.

Pero estos estudios parciales y que no obedecen ni abarcan los ciclos meteorológicos de varios años de estudios incesantes que prescribe la ciencia de la Meteorología moderna, no pueden ser, sobre todo en la fecha presente, catalogados como investigaciones ajustadas a los preceptos científicos de las nuevas teorías en los aspectos principales de la construcción de la carta sinóptica y del

pronóstico del tiempo. Con todo, podemos decir que la región tiene un clima parecido a la provincia de Chiloé, siendo, eso sí, sus temporales más frecuentes e intensos. Sus características generales son: tiempo extremadamente lluvioso con vientos duros por lo general del NW. y del SW. Los primeros ponen a la atmósfera húmeda y desagradable con escasa visibilidad a través de una tupida llovizna que acompaña invariablemente al mal tiempo. Por el contrario, los segundos indican y traen lo que los marinos denominan buen tiempo, con atmósfera clara, sol radiante, gran visibilidad y temperatura un poco más fría que la de ordinario.

16. Las estadísticas de tiempo observadas asignan, por desgracia, un alto porcentaje a los malos tiempos y temporales, apareciendo éstos a veces bruscamente y caracterizados por la extraordinaria violencia con que soplan y que los ha hecho famosos en el golfo de Penas. En otoño e invierno los malos tiempos se elevan a la alta cifra de 70 días en 100, bajando al 60% en el verano. Pero el régimen atmosférico no obedece ni tan siquiera a las estaciones, porque los que hemos estado allí por períodos más o menos largos, sabemos que no es raro encontrar años en que la época más lluviosa sea de noviembre para adelante, nio y julio.

17. En opinión del que habla, la climatología, dentro del sector comprendido entre Chiloé y Tres Montes, es enteramente caprichosa, influenciada en gran escala por agentes tan decisivos como la evaporación lacustre, la influencia de las altas mesetas de la cordillera y de los volcanes vecinos, el cordón de altos picos con sus lagos y ríos helados y en fin, el complejo movimiento de las corrientes marinas con sus alternativas de temperatura en su ir y venir en los movimientos de flujo y reflujo por los innumerables canales. Los agentes atmosféricos son, pues, en suma, francamente adversos al hombre y caprichosos en sus manifestaciones.

Expectativas del turismo

18. La región es extraordinariamente hermosa y rica en atractivos para el turismo; sin embargo, presenta dos serias

desventajas si se la compara con los centros turísticos del resto del país y que son: a), la lejanía en que ella se encuentra de ciudades importantes, tales como Santiago, Valparaíso, Mendoza, Concepción, etc., lo que envuelve complicaciones al turista que busca el máximo de atracción y comodidad con el mínimo de esfuerzo y b), el clima extraordinariamente lluvioso y de continuo visitado por vientos muy duros si no son temporales.

19. Cuando la atmósfera está diáfana y el sol alumbra todo el magnífico escenario de los canales y principalmente el decorado soberbio del lago de San Rafael con sus ventisqueros vecinos, el ser humano queda extasiado por la grandiosidad y belleza del panorama. En tales condiciones de tiempo, el cuadro es fascinante, como puede ser apreciado en muy pequeña parte con las proyecciones luminosas que aquí mostramos, pero tan pronto se nubla y el cielo se encapota envolviendo todo con su lluvia persistente, el paisaje se torna húmedo, triste y desagradable; la belleza que otrora cautivaba ha desaparecido y en su reemplazo tenemos un paisaje de desolación en todos sus contornos.

Las desventajas antedichas son insalvables y no son susceptibles de anularse, aún suponiendo que Ofqui y San Quintín lleguen a poseer ciudades hermosas con alrededores sembrados de sitios adecuados para el deporte y de atractivos hoteles y otras comodidades que exige el turista.

20. Terminaremos esta primera parte sobre la región de Ofqui y sus características, llamando la atención de nuestros benévolo oyentes hacia la ubicación geográfica del istmo de Ofqui, que considerada de una manera superficial, resulta de lo más atrayente, porque aparece en el mapa como una barrera baja y de escasa importancia que se ubica casi a medio camino entre Puerto Montt y la boca del estrecho de Magallanes. El observador profano no tarda en reparar que una vez abierta esta senda de Ofqui, nos daría una navegación casi totalmente protegida a lo largo de todos los canales hasta el extremo más austral del país.

Esta sugestiva impresión es lo que hace exclamar a las gentes no interioriza-

das en todas las fases del problema lo que sigue:

¡Es necesario quitar ese tapón que está sujetando la libre expansión comercial y la vía de comunicación de Chiloé hacia los canales de la Patagonia, lo que daría vida a estos territorios nacionales que aún se encuentran vírgenes y que encierran tantas riquezas!

En la frase anterior está condensada, según nuestro juicio, toda la magnitud del problema de Ofqui, y nuestra respuesta creemos que fluirá por sí sola una vez que sigamos examinando uno a uno los factores que dicen relación con los aspectos comercial y económico de la zona, ya que sólo hemos expuesto lo que se refiere a los obstáculos de la navegación.

II.—ASPECTO TECNICO NAVAL - MARITIMO

21. Entramos en esta parte a tratar otro tópico que incumbe por entero a la Armada Nacional y a la Marina Mercante. Los canales de la región en estudio son navegados por dos definidas categorías de barcos que son: los grandes, superior a 1.000 toneladas que pertenecen a las compañías navieras de Braun & Blanchard, Menéndez Behety y la Interoceánica, los que navegan el estrecho de Magallanes, canales de la Patagonia y salen a la alta mar por el golfo de Penas para dirigirse por la mar libre a Talcahuano, San Antonio o Valparaíso, que son los puertos de recalada en su movilización de pasajeros y carga. Eventualmente los barcos de estas compañías tocan en Puerto Montt cuando llevan pasaje o carga a ese puerto, como también suelen tocar en Corral u otros puertos menores. Para tocar en Puerto Montt entran al canal Moraleda por el canal Ninualac.

22. Estos vapores de tonelaje medio no tienen ningún interés por la apertura del istmo de Ofqui, porque para ellos el factor mercante, que los hace elegir ruta, estriba en la "seguridad" y la "rapidez" y estas dos condiciones las poseen haciendo al máximo la navegación de alta mar, pues para este tipo de barco los temporales con sus temidas consecuencias están ya relegados a la leyenda de los buques mixtos o a la vela, que viajaban hace 30 ó 40 años y que temían zozobrar por la fragilidad de sus cascos o por sus medios de propulsión.

Creemos, pues, que es absolutamente inútil entrar a hacer cálculos numéricos en lo que se refiere al caudal de las aguas para de allí deducir afirmaciones relativas sobre el movimiento de éstas, porque como antes ya lo hemos manifestado, el caudal de las aguas mismas depende en una alta proporción de las condiciones meteorológicas y el movimiento de los témpanos no se subordina sólo a los fenómenos hidrológicos, sino que, como lo dice el Derrotero de la Costa de Chile, son directamente influenciados en sus traslaciones por la dirección y magnitud de los vientos que, como veremos más tarde, generalmente son muy fuertes y prolongados.

14. En consecuencia, y a pesar de las opiniones que se han vertido en contrario, hasta el extremo de negar las masas impenetrables de hielo que se acumulan en las bocas, como asimismo se aventuran tales opiniones a negar el extenso embancamiento del río San Tadeo en una superficie de 5 kilómetros, nos vemos aquí en la obligación de declarar que tales obstáculos de hielo y de embancamientos son un hecho evidente en la hora presente en que aún no se ha abierto el canal, debiéndose agregar que nuestras conjeturas anteriores abiertas en todo el horizonte de las posibilidades, nos hacen temer que los anteriores obstáculos y dificultades de la navegación bien pueden mantenerse una vez realizada la apertura del canal.

