

LA CRUZ DE LOS MARES

HISTORIA TESTIMONIAL DEL PROYECTO¹

Roberto Benavente Mercado
Contraalmirante

INTROITO

Dedico este escrito al Vicealmirante. Sr. Gustavo Pfeifer Niedbalski, recientemente fallecido. Su valiosa y decidida participación como Comandante en Jefe de la III Zona Naval, unida a su vocación y fe cristianas fueron decisivas para la ejecución del proyecto.

La Cruz es el símbolo de la fe en Cristo. En Froward es una esperanza para los marinos de todo el mundo que cruzan la gran vía de navegación interoceánica: El estrecho de Magallanes.

Este documento es una historia testimonial redactada a título personal con el propósito de dejar un testimonio sobre el proceso de construcción de la tercera Cruz de los Mares.

Su contenido incluye múltiples juicios personales que se consignan como testimonio fidedigno de lo acontecido. Las apreciaciones del autor —buenas o malas— corresponden a su impresión personal de los hechos y de los personajes que en alguna medida intervinieron en el proyecto. Al incluirlas en el documento, el autor lo hace bajo su entera responsabilidad, consciente de que, como todo ser humano, puede haber incurrido en juicios incompletos y erróneos. Deja constancia, en todo caso, que la historia que aquí se consigna corresponde estrictamente a la versión oficial de los hechos, según el autor, quien —como Presidente del Comité Organizador del Proyecto— fue el principal responsable de su ejecución.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El gran navegante y descubridor del estrecho que hoy lleva su nombre —Hernando de Magallanes— llegó a las proximidades de punta Dungeness a fines de octubre de 1520 y exploró la gran ruta interoceánica durante, más de cuatro semanas, hasta alcanzar el cabo Pilar—320 millas al occidente— el 27 de noviembre.

Durante el viaje realizado a costa de grandes sacrificios debido a la violencia de los malos tiempos y, más que nada, a la incertidumbre de lo desconocido— Magallanes, a bordo de la carabela Trinidad, debió doblar, no sin severas dificultades, el extremo austral de América, donde se alza un montículo notable de poco menos de 400 metros de alto que se yergue casi perpendicularmente sobre el mar, al que dio por nombre Promontorio de Santa Águeda.

¹ El presente artículo, que aparece al cumplirse dos años desde la histórica visita del Santo Padre a nuestro País y describe la gestación, desarrollo y término de una obra que dio especial realce a su presencia en Chile, particularmente en el entorno marítimo de nuestra región austral, destacando el importante aporte de la Armada de Chile para su feliz y oportuna culminación.

Años más tarde, en 1587—y cuando la ruta del Estrecho ya era mejor conocida—el pirata Inglés Cavendish, siguiendo el ejemplo de su predecesor Francis Drake, incursionó por aguas del estrecho de Magallanes en demanda del tráfico marítimo comercial español. La navegación no le resultó fácil, encontrando fuertes y persistentes vientos contrarios en las proximidades de Santa Águeda, dificultades que lo obligaron a demorar el paso frente a este lugar durante una semana. Lo anterior explica que el corsario denominara Froward al extremo austral de América continental, expresión que en inglés vernáculo significa "hostil, díscolo, difícil...". Este nombre se conserva hasta hoy, a pesar de que el término empleado resulta casi desconocido hasta para los ingleses de la época actual.

El cabo Froward no es un accidente geográfico cualquiera. Por el contrario, su imponente tamaño, proyectado contra la belleza del monte Victoria, cuya cumbre de 877 metros de altura está casi permanentemente nevada, constituye una atalaya de observación para los buques que navegan las rutas interoceánicas entre el Pacífico y el Atlántico o viceversa, así como de aquellos que van o vienen hacia o desde el canal Beagle y la Antártida. Es, en consecuencia, un bastión de hermosas líneas, alto y prominente, que divide al estrecho de Magallanes en dos partes: la occidental—fría, rocosa, alta, escarpada y deshabitada, donde los vientos del cuarto cuadrante soplan fuerte y sin descanso— y la oriental, de clima más benigno, de suaves lomajes, baja, arbolada y habitada, donde se encuentran Fuerte Bulnes y Punta Arenas y se realizan principalmente las labores de crianza de ganado, la explotación de la madera, del carbón y del petróleo.

Froward... Su nombre es un desafío y fue seguramente por eso que en 1913 el sacerdote de origen uruguayo Luis Héctor Sallaberry, a la sazón Gobernador Eclesiástico de Magallanes, se impuso la tarea de levantar allí una cruz para conmemorar los 1600 años del Edicto de Constantino, emperador romano que otorgara la libertad de práctica religiosa para el cristianismo en el mundo romano. La Cruz de Froward, levantada por iniciativa del R.P. Sallaberry estaba formada por dos vigas de fierro galvanizado "doble T" de unos 25 centímetros de ancho, firmemente enterrada 3 metros en la cumbre de Froward. Medía 9 metros de alto y fue inaugurada el 21 de diciembre de 1913. La acción del viento la dobló; quebrándola hacia 1930; sus restos aun pueden observarse en el lugar.

La Cruz de Froward pasó a ser un símbolo del cristianismo magallánico y un lugar de peregrinación de los católicos de Punta Arenas. Ello dio origen a la iniciativa de Monseñor Giacomini, sacerdote salesiano, Gobernador Apostólico de Magallanes en 1943, quien propuso a la comunidad de Punta Arenas levantar una segunda Cruz de Froward para conmemorar la elección de la ciudad como sede del IX Congreso Eucarístico Nacional.

Si consideramos que en aquella época Punta Arenas era casi el confín austral del mundo, unida al resto del país exclusivamente por la vía marítima, su nominación para realizar allí un acto relevante para el catolicismo chileno era sin duda un hecho digno de recordar por las generaciones venideras.

La iniciativa fue recogida por la familia de don Francisco Campos Torreblanca, quien dispuso los estudios pertinentes, encomendándolos a los arquitectos señores Tomislav Boric y Nicolás Arzic Goles, quienes diseñaron una cruz monumental de hormigón armado, de 17 metros de altura con cimientos de 8 metros de profundidad, lo suficientemente fuerte para soportar el duro castigo de los vientos dominantes. El financiamiento de la obra —unos \$500.000 chilenos de la época—fue aportado en su mayor parte por la familia Campos Menéndez cuyo hijo primogénito—don Francisco—se encargó personalmente de llevar adelante el proyecto bajo la dirección personal del constructor señor Santos Cárdenas, quien con un grupo de 20 operarios renovables transportó con grandes sacrificios las 300

toneladas de materiales; incluyendo 100 metros cúbicos de hormigón armado, desde la playa hasta la cumbre a través de un sendero de unos 2.500 metros, muy escarpado, difícil y peligroso.

Se dice que los "cruzados" de Cárdenas realizaron 25 mil viajes con no más de 20 kilos de peso cada uno debido a lo abrupto del terreno. Lo anterior implica unos mil viajes por hombre que no pueden realizarse en menos de 8 meses. En consecuencia la construcción de la segunda Cruz de Froward debe haberse iniciado a mediados de 1943, siendo inaugurada en solemne ceremonia el 5 de marzo de 1944 con asistencia de las autoridades magallánicas y unas 500 personas que se trasladaron al lugar en los vapores regionales *Austral* y *Porvenir*, además del *Micalvi* de la Armada de Chile.

El monumento, levantado con tanto esfuerzo, era francamente imponente. En su estructura y brazos tenía 8 troneras para permitir el paso del viento. Fue conocido como Cruz de los Mares. En su base había una lápida de mármol con la siguiente inscripción bíblica: "Et dominabitur a mari, usque ad mare...et usque ad terminos orbis terrarum" (Salmo LXXI, versículo 8).