Meteorología de Ofqui

15. La meteorología en esta parte del país, como en el resto de los canales, ha sido objeto de estudios aislados aunque minuciosos por parte de la Armada y con ocasión de las campañas hidrográficas y los partes de viajes de los Comandantes que han visitado y visitan periódicamente la región.

Pero estos estudios parciales y que no obedecen ni abarcan los ciclos meteorológicos de varios años de estudios incesantes que prescribe la ciencia de la Meteorología moderna, no pueden ser, sobre todo en la fecha presente, catalogados como investigaciones ajustadas a los preceptos científicos de las nuevas teorías en los aspectos principales de la construcción de la carta sinóptica y del

pronóstico del tiempo. Con todo, podemos decir que la región tiene un clima parecido a la provincia de Chiloé, siendo, eso sí, sus temporales más frecuentes e intensos. Sus características generales son: tiempo extremadamente lluvioso con vientos duros por lo general del NW. y del SW. Los primeros ponen a la atmósfera húmeda y desagradable con escasa visibilidad a través de una tupida llovizna que acompaña invariablemente al mal tiempo. Por el contrario, los segundos indican y traen lo que los marinos denominan buen tiempo, con atmósfera clara, sol radiante, gran visibilidad y temperatura un poco más fría que la de ordinario.

16. Las estadísticas de tiempo observadas asignan, por desgracia, un alto porcentaje a los malos tiempos y temporales, apareciendo éstos a veces bruscamente y caracterizados por la extraordinaria violencia con que soplan y que los ha hecho famosos en el golfo de Penas. En otoño e invierno los malos tiempos se elevan a la alta cifra de 70 días en 100, bajando al 60% en el verano. Pero el régimen atmosférico no obedece ni tan siquiera a las estaciones, porque los que hemos estado allí por períodos más o menos largos, sabemos que no es raro encontrar años en que la época más lluviosa sea de noviembre para adelante, nio y julio.

17. En opinión del que habla, la climatología, dentro del sector comprendido entre Chiloé y Tres Montes, es enteramente caprichosa, influenciada en gran escala por agentes tan decisivos como la evaporación lacustre, la influencia de las altas mesetas de la cordillera y de los volcanes vecinos, el cordón de altos picos con sus lagos y ríos helados y en fin, el complejo movimiento de las corrientes marinas con sus alternativas de temperatura en su ir y venir en los movimientos de flujo y reflujo por los innumerables canales. Los agentes atmosféricos son, pues, en suma, francamente adversos al hombre y caprichosos en sus manifestaciones.

Expectativas del turismo

18. La región es extraordinariamente hermosa y rica en atractivos para el turismo; sin embargo, presenta dos serias

desventajas si se la compara con los centros turísticos del resto del país y que son: a), la lejanía en que ella se encuentra de ciudades importantes, tales como Santiago, Valparaíso, Mendoza, Concepción, etc., lo que envuelve complicaciones al turista que busca el máximo de atracción y comodidad con el mínimo de esfuerzo y b), el clima extraordinariamente lluvioso y de continuo visitado por vientos muy duros si no son temporales.

19. Cuando la atmósfera está diáfana y el sol alumbra todo el magnífico escenario de los canales y principalmente el decorado soberbio del lago de San Rafael con sus ventisqueros vecinos, el ser humano queda extasiado por la grandiosidad y belleza del panorama. En tales condiciones de tiempo, el cuadro es fascinante, como puede ser apreciado en muy pequeña parte con las proyecciones luminosas que aquí mostramos, pero tan pronto se nubla y el cielo se encapota envolviendo todo con su lluvia persistente, el paisaje se torna húmedo, triste y desagradable; la belleza que otrora cautivaba ha desaparecido y en su reemplazo tenemos un paisaje de desolación en todos sus contornos.

Las desventajas antedichas son insalvables y no son susceptibles de anularse, aún suponiendo que Ofqui y San Quintín lleguen a poseer ciudades hermosas con alrededores sembrados de sitios adecuados para el deporte y de atractivos hoteles y otras comodidades que exige el turista.

20. Terminaremos esta primera parte sobre la región de Ofqui y sus características, llamando la atención de nuestros benévolo oyentes hacia la ubicación geográfica del istmo de Ofqui, que considerada de una manera superficial, resulta de lo más atrayente, porque aparece en el mapa como una barrera baja y de escasa importancia que se ubica casi a medio camino entre Puerto Montt y la boca del estrecho de Magallanes. El observador profano no tarda en reparar que una vez abierta esta senda de Ofqui, nos daría una navegación casi totalmente protegida a lo largo de todos los canales hasta el extremo más austral del país.

Esta sugestiva impresión es lo que hace exclamar a las gentes no interioriza-

das en todas las fases del problema lo que sigue:

¡Es necesario quitar ese tapón que está sujetando la libre expansión comercial y la vía de comunicación de Chiloé hacia los canales de la Patagonia, lo que daría vida a estos territorios nacionales que aún se encuentran vírgenes y que encierran tantas riquezas!

En la frase anterior está condensada, según nuestro juicio, toda la magnitud del problema de Ofqui, y nuestra respuesta creemos que fluirá por sí sola una vez que sigamos examinando uno a uno los factores que dicen relación con los aspectos comercial y económico de la zona, ya que sólo hemos expuesto lo que se refiere a los obstáculos de la navegación.

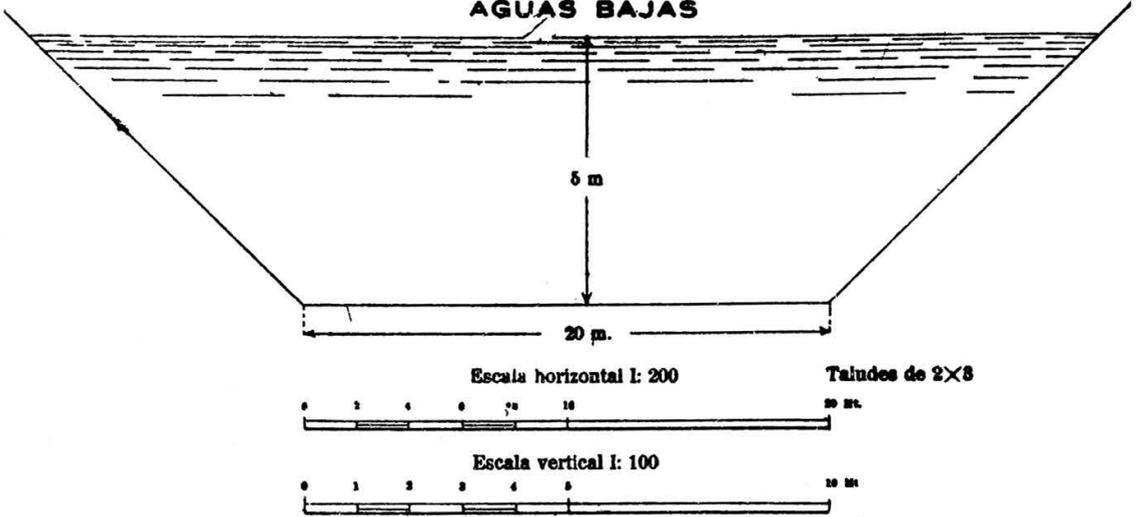
II.—ASPECTO TECNICO NAVAL - MARITIMO

21. Entramos en esta parte a tratar otro tópico que incumbe por entero a la Armada Nacional y a la Marina Mercante. Los canales de la región en estudio son navegados por dos definidas categorías de barcos que son: los grandes, superior a 1.000 toneladas que pertenecen a las compañías navieras de Braun & Blanchard, Menéndez Behety y la Interoceánica, los que navegan el estrecho de Magallanes, canales de la Patagonia y salen a la alta mar por el golfo de Penas para dirigirse por la mar libre a Talcahuano, San Antonio o Valparaíso, que son los puertos de recalada en su movilización de pasajeros y carga. Eventualmente los barcos de estas compañías tocan en Puerto Montt cuando llevan pasaje o carga a ese puerto, como también suelen tocar en Corral u otros puertos menores. Para tocar en Puerto Montt entran al canal Moraleda por el canal Ninualac.

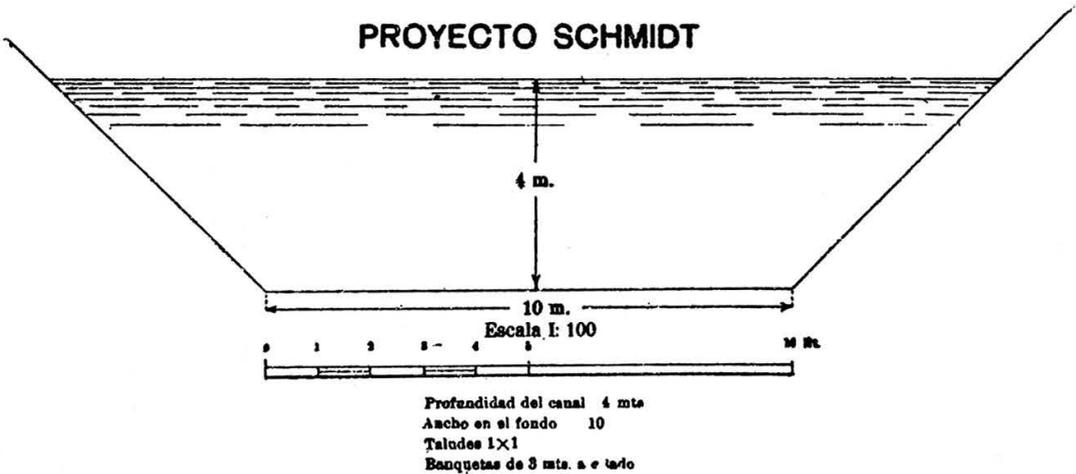
22. Estos vapores de tonelaje medio no tienen ningún interés por la apertura del istmo de Ofqui, porque para ellos el factor mercante, que los hace elegir ruta, estriba en la "seguridad" y la "rapidez" y estas dos condiciones las poseen haciendo al máximo la navegación de alta mar, pues para este tipo de barco los temporales con sus temidas consecuencias están ya relegados a la leyenda de los buques mixtos o a la vela, que viajaban hace 30 ó 40 años y que temían zozobrar por la fragilidad de sus cascos o por sus medios de propulsión.

PROYECTO DE-VIDTS

AGUAS BAJAS



PROYECTO SCHMIDT



23. En cuanto a los vaporcitos regionales que en número de 11 hacen el cabotaje menor y cuyo desplazamiento oscila entre 60 a 600 toneladas, más adelante nos ocuparemos de su trabajo mercantil y sus posibilidades, debido a que esta pequeña línea naviera se vincula estrechamente con los aspectos económicos de la región.

Sin embargo, debemos aquí consignar que la referida línea por el momento no se interesa por la apertura del istmo, porque a ellos no les importa cruzar el canal, ya que su tonelaje es concordante

con sus actuales recorridos y con las capacidades mercantes de los diferentes centros de población que visitan; pero sí, les interesaría que San Quintín se convirtiera en un activo centro de población, y entonces sí que ellos, seguramente, aumentando su capacidad mercante de bodegas y de pasaje con adquisición de barcos más grandes que estuvieran de acuerdo con esta nueva línea cuya extensión llegaría hasta San Quintín, ocuparían la vanguardia entre los elementos que clamarían por que se abriera el istmo de Ofqui.

Servicios que prestaría a la Marina de Guerra la apertura del istmo.

24. La apertura del istmo en la actualidad no le significa a la Armada, estrictamente hablando en los alcances de navegación, ninguna ventaja, ya que refiriéndonos al Proyecto De Vidts, su profundidad máxima de 5 metros en aguas bajas, que sería la que alcanzaría en la obra artificial del canal, con un costo de 3 millones de pesos de 18 peniques (aproximadamente 24 millones en la moneda actual), no permite que el proyectado canal sea cruzado, en primer lugar con la rapidez que exigen las naves modernas, ni tampoco con la debida seguridad por los obstáculos que ya señalamos al analizar los inconvenientes de la navegación desde el paso Quesahuen hasta el Expedición. Bien entendido que el tipo de nave a que nos referimos es el más pequeño de los buques de guerra, es decir, escampavías, minadores, barreadores, destructores y submarinos.

25. Como ya lo vimos, al tratar los inconvenientes y obstáculos insalvables de la navegación, las 53 millas (98 kilómetros) que se economizan en el recorrido, haciendo el viaje entre canales y comparado con la ruta exterior, doblando Tres Montes, se pierden con creces con el factor tiempo que exigirá la espera de condiciones favorables de marea en los pasos difíciles, a saber, Quesahuen, entrada del río Témpanos, entrada del canal, todo esto en el mejor de los casos, es decir, que la vía se encuentre totalmente expedita, a pesar de que será posible que algunos pasos muy curvos y relativamente estrechos, puedan ser obstruidos por los témpanos en el tramo comprendido entre la boca del canal y los tortuosos caminos marítimo-fluviales de los ríos Negro y San Tadeo, hasta llegar afuera de la isla del Diablo.

26. De otro lado, los buques de guerra, al igual que los mercantes, tienden al aumento del calado como consecuencia de los crecientes desplazamientos que hasta la fecha va imponiendo la arquitectura naval a las unidades pequeñas. El aumento de desplazamiento para estos tipos de buques, unido al progreso en las máquinas motrices, cada vez más poderosas, con menores pesos y ocupando menores espacios, han favorecido el di-

seño de cascos robustos y muy marineros, capaces de hacer frente a los temporales sin que sufran sus obras vivas ni las máquinas propulsoras.

De lo anterior se desprende que el canal de Ofqui, mientras se trate de una vía de escasa profundidad, no tiene el más mínimo interés para la navegación de los buques de guerra.

III.—ASPECTO COMERCIAL Y ECONOMICO DE LA REGION DE OFQUI

27. La gran península de Taitao, que tiene alrededor de 60 millas de extensión entre los paralelos 46° y 47° y en donde está contenida toda la región de Ofqui, prácticamente en la actualidad se encuentra despoblada, siendo los más cercanos pobladores de esta enorme superficie, los habitantes de Puerto Aysén. Escasos pescadores y cazadores de lobos, focas o nutrias visitan periódicamente la región, aparejando generalmente chalupones y en muy escasas oportunidades, goletas de mayor porte. Se trata de un elemento nómada que se caracteriza por la pobreza de sus recursos y la tenacidad admirable para sobrellevar la lucha constante contra los elementos, disponiendo siempre de primitivos refugios. Uno que otro de estos chalupones, cruza la senda con su embarcación arrastrada sobre polines para navegar los ríos que siguen al Sur con el intento de, caleteando las peligrosas costas orientales del golfo de Penas, arribar hasta el canal Messier. Es obvio añadir que se trata de un comercio insignificante a través de todos los tiempos y bien conocido por todos los marinos que visitan la región.

28. Considerando el porvenir que puede aguardarle a una futura población de la zona, estimamos que él dependerá incuestionablemente del esfuerzo que consagren el Supremo Gobierno y el capital privado para explotar las riquezas que allí existen.