La Cruz de los Mares se alzó como el símbolo del catolicismo magallánico, llegando a convertirse en un lugar de peregrinación especialmente de los sacerdotes y alumnos de los colegios cristianos, que durante la primavera y verano zarpaban al amanecer de los días festivos en pequeñas goletas desde Punta Arenas para llegar casi al mediodía a la ensenada que se abre al nororiente del cabo, escalar la cumbre, rezar frente a cada una de las 14 estaciones que señalaban el sendero, admirar desde arriba la magnificencia del Estrecho y la cordillera de Darwin, para bajar apresuradamente y recalar de regreso en Punta Arenas.

La Cruz de los Mares, orgullo del pueblo magallánico, blanca atalaya apuntada en el confín austral de América, faro espiritual de los navegantes que cruzaban el Estrecho, símbolo de Fe y Esperanza cuyos brazos se abrían de occidente a oriente, mirando al sur hacia la lejana Antártida y teniendo al norte la dilatada extensión de la patria Chilena, se desplomó estrepitosamente una tenebrosa noche de agosto de 1956, la gigantesca estructura aquejada por las inclemencias de la naturaleza a los que se sumó un fuerte movimiento telúrico el 17 de diciembre de 1949, fue debilitada en su base provocando una fisura en la parte inferior de la enorme masa de concreto armado. La violencia de los vientos, unida a la persistencia de las lluvias y a la nieve que penetraba en los intersticios provocando tensiones y contracciones insospechadas, terminaron por derribar esta magnífica obra que tantos esfuerzos había costado, echando por tierra las expectativas del pueblo magallánico que creía haber encontrado en la Cruz de los Mares un símbolo visible de unidad que los acercaba al Supremo Hacedor.

LA INICIATIVA: UN SECRETO DESEO

A principios de 1948, siendo Guardiamarina bordo del transporte de ataque *Presidente Pinto*, tuve el honor de participar en el histórico viaje de S.E. don Gabriel González Videla a la Antártida chilena. Después de transbordar al *Presidente* y comitiva desde el *Araucano*, en bahía Fortescue, zarpamos al sur navegando el canal Magdalena hacia el *Beagle* e islas australes.

Fue durante ese memorable viaje cuando vi la Cruz de los Mares por primera vez. Su imponente estructura sobre el cabo Froward quedó grabada en mi mente y siempre la busqué y la encontré durante mis desplazamientos por el estrecho de Magallanes en aquellos años en que, siendo Oficial subalterno, me correspondió navegar frecuentemente por esas alejadas regiones.

En 1958, siendo Oficial de Operaciones del crucero *Capitán Prat*, la Escuadra completa se desplazó al área austral. Durante el cruce del paso Froward no vi la legendaria Cruz de los Mares. Volví a Punta Arenas como Comandante del patrullero *Lautaro* en 1963 y allí me impuse de su lamentable caída. Asimismo, pude percatarme del interés de la comunidad magallánica por reconstruir el que fue símbolo del catolicismo en este confín del mundo.

Fue solo en 1982 — 3 años después de retirarme de la armada — cuando decidí regresar al mar como Práctico Autorizado de Canales, incorporándome al servicio de pilotaje dependiente de la dirección general del territorio marítimo y marina mercante nacional. Desde esa época, un secreto deseo empezó a germinar en mi mente: ¿Sería posible reconstruir la Cruz de Froward? Cada vez que cruzaba por el lugar la idea volvía con más fuerza a mi memoria y nuevas interrogantes aparecían en mi mente. ¿Sería factible levantar una tercera cruz capaz de resistir las inclemencias del tiempo por un periodo más prolongado? ¿Habría ingenieros y arquitectos decididos a asumir tan alta responsabilidad? Y si así fuera ¿Existiría verdadero interés de la comunidad magallánica para apoyar esta idea y darle el respaldo económico suficiente? Si todo lo anterior fuera favorable. ¿Sería posible obtener el apoyo indispensable de la armada para atender las necesidades de transporte que exigiría la obra?

Mis intenciones eran serias, de modo que consideré indispensable conocer la opinión del hombre que se había interesado más directamente en la construcción de la segunda cruz de los mares. Logré reunirme con don Francisco Campos Menéndez — que habitablemente reside en Buenos Aires — el 4 de febrero de 1985, cuando se me presentó la oportunidad de entrevistarle en su residencia de los Robles en Punta Arenas.

Don Francisco me brindó su incondicional apoyo para llevar adelante la iniciativa. Me proporcionó antecedentes valiosos sobre la construcción de las cruces interiores, dándome los nombres de los participantes y contándome incluso, las gestiones por él realizadas en 1960 con un grupo de ingenieros alemanes para diseñar una tercera Cruz de Froward. El diseño germano consistía en tres cruces orientadas a 120° entre sí, de modo que una cruz fuera siempre visible desde cualquiera posición. El proyecto alemán fue rechazado por el Sr. Campos por no satisfacer plenamente sus aspiraciones al respecto.

Después de esta entrevista decidí proseguir la búsqueda de mayores antecedentes. Mi gestión investigadora incluyó entrevistas con antiguos vecinos y sacerdotes de Punta Arenas y visitas a iglesias, museos y bibliotecas, donde pude percatarme que el olvido predominaba en casi todos mis interlocutores. La decidida colaboración de los funcionarios de la Biblioteca Municipal de Punta Arenas me permitió conocer algunos antecedentes sobre la inauguración de la Cruz de los Mares en 1944, incluyendo un interesante artículo publicado en una revista del Departamento de Bienestar de la Armada en la Tercera Zona Naval y otros libros y documentos de los cuales obtuve información general sobre el tema.

Sin embargo, nada pude obtener sobre las causas que motivaron la caída de la segunda cruz, elemento indispensable para superar la incógnita acerca de la factibilidad de levantar otra.

Fue por esta razón que en julio de 1985 viajé especialmente a Santiago para entrevistarme con el arquitecto don Nicolás Arzic Goles, quien me recibió gentilmente en su casa, informándome que él nunca visitó el cabo Froward y que los planos y diseños fueron efectuados junto con el ingeniero Sr. Nicolás Izquierdo Araya y el arquitecto Sr. Tomislav Boric Sabic, este último residiendo actualmente en Trelew, Argentina, proporcionándome su dirección y obsequiándome una postal en colores de la Cruz de los Mares, tomada el día de su inauguración.

El paso siguiente fue escribir al Sr. Boric informándole respecto de mis planes, consultándole expresamente su opinión acerca de las causas que motivaron la caída de la Cruz de los Mares. Su respuesta fue pronta y suficientemente explícita para concluir que se debió a las siguientes causas:

—Errores en la construcción. Se confeccionaron los planos para levantar una cruz de 17 metros y se levantó una de 21 metros, lo que se tradujo en una falta de fierro, arena y cemento.

—Mala calidad de algunos materiales empleados. El esfuerzo que significaba para los operarios de la obra transportar arena y ripio desde la playa hasta la cumbre probablemente los impulsó a utilizar piedra laja de la cumbre, la cual no se prestaba para obtener una buena mezcla.

—Efectos de las bajas temperaturas. Si la mezcla empleada resultó pobre, es probable que el agua de las lluvias penetrara en los intersticios de la construcción. Al congelarse con las bajas temperaturas, el agua aumentó de volumen provocando esfuerzos dañinos en su estructura.

—Efectos del sismo del 17 de diciembre de 1949. El movimiento telúrico de la fecha alcanzó grado 5 a 6 —escala del 1 al 12— en Punta Arenas, provocando serios daños en las construcciones de albañilería. Según testimonio del R.P. Santiago Ghirardelli, del Colegio San José de Punta Arenas, él fue a Froward para bendecir las estaciones del Vía Crucis recientemente instalado en el verano de 1953, observando una trizadura importante en la base de la cruz, hecho del cual informó a don Francisco Campos M. Ignora si se adoptó alguna medida al respecto pero más bien cree que no, pues se pensó que se trataba de una grieta de menor importancia.