29. El comercio actual también puede estimarse nulo en Ofqui; en sus cercanías, pero llegando sólo hasta Aysén (Ofqui a Aysén = 111') efectúa el cabotaje entre Puerto Montt, Ancud y Aysén, visitando puertos intermedios, la flotilla mercante de Chiloé, con un total

de 11 vaporcitos, a los cuales ya antes nos referimos y que movilizan pasajeros y carga dentro de la zona indicada. Comprendiendo esta misma región existe un cabotaje aún menor que el anterior, efectuado por goletas y chalupas grandes que en buen número se movilizan principalmente a lo largo de la costa oriental de Chiloé y de los archipiélagos vecinos.

30. Este comercio local marítimo está por entero circunscrito, teniendo como límite Sur el puerto de Aysén, y a nuestro juicio es difícil prever que se aventure más al Sur mientras no reciba la atracción de un nuevo centro o centros poblados que les ofrezca el estímulo de llevar y traer pasajeros y carga, es decir, que se establezcan nuevos centros de producción y de consumo. Lo anterior no es sólo una evidencia lógica, sino que lo corrobora la experiencia; en efecto, estos vaporcitos extendieron sus líneas de navegación hasta Aysén una vez que aquello fue poblado y se le dieron nuevos y fuertes impulsos en el año 1927.

31. Pero aún hay más razones que refuerzan este aserto; nos hemos preocupado de investigar el pensamiento de los pequeños armadores de Chiloé, y al efecto, solicitamos no hace mucho, de la Autoridad Marítima regional, que extraoficialmente sondeara la opinión sobre el particular. Después de una encuesta tranquila que realizó el señor Gobernador Marítimo de Chiloé, extendida a los armadores y a las Subdelegaciones Marítimas, la citada Autoridad nos contestaba que después de haber hecho las averiguaciones del caso, los armadores no tienen interés en que se abra el istmo de Ofqui, y a modo de información añaden sus comunicados que el canal de Ofqui sólo sería "aprovechable por los pescadores".

32. En efecto, es preciso tener presente que los pequeños vapores poseen el tonelaje necesario para cumplir su cometido de itinerario hasta Aysén, dentro del cual realizan sus viajes de ida y retorno ajustándose a tarifas razonables, las cuales se subordinan a la categoría del barco y al millaje recorrido.

33. De lo anterior se infiere que el cabotaje solamente da nuevas extensiones a sus líneas en viajes regulares, cuando

los nuevos puntos de recalada ofrecen pasajeros y carga que justifiquen el viaje. En consecuencia, suponiendo roto el istmo y expedita la vía, el cabotaje de vapores pequeños no irá a San Quintín mientras no exista un centro de población que consuma y produzca, y aún así, las tarifas serían hasta cierto punto elevadas si en el trayecto de los canales que se crucen, no se establecen pequeños núcleos, que por ser zonas de atracción comercial, vayan justificando la tocada de los vapores en ellos.

34. Quedaría sólo la posibilidad de que las goletas y chalupas, pescadoras en su gran mayoría, utilicen la vía de Ofqui con la intención de llevar sus productos de la provincia de Chiloé a algunos centros poblados en donde existiera la demanda de ellos en el Sur, y aquí se levanta el serio interrogante de cuál o cuáles serían tales centros poblados.

35. Se dice que abierto el canal, el comercio marítimo de las goletas se entablaría hacia los canales de la Patagonia, donde se formarían pequeños núcleos de población escalonados, que serían, en realidad, la primera ola de conexión efectiva comercial que uniría a Magallanes con el resto del país.

36. Aunque no pretendemos negar y, por el contrario, nos complacemos en reconocer que el habitante de Chiloé es esforzado, tenaz y muy sufrido y un poco nómada también, por la naturaleza misma de su archipiélago, también no podemos apartarnos de las realidades que nos muestran desde tantos años atrás, que este comercio marítimo de las goletas es extremadamente pobre y lleva más bien una vida lánguida, porque como antes lo decíamos, el clima muy duro y casi siempre adverso en la navegación, como también en los medios de trabajo en tierra y en el mar, hacen que los elementos primitivos y peligrosos que se usan les rindan escasamente para el diario sustento.

37. No creemos, pues, aventurado opinar que una vez hecho el canal, es muy difícil se establezca un desborde de goletas y embarcaciones menores, bien equipadas y cargadas de productos que

vayan a dirigirse rumbo a Magallanes; todas las circunstancias analizadas más arriba y los 1.140 kilómetros de distancia entre San Quintín y Magallanes, debiendo cruzar tiempos contrarios y, a veces, atemporalados, con más o menos 40 millas de travesía en mar abierta por el golfo de Penas, son obstáculos muy serios para hacer proyectos optimistas en este sentido, aún cuando contemos con la mejor voluntad y el mejor espíritu de sacrificio y empresa, puesto en el ánimo de los abnegados hombres de mar de Chiloé.

38. Somos más bien pesimistas sobre el particular, sobre todo cuando discurrimos que sólo el viaje de San Quintín a Magallanes significará una duración aproximada de 8 a 10 días para estas goletas, sin que dispongan en el trayecto de la ruta ningún puerto poblado que les permitiera, no sólo atender a sus necesidades, sino que también realizar un pequeño comercio intermedio. (Natales, que se encuentra a 830 kilómetros de San Quintín, además se ubica en el fondo del Seno de la Última Esperanza, estando, por lo tanto, fuera del track hacia la boca occidental del estrecho).

39. Nos corresponde ahora decir lo poco que se sabe sobre la riqueza de la propia península de Taitao, sus probables productos comerciales y los principales centros de producción y de consumo que tendrían estos productos.

40. La región de Ofqui posee en sus inmediaciones innegables productos naturales que constituyen una riqueza extractiva, tanto del suelo como de su fauna marítima, cuyo valor, aunque a la fecha es muy someramente conocido, ofrece, sin embargo, halagadoras expectativas.

Grandes reservas forestales, en que abunda el ciprés, el roble, el coigüe, el mañío, el tepu, el ciruelillo, etc., pesca y, sobre todo, marisco variado y abundante clima y suelo apropiado para determinadas crianzas de animales y finalmente, posibilidades en yacimientos mineralógicos en que el oro bien puede ofrecer grandes ventajas de explotación, son a grandes rasgos las riquezas de la tierra y del mar que, sin duda, podrá disfrutar el hombre a poco que pueble y entre a trabajar esas comarcas.

41. Por el momento, no es posible pronunciarse, ni aún por los probables centros de producción. Parece que los sitios favorables serían los puertos o bahías abrigadas, como la hermosa ensenada de San Quintín, donde el hombre encuentre refugio a los rigores del clima que, como sabemos, es francamente inhospitalario, y donde las naves puedan anclar, protegidas de los tiempos reinantes, y en fin, donde la naturaleza ofrezca displays propicios a desembarco y sitios donde puedan levantarse muelles, etc.

42. Los probables centros de consumo de los productos que arriba mencionamos serían, además de la parte continental del país, desde Puerto Montt al Norte, toda la región de Magallanes y con posibilidades para el lado argentino en la Gobernación de Santa Cruz.

IV.—LIGERA RESEÑA HISTORICA SOBRE EXPLORACIONES Y ESTUDIOS DE OFQUI

43. De nuestras lecturas relacionadas con la historia de Ofqui y sus exploraciones, nos vamos a permitir hacer una reseña breve de ellas habida consideración de que algunas de sus conclusiones ofrecen interés en la región de Ofqui.

44. El primer explorador que cruzó el istmo parece ser don Antonio de Vea, que en 1675 estuvo en esos parajes durante sus peregrinaciones en el golfo de Penas.

En seguida anotamos a Byron, marino de la Real Armada británica que en 1741, siendo Guardiamarina y a las órdenes del Almirante Anson, naufragó en el archipiélago de Guayaneco, que se encuentra en la boca N. del Messier. En sus memorias escritas años después, el Capitán Byron relata las penalidades y sufrimientos de naufragos en aquellas desoladas e inhospitalarias regiones. Describe el istmo de Ofqui y es el primero de los exploradores que hace notar el extraño fenómeno de bosques sumergidos que encontró en algunos de los ríos en el lago de San Rafael.