—Efectos del viento. La cruz, entera de cemento, con sólo 8 pequeñas troneras, presentaba una gran superficie expuesta perpendicularmente a la fuerza del viento, que en esta zona suele alcanzar inusitada violencia. Ello tuvo, sin lugar a dudas, un efecto decisivo en su caída.

Todo lo anterior me llevó a la conclusión, de que la estructura cayó por una serie de errores humanos que podrían obviarse adoptando las previsiones indispensables. Aparecía también la conveniencia de levantar una estructura más sencilla de construir y la necesidad imperiosa de recurrir a los adelantos de la tecnología moderna.

¿Porqué no levantar una estructura metálica, desarmable, tipo mecano, que pudiera ser fabricada en Punta Arenas, transportada a Froward por partes y llevada a la cumbre con la ayuda de helicópteros?

La idea parecía aceptable, factible y conveniente. La principal duda residía en el hecho de que, debido a las lamentables experiencias derivadas de la primera y segunda cruces, ¿sería posible encontrar profesionales dispuestos a afrontar la responsabilidad de diseñar una estructura metálica capaz de soportar las inclemencias del tiempo en el inhóspito Froward?

EL PROYECTO

En abril de 1985 tuve oportunidad de imponerme que un grupo numeroso de profesionales y alumnos de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso había estado en el cabo Froward a fines de 1984 en una misión académica y que planeaban ir de nuevo al lugar durante la primavera de 1985.

Establecí contacto con un equipo de cuatro arquitectos, encabezado por el Sr. Fabio Cruz Prieto, con quienes intercambié información sobre el tema y examinamos las diferentes alternativas, comprometiéndose el grupo a elaborar un anteproyecto.

En retribución a este futuro trabajo me ofrecí para hablar con el jefe del Estado Mayor de la Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval, en ese entonces el Capitán de Navío Sr. Jorge Llorente Domínguez, quien accedió a facilitar una barcaza para transportar a un grupo de sesenta profesores y alumnos hacia y desde Froward en octubre de 1985.

El anteproyecto del equipo del Sr. Fabio Cruz sólo estuvo listo a principios de agosto de 1985. Consistía en la construcción de una torre isométrica reticular de fierro, de 24 metros de alto. El presupuesto ascendía a 3,5 millones de pesos, considerando apoyo de transporte de la armada.

Puede afirmarse, entonces, que cuando el grupo de la Católica fue a Froward por segunda vez, ya estaba involucrado en el proyecto. El día antes de regresar definitivamente a Punta Arenas, profesores y alumnos construyeron una cruz de unos 8 metros de alto con troncos, tablones, clavos y alambres que encontraron en el lugar, levantándola afirmada a los restos metálicos de la primera cruz. Era el 21 de octubre al atardecer. Lo curioso y providencial fue la increíble coincidencia que precisamente cuando ellos levantaban la cruz en la cumbre, yo pasaba por abajo pilotando la motonave panameña Salta, circunstancia que, por supuesto, ellos ignoraban totalmente. Grande fue entonces mi sorpresa cuando vi —con verdadero estupor— que a mi paso por el sur de Froward se levantaba nuevamente el símbolo del cristianismo en el lugar donde pensaba casi obsesivamente construir definitivamente la tercera Cruz de los Mares. Con autorización del Capitán de la nave, que era el chileno Nelson Thollahder, tocamos pito y sirena y disparamos toda la dotación de cohetes luminosos que había en el puente. En mi mente quedó la impresión de que este hecho increíblemente circunstancial y casual, era un buen augurio para mis planes.

El anteproyecto de la Católica lo llevé a Punta Arenas, donde lo analizamos detalladamente con el joven arquitecto Sr. Sergio Baeryswill Rada, ex alumno de la ucv que había estado en Froward en 1984. Pocos meses después el anteproyecto fue entregado por Sergio a su Hermano Dante— también arquitecto debido a que el primero viajaba a Alemania a un curso de perfeccionamiento profesional de varios años de duración.

Dante se interesó en el asunto; había estado en Froward cuando niño en una peregrinación escolar al lugar. Mostró el anteproyecto a un grupo de destacados ingenieros de la firma Ingeniería y Proyectos Magallanes (IPM), integrado por los Sres. Danilo Kalafatovic Malulic, José Martinic Beros y Marcos Matulic Martinic, todos magallánicos, quienes se comprometieron, en alguna medida, a estudiar más seriamente el asunto.

El tiempo transcurría inexorablemente. Mis deseos de progresar más rápido eran justificados, pero no podía apurar al equipo técnico, máxime cuando su veredicto era indispensable para llevar adelante la iniciativa.

A fines de 1985, al término de una de mis comisiones de pilotaje, nos reunimos en Punta Arenas para examinar la situación con Dante, José y Danilo. Las conclusiones de la reunión fueron las siguientes

—El anteproyecto católico era sencillo, equilibrado y relativamente fácil de ejecutar. Sin embargo, en base a las experiencias anteriores, la opinión generalizada de los técnicos coincidió en la conveniencia de estudiar otras alternativas que permitieran asegurar una mayor duración a la difícil obra que se pretendía ejecutar.

—El equipo IPM se interesaba por el asunto y se comprometía a elaborar un nuevo proyecto de ingeniería que superara lo anterior.

A principios de 1986 nos reunimos de nuevo en Punta Arenas para examinar los avances alcanzados. Danilo planteó la idea de construir otra cruz cilíndrica tubular, metálica, modular, de 30 pulgadas de diámetro, con troneras; Se preveían diversos problemas para transportarla, levantarla y afirmarla. La idea de que fuera cilíndrica se estimó muy conveniente, pues reducía considerablemente el efecto de los fuertes vientos predominantes en el lugar. Se acordó proseguir los estudios teniendo presente las dificultades del acceso y la capacidad limitada de transporte de pesos de los helicópteros navales.

LA DECISION

El jueves 3 de abril de 1986 fue un día memorable. El equipo técnico se reunió de nuevo en Punta Arenas y allí Danilo Katafatovic —hablando en representación del grupo— me dijo que habían logrado una solución.

El nuevo anteproyecto consistía en levantar, una estructura metálica de tubos de acero, de 24 metros de altura, desarmable, tipo mecano, cilíndrica, modular, capaz de ser transportada por partes a la cumbre por medio de helicópteros. Los materiales metálicos podrían adquirirse en ENAP, con muy poco uso, lo que reduciría considerablemente los costos. La fabricación de las piezas y partes podría hacerse en Punta Arenas, donde había maestranzas y talleres de alta calificación técnica.

Considerando que el terreno en Froward era esencialmente turba o roca de mala calidad —de acuerdo a la apreciación de los que conocían el lugar— el diseño consideraba una base de apoyo "flotante" que consistía básicamente en dar estabilidad a la cruz mediante el anclaje de 32 bloques de cemento y áridos a los cuales se afirmaba la estructura de la base. Estudios geológicos realizados posteriormente permitieron comprobar que la calidad de la roca en la cumbre de Froward —bajo la turba— era buena y modificándose el proyecto original y reemplazando la base flotante por 28 pernos de anclaje a la roca.

Danilo dio a conocer detalles técnicos de los cálculos —realizados con equipos de computación— y agregó que los planos de detalle estaban en proceso de dibujo.

Consciente de la responsabilidad que emanaba de este dictamen, propuse a los ingenieros reconstruir la Cruz de los Mares considerando las siguientes premisas básicas:

—La cruz debería ser construida empleando la más alta tecnología y los mejores materiales, para asegurar su larga duración.

—Su tamaño debería ser mayor que el de las cruces anteriores.

—Su ubicación sería exclusivamente en el cabo Froward.

—El monumento sería levantado en conmemoración de la visita de Su Santidad Juan Pablo II a Chile en abril de 1987.

— El financiamiento se efectuaría por erogación popular a nivel nacional.

—La construcción tendría un carácter comunitario y participativo comprometiendo al mayor número de empresas constructoras locales en el proyecto.

El equipo técnico estuvo de acuerdo en hacerme llegar a la brevedad los planos y especificaciones técnicas de los materiales que sería necesario adquirir. Así asumí de hecho,

la responsabilidad de ejecutar todo lo que fuera necesario para cumplir la tarea antes de la llegada a Chile del Santo Padre.

EL GRAN DESAFIO

Después de adoptar la firme resolución de levantar una nueva Cruz de los Mares, toda mi capacidad intelectual y física se volcó hacia la planificación de las tareas que implicaba tal decisión.

Su levantamiento en Froward, según el diseño aprobado, costaría aproximadamente 50 millones de pesos, suma muy elevada y difícil de reunir por erogación popular. Sin embargo, tan elevado costo podría reducirse considerablemente si se lograba el apoyo de la armada en todo lo referido al transporte. Era probable que —tratándose de una obra sin fines de lucro—las firmas proveedoras de materiales concedieran algunos descuentos importantes y, similarmente, no se descartaba la posibilidad que las empresas que participaran en la construcción cobraran precios mínimos razonables.

Sin embargo, ¿cómo conmover a la opinión pública para que hiciera un aporte en dinero, aunque fuese mínimo, para levantar una cruz en un remoto confín de nuestro territorio? Con optimismo pensé que si cada chileno daba un peso se financiaría la obra. No obstante, ¿cómo llegar a informar a todos nuestros conciudadanos? Sólo cabía una respuesta: A través de los medios de comunicación social. Claro, allí estaba la solución: la prensa, la radio y la televisión me ayudarían a recaudar 10 millones de pesos, que era lo que yo estimaba indispensable para su erección.

Surgía otro problema: un asunto de ética. ¿Cómo pedir dinero para construir una obra que pocos verían? y, especialmente, ¿cómo inspirar la confianza suficiente en que lo recaudado se iba a emplear precisamente para tales fines? Solución: Se necesitaba involucrar en el proyecto a un grupo de personalidades que por la naturaleza de sus cargos o por su elevado prestigio personal, respaldaran la iniciativa. Ese grupo podría ejercer un control de las recaudaciones —que siempre se pensó se harían exclusivamente a través de una entidad bancaria—y garantizar la correcta inversión de los fondos.

Con respecto a su construcción—cuyo carácter comunitario y participativo ya hemos señalado— era necesario averiguar cuáles eran las empresas de la construcción existentes en Punta Arenas y establecer los contactos correspondientes. Si bien lo anterior era relativamente sencillo, mucho más delicado era comprometer un apoyo, lo que exigía una decisión de alto nivel, que necesariamente tendría que obtenerse en Santiago.

Después de analizar los problemas que se visualizaban y las eventuales soluciones, decidí escribir un artículo sobre el gran desafío en que nos habíamos comprometido, que titulé "Reconstruyamos la Cruz de Froward" y que fue un llamado a todo el pueblo de Chile para levantar, por tercera vez, el símbolo de la cristiandad en el extremo austral americano, como homenaje y perdurable a la visita de Su Santidad Juan Pablo II a Chile en abril de 1987. Este artículo, que fue publicado en la sección Cartas al Director de la edición dominical de *El Mercurio* de Santiago del 13 de abril de 1986 y posteriormente en *El Mercurio* de Valparaíso y en *El Magallanes* de Punta Arenas, fue mi "caballito de batalla", y tarjeta de presentación en todas las actividades relacionadas con la cruz que realicé durante todo el año 1986, deparándome grandes logros y satisfacciones.

En efecto, justo es mencionar, en primer lugar, el llamado telefónico inmediato que me hizo desde Santiago el señor Matías Izquierdo Menéndez para ofrecer la incondicional colaboración que pudiese prestar a la obra la empresa constructora Bravo e Izquierdo a

través de su filial en Punta Arenas, asegurándome que su participación sería absolutamente voluntaria y sin fines de lucro.

¡Qué emoción! La semilla sembrada había dado sabroso fruto mucho antes de la esperada cosecha... Cuando conocí —poco después— personalmente a Matías, comprobé que me encontraba frente a un hombre valioso y de excepción, capaz de comprometerse desinteresadamente por una buena causa.

Una reacción franca y espontánea tuvo también el Jefe de Redacción de *El Mercurio* de Valparaíso, Sr. Gastón Gauché Toromoreno, cuyo interés por la causa fue excepcional, redactando crónicas y aportando valiosas sugerencias tendientes a lograr los objetivos de la campaña. Una actitud similar evidenció el Director de La Prensa Austral de Punta Arenas, Sr. Pablo Cruz Noceti, quien estuvo siempre dispuesto a publicar crónicas, entrevistas y avisos relacionados con el proyecto y sus avances.

CUMPLIMIENTO DE LA TAREA

El financiamiento

Para materializar las conclusiones alcanzadas al analizar el financiamiento, invité a participar en el Comité Organizador al Gerente de ENAP Magallanes, señor Oscar Schneider Riquelme—ingeniero de ascendencia judía— al Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval Contraalmirante Sr. Gustavo Pfeifer Niedbalski, al empresario y "primer cruzado" don Francisco Campos Menéndez y al Obispo Diocesano de Punta Arenas, Monseñor Tomás González Morales, cada uno de los cuales, después de informarse del grado de avance de mis planes, aceptó integrar el Comité. Monseñor González designó como su representante al Administrador de los Bienes de la Iglesia de Punta Arenas, constructor civil Sr. Hernán Rojas Kipreos, Jefe del Departamento de Servicios de ENAP Magallanes.

Habiéndose nombrado a los miembros del Comité me aboqué a la tarea de abrir una cuenta corriente en el Banco del Estado de Chile. Por tratarse de una cuenta a nivel nacional tuve que realizar las gestiones pertinentes al más alto, nivel de las autoridades del Banco en Santiago. No fue fácil conseguir una entrevista con el Gerente General del Banco del Estado, Sr. Jorge Casenave Besoain, quien me orientó al respecto: Abrir una Cuenta corriente a nivel nacional exigía por ley, una autorización expresa del Ministerio de Interior, precisando los términos en que se concedía la autorización, destino de los fondos recaudados, responsabilidad en el manejo de la cuenta, etc.

Con mi mayor poder de convicción escribí al Ministro de Interior señor Ricardo García Rodríguez, quien informó sobre la iniciativa al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Comisión de Monumentos Nacionales y al Ministerio de Bienes Nacionales, consultándoles su opinión sobre el tema.

El informe favorable de estas entidades, unido al inevitable trámite burocrático, sólo me permitió obtener la autorización correspondiente a fines de agosto, lo que se traducía en que hasta esta fecha, faltando sólo ocho meses para la visita del Santo Padre, no habíamos recaudado ni un centavo.

No fue fácil superar las últimas exigencias bancarias, pero finalmente se abrió la cuenta corriente N° 142280 el 8 de septiembre de 1986 EL Sr. Casenave donó —en representación del Banco— 200 mil Testimonios de Participación, que fueron repartidos en las 183 oficinas del país para entregarlos a quienes contribuyeran con su aporte a nuestra causa; el Subgerente de Cuentas Corrientes de la Oficina Principal, Sr. Jaime Fernández

Stagno, abrió la cuenta con un aporte personal de mil pesos, lo que permitió cancelar el primer talonario de cheques.