45. Posteriormente, en 1762, tenemos las exploraciones del Padre Jesuíta José García, quien partió desde Puerto Montt en 4 piraguas tripuladas en su mayoría

por indios. El viaje de este misionero obedecía a las exploraciones que ciertas Ordenes Congregacionistas han realizado en todos los tiempos y en todos los países persiguiendo una acción civilizadora entre los aborígenes y difundiendo la doctrina cristiana.

46. Don Francisco Machado, obediendo a instrucciones que le dio el Gobernador de Chiloé don Carlos de Beranger para la exploración de las costas australes de Chile en 1768, cruzó el istmo de Ofqui dejando huella de su paso por las memorias escritas.

47. En 1856 el Capitán de Corbeta don Francisco Hudson, de la Marina de Chile, cumpliendo órdenes especiales del Gobierno, se interna en los entonces desconocidos parajes del Moraleda con el propósito de encontrar pasos marítimos o fluviales por el interior de los canales y que comunicaran al golfo de Penas con el archipiélago de los Chonos. Llegó al fondo del lago San Rafael y procedió a dar término a sus exploraciones cuando corroboró la existencia del istmo que describían los antiguos exploradores, confirmando, además, que en todo el ancho de la península de Taitao el istmo de Ofqui era el paso más corto y fácil para comunicarse por dentro con el golfo de Penas.

48. Entre los años 1870 al 1873 el Comandante en esa época don Enrique Simpson Baeza, en sus famosas expediciones al Moraleda visitó y exploró la laguna de San Rafael, siendo estas visitas y exploraciones sólo una parte de su inmensa obra hidrográfica realizada en esos 4 años y que dieron por resultado el primer levantamiento chileno más o menos serio del canal Moraleda y de sus innumerables tributarios que se ramifican, especialmente al Sur y al Occidente de él.

49. El llegar al lago el Comandante Simpson lo describe con toda fuerza y colorido, reflejando en los pasajes de sus memorias toda la impresión que el espectáculo le causó al sentirse, a su juicio, transportado de súbito a las regiones polares. Dice textualmente: "haber encontrado témpanos muy grandes hasta más de 30 metros de altura con 100 de base de los tintes más variados, blanco, azul, rosado, etc. y de las formas más fantásticas y caprichosas, figurando todos los

objetos de la creación". (Aquí tal vez haya exagerado la altura de los témpanos, sobre todo si se trata de aquellos de forma paralelepípeda, considerando que los hielos mantienen sobre la superficie del agua únicamente más o menos $1/8$ de su volumen y considerando que las profundidades máximas de la laguna alcanzan a 109 metros). Más adelante agrega: "Quizá la comparación más efectiva sobre la laguna sería la de un gigantesco cementerio con mausoleos en proporción".

50. Refiriéndose al ventisquero dice: "Como no cabe duda que el hielo descansa en el fondo, estimando su altura superficial media en 100 metros, su espesor total no bajará de 250 metros. Con este dato y las demás dimensiones obtenidas se puede formar un cálculo bastante aproximado del volumen del ventisquero, resultando más de 13 billones de metros cúbicos. ¿Cuál, pues, sería el efecto del primer descenso de este ventisquero y cuál el volumen de las olas que lanzó? Antes de esa fecha es aparente que existió canal continuado hasta Magallanes; en el día el paso se encuentra cerrado y la laguna rodeada de barrancas que descienden hacia afuera como si el fondo del canal hubiese sido arado por el ventisquero en su descenso".

Hasta aquí extractamos lo manifestado por el Almirante Simpson en su viaje de 1870. Pero en 1873 realiza su último viaje de las 4 campañas y por segunda y última vez vuelve a la laguna, insistiendo sobre los fenómenos geológicos que allí han ocurrido en la siguiente forma:

51. "El terreno, con árboles muertos, ha sufrido grandes hundimientos al S. de Leopardo. El práctico Yates lo atribuye al terremoto de 1837 y que él mismo pudo presenciar. Pero el Jesuíta García menciona en 1766 iguales árboles muertos, de modo que la causa del hundimiento debió haber tenido lugar mucho antes de la expresada fecha".

"En otro tiempo es incuestionable que existía canal continuado hasta el estrecho de Magallanes, pues todos los terrenos al S. son bajos y en su mayor parte anegadizos, siendo totalmente distintos de los del continente y península de Taitao que se componen de montañas inac-

cesibles. Estos terrenos son sueltos y no cabe duda que fueron levantados por la bajada de los ventisqueros de San Rafael que en su descenso araron el fondo del canal entorpeciendo el paso. Con los hundimientos sucesivos es pues posible que en el transcurso de los siglos, el mar vuelva a recuperar lo suyo y a rehabilitar el canal".

Finalmente agrega nuevas impresiones sobre el lago en los siguientes términos: "...de modo que la sorpresa es completa al entrar en ella; hasta el marinero más ignorante e impasible olvidó por el instante su remo para contemplar pasmado tan sublime espectáculo".

52. Desde 1873 ya no tenemos otra expedición de importancia en orden cronológico que las campañas hidrográficas que los Comandantes señores Pacheco y García Huidobro realizaron en los años 1904 y 1905 simultáneamente, el primero por el lado de la bahía de San Quintín y el segundo por el Norte partiendo del golfo de Elefantes.

53. El Comandante Pacheco se muestra en sus documentos oficiales francamente contrario a la apertura del canal, señalando con su buen juicio de hidrógrafo de gran experiencia las dificultades de la obra. Oigámosle sus interrogaciones: "¿Qué régimen se establecería en las corrientes del golfo de los Elefantes, en los ríos Témpanos y San Tadeo y en su desembocadura?"

Hace después cuestionarios breves pero a cual de todos más graves para realizar las dificultades que sobrevendrían al abrir el canal. Las preguntas del Comandante Pacheco son las mismas que ahora subsisten y que como veremos después la técnica no ha podido dejar de reconocer en la época presente; ellas son: a) ¿Qué camino tomarían los témpanos que se desprenden del ventisquero San Rafael?, b) ¿La obra de erosión de estos témpanos sería favorable o desfavorable a la conservación del canal? y c) ¿Hasta qué punto serían un entorpecimiento para navegarlo?

54. Después Pacheco hace atinadas observaciones sobre los obstáculos que presentará la obra por el Sur cuando se tenga que canalizar el paso Expedición que ha de abrirse en capas de terrenos fangosos.

Y termina su juicio considerando la obra desde el punto de vista estratégico, y dice:

"Mirando el asunto desde este punto de vista, sí que creemos que la apertura del istmo será provechosa, pero para que llegue a ser, sin embargo, necesaria, es preciso ante todo que se levante en San Quintín una población completa, cuyas necesidades en materia de comunicación y expansión comercial sean la azada y el taladro que rompan y perforen el seno de las montañas y socaven el lecho de los ríos".