El paso siguiente estuvo orientado a dar a conocer a la opinión pública la apertura de la cuenta invitando a la comunidad a participar en la obra que sería levantada en homenaje a la visita del Santo Padre. Justo es reconocer el apoyo brindado en esa época por las emisoras de Punta Arenas; especialmente Radio Presidente Ibáñez y Radio Nacional, cuyos micrófonos estuvieron abiertos y disponibles en cada una de mis recaladas a Punta Arenas, que se realizaban con una frecuencia aproximada de 20 a 25 días.

El tiempo transcurría rápidamente. A mediados de septiembre escribí una misiva que titulé. "Mensaje a la Comunidad Magallánica", informando sobre la trascendencia del proyecto, la conformación del Comité Organizador y los deseos de Inaugurar esta importante obra antes de la llegada de Su Santidad. Finalizaba exhortando a la comunidad magallánica a contribuir generosamente a su financiamiento. De este mensaje se efectuó una impresión de 10 mil ejemplares en la Imprenta de la Armada, en Valparaíso, los que llevé personalmente a Punta Arenas, donde fueron distribuidos profusamente en las unidades militares y policiales, así como en las oficinas públicas, empresas privadas, comercio, supermercados, bancos, iglesias, colegios, etc.

Pese al intenso esfuerzo realizado, la recaudación de fondos sobrepasaba apenas los \$ 200 mil a fines de septiembre. Con la ayuda del Directorio de Empresas y Ejecutivos escribí entonces una detallada carta a las 200 empresas de mayor renombre nacional, solicitándoles su aporte a la tarea que nos habíamos propuesto en homenaje a Su Santidad. Los resultados fueron inesperadamente pobres, exceptuando a algunas compañías navieras y agencias marítimas que, requeridas por don Alfonso Campos Menéndez, hicieron un aporte importante que nos permitió recaudar casi un millón de pesos, suma indispensable para atender los gastos iniciales del proyecto.

Pese a todo lo realizado era insuficiente para conmover la opinión pública. Entonces decidí escribir al Sr. Ministro de Defensa Nacional, Vicealmirante Sr. Patricio Carvajal Prado, quien fue uno de mis oficiales instructores como cadete naval. Mi carta, unida a una entrevista personal con el Sr. Ministro, el 7 de octubre de 1986, fueron bastante efectivas. Al Sr. Vicealmirante le agradó el proyecto y envió un oficio a todas las instituciones dependientes, informando al respecto y solicitando que se efectuara una colecta voluntaria en todas las unidades de las Fuerzas Armadas y de Orden durante los pagos de octubre y noviembre de 1986. El resultado de esta iniciativa fue bastante auspicioso; destacándose el aporte de la Policía de Investigaciones, que fue de \$ 372.850, el más alto recaudado a través de esta gestión.

La ansiedad, unida a la firme decisión de cumplir la tarea, generó nuevas iniciativas. En octubre escribí una carta que titulé "Mensaje a la Comunidad Náutica", en la cual explicaba lo que estábamos realizando. La Dirección General del Personal de la Armada me facilitó los escalafones de Oficiales de 1952 y 1976. Con la ayuda de estas publicaciones seleccioné 200 nombres de Oficiales en retiro y después de un tedioso proceso que finalizó a mediados de noviembre, destinado a averiguar sus respectivas direcciones, envié esta verdadera andanada de correspondencia, cuyos resultados no tardaron en manifestarse a través de alentadoras cartas de estímulo de los más comprensivos y del secreto aporte de los más generosos.

Todas las gestiones realizadas contribuyeron al financiamiento requerido, Sin embargo, a principios de 1987 la recaudación no superaba los dos millones de pesos, suma absolutamente insuficiente para cancelar los compromisos ya contraídos. En efecto, todos

los materiales requeridos habían sido adquiridos "con la negra" y ya se encontraban en Punta Arenas en poder de las firmas constructoras que participaban en el proyecto. Todo lo anterior gracias a la buena disposición de las firmas proveedoras, que en conocimiento de la urgencia con que se requerían los materiales, aceptaron entregarlos exclusivamente bajo mi palabra de honor de que las facturas serían canceladas "tan pronto fuese posible".

Pasaban los días y el saldo bancario aumentaba lentamente. Tenía la impresión de que la gente no colaboraba más decididamente por temor al generalmente demoroso proceso de ir al banco— probablemente distante—llenar una papeleta de depósito y perder media hora en una tediosa "cola". Todo lo anterior no se justificaba para donar un aporte poco significativo. En la búsqueda de una solución a este problema pensé que una buena idea sería distribuir listas de suscriptores a través de monitores seleccionados en forma similar a lo que se hizo en Chile en 1879 para financiar el Monumento a los Héroes de Iquique, que también fue erigido por erogación popular. Con la valiosa ayuda del Sr. Gastón Gauché T. hice un dibujo en borrador, le agregué una fotografía de Froward y me fui al Instituto Hidrográfico de la Armada, donde un dibujante, en una hoja numerada tamaño oficio, en su parte superior dibujó una cruz sobre y el cabo Froward en el estrecho de Magallanes. Bajo esta impresión en colores se estructuró una leyenda adecuada y convincente, solicitando a los suscriptores de la lista —que permitía anotar 50 nombres— un aporte mínimo de cien pesos.

El arduo problema de distribuir 1.500 listas entre personas de absoluta confianza lo resolví repartiendo 510 ejemplares entre mis familiares, amigos y relaciones. El Intendente de la IV Región, Coronel de Ejército Sr. Hernán Ramírez Rurange, me ofreció distribuir 90 listas y el Intendente de la V Región, Contraalmirante IM Sr. Pablo Wunderlich Piderit, aceptó repartir 360 listas en las comunas de su jurisdicción.

El Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Sr. Hernán Rivera Calderón, estuvo llano en compartir las 540 listas restantes en todas las unidades y reparticiones de la armada.

A fines de enero de 1987 la obra ya estaba construida, pero el financiamiento aún no estaba asegurado, faltando numerosas facturas por cancelar. Una gestión personal ante la banca y entidades financieras redujo considerablemente el déficit con la generosa contribución de los Bancos del Trabajo, Urquijo, Sudamericano y del Estado.

La cuenta N° 142280 se mantuvo abierta durante todo el año 1987, recaudándose un total de \$ 8.286.569, suma que permitió cancelar la totalidad de los gastos directos derivados de la construcción de la cruz y obras y posteriores.

El transporte

Mi primera entrevista con el Sr. Comandante en jefe de la Armada don José Toribio Merino Castro, se realizó en Santiago el 12 de noviembre de 1935.

Expuse al Sr. Almirante la "idea general de maniobra" y los logros alcanzados hasta esa fecha, que no eran muchos, solicitándole el apoyo de la armada para el eventual transporte marítimo de los elementos desde Punta Arenas a Froward y con helicópteros hasta la cumbre.

El Almirante expresó su aprobación a la idea y manifestó su intención de comprometer al apoyo del transporte con medios de la institución cuando fuese necesario.

Para atender el transporte de materiales desde la zona central a Punta Arenas, el Director de la Empresa Marítima del Estado, Contraalmirante Sr. Rodolfo Calderón Aldunate,

ofreció la más amplia colaboración de la empresa. Igual actitud adoptó el Gerente General de Transcontainer, Capitán de Navío Sr. Jorge Valdés Romo, empresa que se encargó en tres oportunidades del transporte gratuito de materiales desde Santiago a Valparaíso y su posterior envío a la zona austral.

Los requerimientos de transporte aéreo —cuando se presentaron— fueron atendidos de inmediato, sin cargo, por LADECO, gracias a la colaboración de su Agente en Punta Arenas, Sr. John Rees Jones, y de su Gerente Comercial en Santiago, Sr. René Dussert.

Cuando fue necesario efectuar transportes terrestres la empresa de buses Los Corsarios y Transportes Progreso, ofrecieron y proporcionaron gratuitamente sus servicios. Un especial reconocimiento, entonces, a los Sres. Lowry y Bullmore e Issa Freig, respectivamente.

Adquisición de materiales

La relación de materiales necesarios—elaborada por el equipo de IPM— incluía *tubing* de acero de 2.7/8", cañerías de acero de 6.5'8", acero en planchas, soldaduras, pernos y tuercas, anticorrosivos y pinturas de diferentes tipos.

Los *tubing* necesarios para construir la estructura de la cruz, las cañerías para la base de apoyo y los anticorrosivos fueron adquiridos a ENAP(M), a precios muy razonables.

En Santiago fueron adquiridas 23,5 toneladas de acero en planchas A37-24ES, alrededor de 3.200 pernos y tuercas de alta resistencia y de varias medidas, 575 kg.de soldadura de dos tipos y 460 litros de pintura de diversas características.

El acero se adquirió en la CAP y la entrega se hizo por intermedio de SABIMET en Santiago.

Considerando la naturaleza de la obra, el Sr. Guillermo Aldoney Hansen, autorizó una reducción de 20% en el peso a facturar y SABIMET vendió con un 20% de descuento en el precio.

Los pernos y tuercas fueron adquiridos en la fábrica American Screw con un 45% de descuento. La soldadura fue proveída por INDURA, empresa que concedió un 43% de descuento en los precios.

Respecto a las pinturas, se pidieron cotizaciones a una firma inglesa de Valparaíso y a Pinturas Stierling. La comparación favoreció a esta última empresa nacional, que finalmente ofreció—por intermedio de su Gerente General, Sr. Gerardo Paetz Arana— proveer todas las pinturas sin costo para el Comité Organizador.

Los materiales adquiridos fueron retirados desde las fábricas de la capital por Transcontainer, llevados a Valparaíso y embarcados en la motonave *Navarino* de EMPREMAR para su transporte a Punta Arenas en dos viajes sin costo alguno, todo lo cual, significó una economía muy importante para el proyecto.

Contratación de la mano de obra

Conforme al carácter comunitario y participativo que se pretendía dar a la construcción de la obra, se invitó a participar en ella a 12 empresas constructoras de Punta Arenas. Aceptaron la invitación 8 entidades.

Es conveniente dejar constancia que la solicitud de participación se planteó siempre sobre la base de que el Comité Organizador cancelaría, tan pronto fuese posible, todos los gastos que se consideraran indispensables.

El 25 de septiembre de 1986 se efectuó una trascendente reunión en Punta Arenas, a la que asistieron todos los representantes de las empresas constructoras. Con el acuerdo de los asistentes se resolvió asignar las siguientes tareas a las empresas que se indican:

— Nivelación del terreno y anclaje de la base, Salfa Construcciones (Sr. Jaime Danús L.) y Bravo e Izquierdo (Sr. Fernando Mimica S.)

— Construcción y armado de la base. Tenenge Chile (Sr. Raimundo Rivera R.)

— Construcción de la cruz. Asmar - Ovalle Moore (Sr. Roberto Rivera D.)

— Armado de la cruz. Metalúrgica Cerrillos (Sr. Adrián Bobadilla P.)

— Pintado de la base y de la cruz. Tenenge Chile y Metalúrgica Cerrillos.

— Control de calidad; ENAP Magallanes.

— Coordinación general. Un representante de la armada, residente en Punta Arenas.

Una vez definida la asignación de tareas a las empresas participantes se dibujó una Carta Gantt donde fueron graficados los plazos en que debía realizarse cada una de las etapas de la obra y el número de participantes. Accediendo a mi petición, el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contraalmirante Sr. Gustavo Pfeifer N., designó como Coordinador del Proyecto en Punta Arenas al Jefe del Departamento Logístico, Capitán de Fragata Sr. Marcos Concha Valencia, quien orientó sus esfuerzos a coordinar a las ocho empresas comprometidas en la ejecución del proyecto y actuar en mi representación para solucionar todos los problemas que pudieran presentarse. La labor del Comandante Concha fue decisiva en esta etapa. Su atractiva personalidad, unida a una mente previsora y a una natural disposición para conciliar posiciones, le permitieron cumplir la tarea asignada y realizar un trabajo de coordinación impecable, destacándose, además, por su iniciativa y compromiso con el proyecto.

Por mi parte, como Presidente del Comité Organizador asumí la responsabilidad de proveer los materiales para que cada empresa pudiera cumplir su respectiva misión en los plazos que se había acordado.

OPERACIONES DE APOYO

Informe a la jerarquía eclesiástica

Las autoridades eclesiásticas fueron informadas personalmente o por escrito en julio de 1986. Una muy favorable acogida inicial me brindó Monseñor Bernardino Piñera C. Presidente de la Conferencia Episcopal; una conceptuosa carta deseando éxito en la obra me envió el Cardenal don Juan Francisco Fresno Larraín y una discreta aprobación me dispensó Monseñor Francisco José Cox Hunneus, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional Visita Santo Padre. Monseñor Sodano se impuso de mi gestión a través de su Secretario, Monseñor Renato Volante, quien me concedió una entrevista personal.

La opinión pública

Por carecer absolutamente de recursos económicos fue indispensable llevar adelante una decidida campaña de publicidad para dar a conocer el proyecto a nivel nacional y lograr el apoyo de la comunidad.

En lo que se refiere a la comunicación escrita se publicaron algunos artículos de varios autores, relacionados con el tema, en *El Mercurio* de Santiago y numerosas crónicas, avisos y propaganda gratuita en *El Mercurio* de Valparaíso, lo que originó cartas de apoyo que también fueron publicadas, contribuyendo a la difusión de la idea.

La Prensa Austral y *El Magallanes* acogieron siempre mis artículos y prácticamente en todas mis recaladas a Punta Arenas fui entrevistado por periodistas de los medios, a quienes informaba sobre el avance del proyecto, sin olvidar lo referido a la recaudación de fondos.

Los medios de prensa de Arica, La Serena, y Chillán, Concepción y Temuco también publicaron informaciones relacionadas con el proyecto y su desarrollo. Lo mismo sucedió con las revistas *Qué Pasa*, *Hoy*, *Mar* (de la Liga Marítima), y *Vigía* (de la Armada), *Servicio* (de la Iglesia Católica) y suplemento *Nuestro Mar* de *El Mercurio* de Valparaíso, que ilustró una de sus portadas con el diseño del poster de la cruz y una extensa crónica del Sr. G. Gauché T. sobre el proyecto en particular.

La campaña radial fue especialmente intensa en Punta Arenas a través de los micrófonos de Radio Presidente Ibáñez y Radio Nacional de Chile. No se escaparon de mi obstinada insistencia las radios Riquelme de Coquimbo, Nacional de La Serena, Portales de Valparaíso, Chilena de Santiago y Coihaique de Puerto Aisén.

La Televisión Nacional de Punta Arenas hizo un valioso aporte publicitario en dicha ciudad, donde el Sr. Marcos Salazar B. comisionó a personal de su dependencia para volar al cabo Froward durante las etapas de reconocimiento y de construcción. Televisión Nacional de Chile efectuó la primera filmación de la cruz y recién terminada y realizó un reportaje completo de la ceremonia de inauguración de la obra.

Canal 8 de la televisión regional de La Serena también colaboró en la campaña de información a la opinión pública, transmitiendo un reportaje sobre el tema a mediados de enero de 1987.