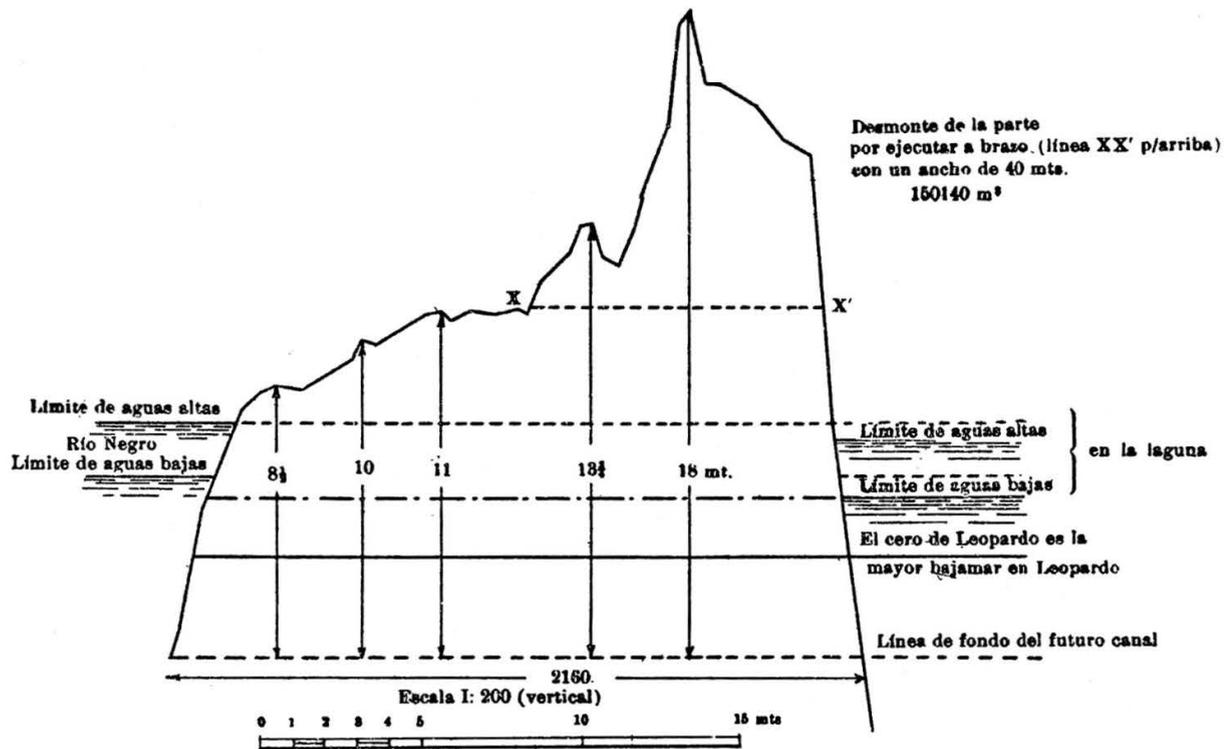
55. El Comandante García Huidobro en su memoria hidrográfica no se pronuncia, de una manera categórica, sobre la apertura del istmo; señala sólo la marcha de su trabajo y las dificultades y sacrificios que hubo de sufrir su personal y él personalmente durante la ejecución de la obra.

Sin embargo, en la "Revista Marítima de Chile" en su N° 6, de 1° de marzo de 1905, se lee lo que sigue:

"Las primeras noticias enviadas por los expedicionarios de la "Pilcomayo" no han sido muy halagadoras para la idea de la apertura del canal de Ofqui, pero en manera alguna importan un rechazo de ella como prematuramente lo expresa en su nota a la Dirección General de la Armada el Capitán García Huidobro.

"La noticia positiva dada por el señor García Huidobro ha sido que el Teniente Hulaud, enviado por él a hacer el levantamiento del río San Tadeo, le comunicó que "el río estaba embancado y seco por un espacio aproximadamente de 5 millas; las aguas arrojadas por el ventisquero, repartidas por ambos lados, formando lagunillas y pantanos; que temiendo quedar incomunicado por el río dejaba una chalupa con su dotación en la parte Norte del rápido que existe casi en su medianía".

"Por la noticia del Teniente Hulaud, el señor García Huidobro se muestra convencido de lo impracticable del proyecto que se tenía y hecho surgir por los datos y relaciones dadas por personas poco discretas, que se han pronunciado sobre este asunto de una manera casi positiva y sin conocimiento del terreno ni de la zona de que se trataba".



56. A continuación de las campañas hidrográficas anteriores, y como continuara de actualidad la apertura del istmo, el Supremo Gobierno consideró conveniente ampliar los trabajos de los Comandantes Pacheco y García Huidobro, en el sentido de complementar la labor hidrográfica con estudios técnicos de ingeniería que pudieran dar forma a un proyecto de apertura con base científica en los aspectos del ramo y de hidráulica.

57. Consecuente con este fin se comisionó al Ingeniero hidráulico belga señor Emilio De Vidts, en el año 1909, para que ejecutara lo anterior usando buques de la Armada y asesorado por oficiales y personal de la misma.

58. El informe de De Vidts, que es el más amplio, documentado y científico antecedente que hay sobre la materia, reconoce, en primer término, que la obra es factible y que no requiere su ejecución un despliegue de capital y de esfuerzo que no estén al alcance para esta clase de obras; pero cuida dejar minuciosamente establecidos los costos de la labor, las exigencias de espera de marea para que los buques puedan pasar por los pasos Quersahuen y río Témpanos, los grandes depósitos y sedimentos que arrastra el San Tadeo y las obras por ejecutar. Es un estudio técnico muy completo, acompañado de mucha honradez y que termina por establecer, a juicio del señor De Vidts, las ventajas que reportaría en 1909 la apertura del istmo.

59. El proyecto de De Vidts abriendo un canal de 5 metros de profundidad en las bajas mareas y con una plataforma de 20 metros y chaflanes de 3 x 2, junto con las obras anexas como son: el balizado, destroncadura y defensa de la entrada a la laguna San Rafael es de \$ 2.993.220,00 de 18 d.

60. Como ya lo hemos visto por el resumen de exploraciones anteriores, el Supremo Gobierno, valiéndose en casi todas de los servicios de la Armada, se ha preocupado desde hace un siglo de explorar el istmo de Ofqui, y desde hace 30 años sobre la conveniencia o no conveniencia de su apertura. La experiencia en esta materia de abrirlo o no, nos demuestra que mientras más se ha estudiado este famoso corte, menos partidarios ha ido encontrando en los organismos técnicos o en los ambientes náuticos que

se han entregado a estudios cada vez más prácticos y más al compás con las realidades. Es del caso también anotar que la Armada es la institución que ha convivido más con este problema.

61. Después que se realizaron los estudios de De Vidts, el proyecto se estudió y se discutió ampliamente en las esferas del Gobierno y de la Armada, y el Departamento de Obras Marítimas, por medio de ingenieros y personal experimentado, ha evacuado varios informes en los cuales ha establecido los obstáculos ya tantas veces dichos de los témpanos, de los parajes muy correntosos y de los embancamientos.

62. Llegamos así al año 1931 en que el Supremo Gobierno determina en forma contundente que se vaya a la realización del proyecto de De Vidts, ordenando que se jalone la senda y se traigan datos frescos para proceder a la brevedad a la ejecución de la obra. El señor Ministro de Marina destaca al Jefe del Departamento de Navegación para que dé cumplimiento a lo anterior. Este Jefe, el Comandante Kulczewski, acompañado de un representante del Departamento de Obras Marítimas, el Oficial de Marina en retiro señor Oscar Martínez, llega con una escampavía a fondearse en el propio lago, hecho que no habían realizado los Oficiales de la Armada que actuaron en las campañas anteriores, pues llegaban a la laguna en embarcaciones menores a vapor o remo. Se exceptúa de lo anterior la draga "Rhin" (clasificada como escampavía) que al mando del Capitán de esa época señor Bracey Wilson, permaneció algún tiempo en el lago llevando a efecto trabajos de dragado, durante las operaciones del Ingeniero señor De Vidts.