El sello papal

Tan pronto se adoptó la decisión de reconstruir y la cruz pensé que sería una buena idea solicitar a la Empresa de Correos de Chile la emisión de un sello conmemorativo de la visita del Santo Padre con la Cruz de los Mares, que se levantaría precisamente en un homenaje.

Para lograr lo anterior solicité una entrevista al Gerente General de la Empresa don Patricio Délano Barrios, quien me recibió en sus oficinas de la calle Moneda el 9 de julio de 1986. Le expuse mis planes, el avance del proyecto, la importancia del cabo Froward, etc y al parecer

+++++

—La cesión de los terrenos en comodato a la armada por 99 años, prorrogables con acuerdo de las partes.

—La libertad de tránsito desde el desembarcadero hasta la cumbre.

—La prohibición de establecer cualquiera contribución económica a los peregrinos.

—La mantención de la riqueza forestal y ecológica de la región.

La maqueta metálica

En julio de 1986 pensamos en la conveniencia de construir una maqueta metálica de la Cruz de los Mares, que podría ser exhibida en las principales ciudades de Chile contribuyendo al proceso de recaudación de fondos.

Con la autorización expresa del Gerente de ENAP Magallanes, don Oscar Schneider R. miembro del Comité Organizador, establecí contacto con el maquetista de ENAP, don Radaslov Biskupovic Svilicic, un artista chileno de ascendencia yugoslava nacido en Punta Arenas, funcionario de la Gerencia General de ENAP en Santiago, cuyo trabajo es, precisamente, preparar los *stands* de la empresa en todas las exposiciones importantes en que se muestra al público la actividad petrolera en nuestro país, quien me recibió con los brazos abiertos, asegurándome que fabricaría la maqueta de la Cruz de los Mares en el más breve plazo y con mucho afecto, pues él conocía el lugar y la cruz erigida en 1944, ya que su padre, que tenía una goleta en Punta Arenas, lo llevaba a Froward con relativa frecuencia cuando niño.

Diferentes inconvenientes demoraron el trabajo, que finalmente estuvo listo a mediados de enero de 1987. La obra fue hecha a escala 1:15. Medía 1,60 m de alto; 0,67 m de envergadura y 0,13 m de diámetro. Fue confeccionada en aluminio y es una réplica exacta de la original.

Con el apoyo de la empresa de buses Los Corsarios fue transportada de Santiago a La Serena, siendo exhibida en la Exposición Internacional de Peñuelas durante la primera semana de febrero. Posteriormente, con la valiosa colaboración de Transportes Progreso, la maqueta fue llevada sucesivamente a Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano y Concepción, donde fue presentada en lugares públicos de alta densidad de tráfico peatonal, para terminar en Santiago, donde fue expuesta entre el 22 Y el 25 de marzo en un lugar preferente de la Feria del Hogar.

Más tarde—y acercándose ya la fecha de la llegada del Santo Padre— la maqueta fue transportada gratuitamente por LADECO desde Santiago a Punta Arenas donde fue mostrada durante una semana hasta la llegada del Santo Padre.

En el altar monumental construido en el Estadio Fiscal con motivo de la visita de Su Santidad a Punta Arenas se colocó la maqueta metálica, siendo presentada y ofrecida al Papa durante su visita del 4 de abril de 1987.

Posteriormente el Obispado de Punta Arenas se hizo cargo de esta simbólica obra que será conservada en el futuro en un sitio destacado de los jardines de acceso a la catedral, mientras que en el Museo Salesiano "Mayorino Borgatello" de la iglesia Don Bosco quedarán una imagen del Vía Crucis de 1953 y algunas reliquias de la primera y segunda cruces construidas en Froward y llevadas a Punta Arenas a principios de marzo de 1988, cuando se reemplazó el antiguo Vía Crucis y se mejoró el sendero de acceso a la cumbre.

Réplica en oro de la cruz

El 11 de octubre de 1986, durante el Bogatún del Caleuche de Valparaíso, el Brigadier Mayor, Contraalmirante don Antonio Costa Bobadilla, autorizó la lectura del Mensaje a la Comunidad Náutica que yo había escrito recientemente, invitando a todos los hombres vinculados con el mar a contribuir al financiamiento de la monumental obra que se levantaría en Froward en homenaje a la visita de Su Santidad.

Al finalizar el almuerzo se me acercó el destacado orfebre-joyero de Viña del Mar don Vicente Gimeno Camacho, para decirme que, estando totalmente de acuerdo con la idea ofrecía fabricar, sin costo, una réplica en oro para entregarla al Santo Padre durante su visita a Chile, la que estuvo lista a principios de marzo, siendo exhibida con gran éxito en la joyería Gimeno de Viña del Mar durante ese mes. Es una finísima pieza de oro de 18 kilates, de 14 cm de alto, montada sobre una base o pie de lapislázuli, de donde podía desmontarse fácilmente para ser usada como pectoral.

La cruz fue exhibida a la prensa y televisión el 3 de abril de 1987 en el Hotel Cabo de Hornos de Punta Arenas y al público que concurrió al día siguiente al Estadio Fiscal a saludar a Su Santidad durante su breve visita a dicha ciudad, siendo obsequiada al Santo Padre al entregarse las ofrendas.

De la réplica en oro se fabricó un molde, confeccionándose 45 nuevas réplicas en aleación de bronce, aluminio y zinc —sobre una base de madera— que fueron obsequiados a cada una de las personas que contribuyeron más decididamente a la construcción de la obra principal.

Un nuevo Vía Crucis para Froward

Ocho años después de la inauguración de la segunda cruz, en 1953, se instaló un Vía Crucis de 14 estaciones distribuidas adecuadamente a lo largo del sendero de aproximadamente 2.500 metros que va desde la playa de desembarco a la cumbre del cabo Froward.

A principios de octubre de 1987, habiendo cancelado todos los compromisos pendientes y disponiendo de un saldo favorable cercano a los \$ 900 mil, se mandó confeccionar un nuevo Vía Crucis para Froward, hecho en madera de raulí tallada y teñida que representa la cara de Cristo en cada uno de los momentos de su Pasión. Para evitar los efectos de la lluvia y de las inclemencias de la naturaleza, cada imagen, que mide 32 cm por lado, fue protegida por un plástico de 4 mm de espesor, sellado herméticamente.

El trabajo fue realizado en Santiago por el artesano chileno Mauricio Rojas Ferrada, por encargo de la Congregación Pías Discípulas del Divino Maestro, a través de su local de ventas al público llamado Apostolado Litúrgico. La obra estuvo terminada a fines de octubre, siendo retirada y enviada al Obispado de Punta Arenas para su exhibición en la catedral de la ciudad en enero de 1988. Posteriormente se expuso durante más de una semana en la Zona Franca. Y desde donde se llevó a Froward para su montaje e instalación en la primera semana de marzo, trabajos que estuvieron a cargo de la empresa constructora Bravo e Izquierdo con la colaboración de transporte y apoyo logístico y de personal de la armada.

LA CONSTRUCCIÓN DE LA CRUZ

Prefabricación de la cruz y de la base

ENAP Magallanes autorizó el empleo de la gran maestranza de bahía Laredo para que las empresas participantes pudieran prefabricar los módulos que a cada una correspondían.

Laredo sirvió también como parque de almacenamiento de materiales permitiendo el empleo de sus instalaciones, fuentes de energía, laboratorios, etc. para facilitar la ejecución de la obra. Así, ENAP asumió de hecho una labor de supervigilancia respecto al control de calidad.

De acuerdo a los planos, la cruz y la base, que son de tipo modular; tienen aproximadamente 220 partes de distintas formas y tamaños, ninguna de las cuales debía

pesar más de 250 kg para no comprometer los rangos de seguridad de los helicópteros navales. Por tratarse de una construcción tipo mecano, afirmada mediante pernos, la coincidencia entre las piezas debía ser exacta, ya que en Froward no habría tiempo ni medios para rectificar cualquier error.