63. El Comandante Kulczewski, antes de emprender este viaje, había estudiado minuciosamente todos los antecedentes sobre Ofqui como lo prueban sus documentados informes y en seguida confirma en el terreno mismo sus estudios preliminares y que pueden resumirse como sigue:

a) Que la obra de apertura es más fácil que lo que había manifestado en su primer informe (aprecia que el trabajo de apertura del canal tardaría alrededor de dos años con el trabajo de 200 presos para efectuar el proyecto de De Vidts,

pero con una profundidad de 4 metros en vez de 5).

b) Que los vapores pequeños no usarán el canal de Ofqui y que su uso quedará restringido para tráfico de goletas, las cuales también llegarían de tarde en tarde.

c) Establece los serios inconvenientes que se originarán en la navegación debido a los obstáculos de los témpanos que pueden cerrar las bocas, a las esperas de mareas favorables en los pasos corrientos y finalmente las posibles obstrucciones al Sur del canal y en el canal mismo por témpanos chicos (10 x 5 x 5 metros).

64. Constatadas en el terreno estas dificultades, en que presencié y tuvo que vencer las grandes masas de hielo que se encontraban mientras estuvo en el lago bloqueando la senda, consideró de su deber imponer al Gobierno de todo lo anterior y al efecto regresó a Santiago a dar cuenta de lo experimentado y de sus conclusiones. Oído que fue en el Ministerio de Marina, el Gobierno ordena que se desista en definitiva de la proyectada obra de cortar el istmo de Ofqui.

V.—LOS ESTUDIOS RECIENTEMENTE EFECTUADOS Y SUS CONCLUSIONES

65. El año 1934 el Supremo Gobierno tuvo a bien nombrar por el Ministerio de Fomento una última Comisión presidida por el señor Director General de Obras Públicas para que estudiara las posibilidades de abrir el istmo y realizara un presupuesto.

En el seno de esta Comisión el representante de la Armada no sólo hizo una exposición escrita y minuciosa de todas las exploraciones, campañas y estudios, sino que además expresó también por escrito todas las ideas que antes se han expuesto en los aspectos de técnica naval, comercial y económico, y turismo, considerando también de su deber establecer de una manera fehaciente los inconvenientes de navegabilidad dentro del probable régimen hidráulico que se establecería y finalmente las posibilidades de embancamiento en el paso Expedición u obstrucciones en los pasos tortuosos que exigirán cuantiosos gastos en la conserva-

ción de las obras. Todo lo anterior en el bien entendido que se discutía el proyecto De Vidts y los datos proporcionados se incorporaron como anexos al archivo de la Comisión.

66. Aun cuando el estudio técnico de la ejecución de la obra no se realizó en las sesiones de la citada Comisión, es altamente satisfactorio comprobar que tanto el informe que suscribe el señor Director General de Obras Públicas y el señor García Huidobro, como el que evacuó el señor Director General de la Armada, son coincidentes en reconocer que "hay conveniencia en abandonar el proyecto De Vidts".

Es halagador, desde luego, que esta unidad de pensamiento originada en dos informes separados, descarte la resolución de invertir alrededor de 24 millones de pesos de nuestra actual moneda en la ejecución del proyecto De Vidts en una obra pública que ha levantado en todos sus aspectos complejas controversias.

De esta elevada cifra de 24 millones, el proyecto que podríamos llamar de mayoría, desciende a otro de abrir un pequeño canal cuya finalidad, según dice a la letra, sería destinada "a revolver en forma práctica los complicados problemas de orden hidráulico cuyas consecuencias no es posible predecir y que daría paso desde luego a las embarcaciones menores".

Según cálculos estimativos del Ingeniero asesor señor Monge Mira, este pequeño canal costaría poco más de un millón de pesos.

Se deduce de lo anterior que aún en el supuesto que el Gobierno decida abrir este pequeño canal, habrá a nuestro juicio economizado alrededor de 23 millones, evitando lanzarse a la ejecución de una obra que según nuestros puntos de vista no es por ningún aspecto recomendable por ahora.

Es forzoso hacer resaltar que el Informe de la Dirección General de Obras Públicas propicia realizar este pequeño canal solamente para satisfacer dos razones bien definidas que son:

- a) Abrir un canal de experimentación para resolver en forma práctica lo que la teoría y el cálculo no pueden predecir; y

b) Para dar paso a las embarcaciones menores.

Respecto a la primera razón, la Armada se ha limitado a exponer las complejidades del régimen hidráulico que se ha de establecer una vez roto el istmo y concuerda en que es verdaderamente imposible prever el o los cursos que tomarán las aguas dentro de un día de marea, considerando que tanto por el Norte como por el Sur el sistema hidrológico se subordinará a la diferencia de nivel entre el río Negro y la laguna, a la intensidad de las mareas del océano, añadiéndose a esto el caudal variable que llevan los ríos Negro y Lucac según las estaciones del año, al movimiento de los témpanos en su resultante de los vientos y las corrientes y todo lo anterior influenciado por las diferentes temperaturas y salcedumbres de las aguas que se producen en un circuito marítimo-fluvial.

67. En cuanto al punto b), ya anteriormente hemos establecido con detalles las razones que asisten para pensar que la afluencia de embarcaciones menores se producirá "en forma muy reducida", mientras la región no se pueble y mientras no existan los centros de producción y consumo que atraen al hombre de mar mercante ya comercie en grande o en pequeño. Es obvio agregar que la Armada se interesa vivamente por que se colonicen los canales y se creen fuentes de riqueza que serán de inapreciable valor en sus actividades y problemas profesionales.

68. Pero aún hay más dentro de los puntos de vista de la Armada; como ella arriba a la conclusión que este pequeño canal tendría por único objeto realizar una experiencia sobre el curso que tomarán las aguas y los fenómenos consiguientes en la magnitud de las corrientes, curso de los témpanos y comportamiento del lecho y paredes del canal, considera que en la hora presente, en que el Estado atraviesa todavía por una aguda crisis financiera y está rodeado de serios problemas que pertenecen a los diferentes poderes públicos, y que en la navegación de los canales y uso de los puertos australes, no le permiten conceder ni los fondos ni los elementos más indispensables para necesidades tan urgentes como el dragado y limpia de algunos puertos

o pasos que se encuentran en los canales, no sería tal vez oportuno lanzarse en una obra pública de esta magnitud.

69. El dragado y limpia a que antes aludíamos, sin mencionar los embancoamientos de Corral y Constitución, se refiere a los siguientes sitios australes que tienen un importante comercio marítimo, y de los cuales la Armada ha estado recibiendo últimamente denuncias de embancoamientos y obstrucciones progresivos:

Puerto Aysén: Ubicado en las riberas del río de su nombre y puerto esencialmente marítimo, porque su salida por tierra se hace casi imposible a través de la montaña, la cual por el momento posee sólo una escabrosa senda, adolece de serios embancoamientos por las arenas y sedimentos que arrastra el río y se complican con el aporte de troncos y ramas de árboles que están obstruyendo su boca totalmente y amenazan bloquear al puerto de una manera definitiva.

Puerto Porvenir: Esta importante bahía que se ubica en las inmediaciones del puerto de Magallanes, está también embancoándose con arenas y reduciendo su paso cada día más para embarcaciones de menor porte y calado. Existe en Porvenir una población que en los últimos años se ha desarrollado considerablemente. La industria ganadera de una parte y la explotación de los lavaderos de oro de otra, han hecho de Porvenir un centro de movimiento y comercio que parece marchará siempre tan próspero como la ciudad de Magallanes.

Finalmente, el paso Mayne, cuya importancia es vital, pues basta observar el mapa para advertir que se trata de un canal, se puede decir obligado para el paso de todo barco que haga el tráfico entre el Estrecho de Magallanes y la parte Norte del país, siempre que desee efectuar su navegación entre canales.

Insistimos, pues, que resulta evidente dar primero atención y preferencia a esta limpia y dragado que antes detallamos y que si no se resuelve pronto constituirá una amenaza para la vida y comercio de los puertos antes mencionados.

70. Por otra parte, como la apertura del istmo se vincula en forma bien estrecha con el verdadero clamor público

que pide conectar a Magallanes con el resto del país, creemos de oportunidad establecer en esta conferencia en qué forma se considera en algunos sectores de la Armada viable conectar el territorio de Magallanes. La necesidad más urgente de Magallanes es ser abastecido en forma regular y a precios razonables de todos los elementos, principalmente de primera necesidad, que el país produce, ya sean naturales o manufacturados y que allá llegan siempre con gran retardo y a muy elevados precios debido a esa enorme distancia de 1.000 que separa a Puerto Montt de la referida ciudad, y donde hay que cruzar una zona de navegación cuidadosa, ya sea entre canales o navegando en pleno océano y que por la índole de su territorio de un clima tan duro y abiertamente inhospitalario al hombre, resulta excepcionalmente ingrato para toda compañía naviera lanzarse al comercio de su cabotaje.

Lo anterior viene originando desde largo tiempo atrás la deplorable situación de una zona rica e importante del país, pero que por las razones antedichas, su población se encuentra en una situación difícil por el elevado costo de la vida, resultando que los regionales en general sufren y se desnutren, y por ende el territorio se despuebla entre las privaciones y los rigores del clima.

71. Es necesario advertir, al distinguido auditorio que nos escucha, que la Marina de Guerra está, seguramente más que cualquiera otra institución del Estado, históricamente vinculada con la región de Magallanes, porque los buques de guerra han convivido con ella desde su ocupación por el Gobierno en 1841, y muchos Jefes y Oficiales de la Armada, desempeñándose como Gobernadores del Territorio, como Autoridades Marítimas y como Comandantes de buques o flotillas hidrográficas, se han distinguido desde esa fecha por el celo con que han estudiado en todos sus aspectos esa rica e importante zona, dándole al Supremo Gobierno no sólo conocimiento de sus problemas múltiples, sino que además, en muchas ocasiones, ofreciéndole una acertada solución.

72. En la hora presente este estrechamiento entre Magallanes y la Armada, podemos decir que se ha ido reforzando

con el incremento de los servicios que la Marina allá mantiene y que día por día cobran mayor importancia. Como es del dominio público, Magallanes y su extenso territorio se comunican por vía aérea mediante el servicio radiotelegráfico que mantiene la Marina con estaciones que desde hace ya bastantes años se distribuyen en la ciudad de Magallanes, en Puerto Bories, en Puerto Porvenir y en la isla Navarino. De otro lado, los servicios de iluminación de la costa, mediante faros automáticos y con guardafaros, demandan un numeroso personal no sólo en el servicio de ellos, sino también en las escampavías que atienden a sus necesidades y cuyo conjunto de personas en este servicio, pertenecen a los diferentes escalafones de la Armada. Además, debemos agregar que la Marina posee en ese territorio y de acuerdo con la organización de sus Servicios Superiores, una Comandancia en Jefe en la cual se radica el mando y dirección de ese Apostadero en todos sus diferentes servicios navales que antes se enumeran y a los cuales hay que agregar el crucero "Blanco Encalada", buque de estación en la extensa zona y la flotilla hidrográfica que realiza la obra permanente y sistemática del levantamiento de las cartas de navegación.

73. Basta la sola enumeración de los servicios que la Marina dirige y mantiene en Magallanes para comprender que el personal de la Institución que allá se radica es numeroso y pertenece a todas las ramas y rangos del escalafón. No se necesita recurrir a mayores razones para dejar demostrado que la deplorable situación que antes describíamos, la Marina de Guerra la sufre en carne viva a través de este personal que allá cumple con sus duras obligaciones de los servicios que antes enunciamos.

74. Consecuente con lo anterior, la Armada se ha preocupado desde tiempo atrás en investigar la o las soluciones que pudiera ofrecer esa difícil situación de Magallanes que se encuentra desconectada de los principales centros del país por las razones tan difíciles de vencer, de gran distancia geográfica, clima verdaderamente inclemente y parajes que ofrecen a la navegación toda clase de peligros y dificultades. A este respecto, se estima que la única solución descansa en

el "transporte marítimo rápido", que obedezca a un itinerario completamente regular y con bajas tarifas, sobre todo, en los fletes de mercaderías y carga. Para conseguir la antedicha solución, se presentan dos alternativas que aplicadas indistintamente conducen a un mismo objeto: la primera, y quizá la más viable, sería que el Supremo Gobierno subvencione con fuertes primas a las firmas navieras que actualmente hacen la carrera con sus barcos, del centro del país a Magallanes, llegándose a estipular en los contratos que se suscriban, el número de barcos que cubran la línea marítima, el itinerario de puertos en que se deba tocar y sus fechas de recalada, y finalmente que se fijen tarifas ampliamente razonables en los precios bajos del pasaje y de la carga.

La segunda alternativa, encaminada a idéntico fin, sería que el Supremo Gobierno establezca una línea regular de vapores rápidos, digamos, dos barcos de 15 nudos de andar y de 2 a 3 mil toneladas, que efectúen la carrera de Puerto Montt a Magallanes, llevando pasajeros y carga (principalmente esta última) en viajes breves y baratos de tres días de duración para recorrer las 1.000' que separan a estos dos puertos y, por consiguiente, Magallanes quedaría a 4 días en total de Santiago al conectar el ferrocarril en forma conveniente con el vapor que llegaría a Puerto Montt.

Se objetará que las alternativas anteriores son, desde luego, muy onerosas y que la última tiene el grave inconveniente que el Estado se deba declarar y actuar como firma mercante, pero consideramos que a la solución de alguna de ellas hay que recurrir y de una manera imperiosa, pues se impone el deber ineludible de proporcionar a Magallanes y a su territorio los primordiales medios de vida que reclaman sus habitantes y sus importantes actividades regionales.

75. A manera de una mayor ilustración sobre los problemas de Magallanes, y con el propósito de conocer el sentir regional en la actualidad, el Sr. Director General de la Armada dio, hace poco, instrucciones al señor Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes, en el sentido

que consultara las opiniones más caracterizadas de la zona, sobre la posible utilidad para ellos del canal de Ofqui, como asimismo, que dieran su juicio sobre el establecimiento de una línea de vapores rápidos que bajarían el costo de pasajes y fletes. El Sr. Comandante en Jefe del Apostadero contestó el siguiente radiograma que copiamos a la letra:

"Radiograma N° 268.—Contesto radio 024.—Toda la opinión consciente e ilustrada, como ser, Cámara de Comercio, Club Rotario, Alcalde, etc., no ven utilidad práctica en canal Ofqui y son partidarios de establecer línea vapores rápidos abaratando pasajes y fletes".

Trasladamos a nuestros distinguidos oyentes estas interesantes opiniones de lo más caracterizado de la ciudad de Magallanes, que concuerdan en ver una misma solución, y esta opinión unánime la conceptuamos como un elemento de juicio más, que contribuye a despejar una de las incógnitas que aparecen en el problema de Ofqui.

76. Queremos también dejar constancia que la Armada, penetrada en toda su amplitud del grave problema que envuelve el aislamiento de Magallanes, ha proyectado la erección de 9 faros distribuidos a todo lo largo de los canales de la Patagonia y de los cuales se están construyendo actualmente 3 y quedarán en condiciones de funcionar a fines del presente año. Estos 9 faros, al iluminar los canales patagónicos, permitirán realizar sin dificultades serias la navegación nocturna, ganando un tiempo considerable de travesía los barcos que tienen su línea a Magallanes; este tiempo que se gana en rapidez en las comunicaciones, acerca las distancias geográficas con sus múltiples beneficios.

77. Con lo anterior, damos término a la presente conferencia, y nos resta sólo agradecer cordialmente al distinguido auditorio que con su presencia ha prestigiado nuestra palabra. De nuestra parte, esta conferencia quedará ampliamente recompensada si hemos logrado dilucidar o por lo menos exponer todos los aspectos del problema del istmo de Ofqui.