Las empresas responsables—Asmar- Ovalle Moore y Tenenge—cumplieron su tarea en el tiempo previsto y con 100% de exactitud.

El período de construcción de los módulos se inició en octubre y finalizó en diciembre.

Armado de la estructura

Primera etapa

Esta se extendió desde el 10 de noviembre al 17 de diciembre de 1986 y comprendió:

- Transporte de personal y elementos de apoyo logístico.
- Nivelación del terreno y afirmado de los pernos de anclaje.
- Transporte de la primera partida de materiales para la base y parte inferior de la cruz.
- Construcción de la base de la cruz y de los cinco primeros módulos.

La base mide 14 metros por lado. Como el sitio elegido en la cumbre no permitía su cabida; fue necesario rebajarlo y nivelarlo mediante el empleo de explosivos, tarea que fue realizada con mucho profesionalismo por el Capitán de Ejército Sr. Cristian Berzins Alfaro y dos Suboficiales de la misma Institución.

Los trabajos de descarga de la barcaza *Elicura*, de instalación del campamento en el bosque próximo al desembarcadero, la reparación del camino de acceso —indispensable para hacerlo transitable— la búsqueda y señalización de tres helipuertos y todas las faenas de fuerza estuvieron a cargo de un grupo de 50 Infantes de Marina del Destacamento IM N° 4 "Cochrane", con base en Punta Arenas, al mando del Teniente 1° IM Sr. Enrique Grünwald Musso.

Las tareas de nivelación y afirmado de los pernos de anclaje fueron realizadas por personal de las empresas Salfa Construcciones y Bravo e Izquierdo, quienes efectuaron un difícil trabajo en tiempo récord y con precisión admirable.

Antes de finalizar el anclaje de los pernos, a fines de noviembre, la armada dispuso el primer viaje de la barcaza *Rancagua*, al mando del Capitán de Fragata Sr. David Pérez de Arce Becerra, con las partes de la base y los primeros módulos de la cruz, los que fueron llevados a la cumbre en dos helicópteros en un plazo de dos días, procediéndose de inmediato a su armado, finalizando la primera etapa de la construcción el 17 de diciembre, cuando todo el personal regresó a Punta Arenas para las fiestas de Navidad y Año Nuevo. Un pequeño grupo de Infantes de Marina quedó a cargo de la custodia del campamento, equipos y herramientas.

Segunda Etapa

Esta se extendió desde el 5 al 24 de enero y culminó a mediados de marzo de 1987. Comprendió:

- Armado de la estructura de la cruz.
- Iluminación de la cruz.

Correspondió nuevamente a la barcaza *Rancagua*—ahora al mando del Capitán de Corbeta Sr. Mario Mulsow Flores—efectuar un segundo viaje a Froward transportando el resto de los módulos, al personal civil de Metalúrgica Cerrillos y a los Infantes de Marina que participaron en la etapa de armado. Los trabajos finalizaron con pleno éxito el 24 de enero, sin accidentes de importancia, regresando todo el personal a Punta Arenas al día siguiente.

La iluminación fue proveída por la Dirección General del Territorio Marítimo, con compromiso de pago de 1,5 millones de pesos, suma que por supuesto no teníamos disponible en ese momento, lo que demoró su instalación.

Afortunadamente, a principios de febrero de 1987 asumió la jefatura de dicha Dirección General el Contraalmirante Sr. Gustavo Pfeifer N, quien venía de Punta Arenas. Su primera decisión fue disponer que se instalara —sin costo alguno para el Comité— la iluminación completa, que está compuesta de siete luces que se encienden simultáneamente cada 50 segundos, formando una cruz sobre la cumbre de Froward, la que es visible a 30 millas de distancia, con buena visibilidad. El Director General dispuso además que, considerando la importancia de este símbolo cristiano en el extremo austral de América, punto de confluencia de las comunicaciones marítimas interoceánicas y antárticas, el mantenimiento de la cruz y de su Iluminación quedará permanentemente a cargo de la armada. Los trabajos de iluminación finalizaron el 22 de marzo.

Primera filmación de la obra terminada

El 14 de enero de 1987, acompañado por mi "Jefe de Estado Mayor en Santiago", el caleuchano Orlando "Chilin" Rodríguez J. logramos —no sin dificultad— una entrevista con la Directora del Programa "Temas" de Televisión Nacional, Sra. Mercedes Ducci quien se interesó vivamente por filmar algo sobre la nueva Cruz de los Mares que se construía en Froward.

El equipo de filmación debía embarcarse hacia la Antártida a bordo del AP *Piloto Pardo* en Punta Arenas, el 27 de enero en la noche, de modo que llegamos al acuerdo de que si me conseguía helicópteros para ir a Froward un día antes del zarpe el equipo podría adelantar su viaje a Punta Arenas para el 26. Así se hizo, y el 27 de enero a.m. el equipo de "Temas" fue a Froward a cargo de la Sra. Alicia Fenieux, logrando un magnífico reportaje de la obra recién terminada, que fue transmitido a nivel nacional el 5 de febrero.

INAUGURACIÓN DE LA CRUZ

Situación previa

En principio me había propuesto no inaugurarla hasta que ésta no estuviese totalmente financiada. A mediados de febrero de 1987 el proceso de recaudación de fondos estaba progresando satisfactoriamente, pero faltaban aún alrededor de siete millones de pesos.

El 26 de febrero me llamó por teléfono el Jefe del Estado Mayor, General de la Armada para informarme que el Sr. Comandante en Jefe de la Armada era de opinión de inaugurarla oficialmente antes de la llegada del Santo Padre, "Respecto al financiamiento, "el Almirante Rivera me aseguró que, a su juicio, la recolección de fondos que se estaba realizando en los buques y reparticiones navales proporcionaría los recursos suficientes.

Considerando los deseos del Sr. CJA —y teniendo presente cuánto debíamos a la armada en apoyo general y servicios— acepté, acordando como fecha definitiva el sábado

28 de marzo a las 15 horas. El Almirante Rivera me aseguró la participación de a lo menos tres buques de la armada y dos helicópteros.

Con el Sr. Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval acordamos enviar dos tipos de invitaciones: En las primeras—totalmente a mi cargo—convidaba como Presidente del Comité Organizador a aquellas autoridades, entidades, empresarios y personas vinculadas en alguna medida importante con el proyecto; las segundas —a cargo de dicho Comandante en Jefe— invitando a aquellas autoridades magallánicas que por la importancia de su función pública u otras razones considerara él conveniente incluir. A lo anterior se agregaban alrededor de 500 pases de embarco, para aquellos que desearan concurrir a Froward, dando prioridad a los obreros e Infantes de Marina que habían trabajado en el lugar.

Los días previos a la inauguración fueron de una actividad extraordinaria, pues gran parte de la ciudadanía quería asistir a la inauguración y no había capacidad suficiente para todos a bordo. La CJA comisionó especialmente para este propósito al transporte *Aquiles*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Tomás Ilic Olmos, y la CJ. III ZN asignó la LST *Rancagua* con dos helicópteros, la LSM *Orompello*, al mando del Capitán de Corbeta Sr. Sergio Bidart Jiménez, y la LP *Ona*, al mando del Teniente 2° LT Sr. Luis Stewart Pizarro. El Gerente de ULTRAMAR en Punta Arenas, Sr. Peter Füssel Reichmann, autorizó el viaje a Froward del moderno remolcador *Ultramar XII*, al mando del Sr. Martín Velásquez Almonacid.

Un día Inolvidable

Veintiocho de marzo de 1987. El amanecer de ese día fue radiante. El público repletó rápidamente la capacidad del transporte *Aquiles*, que se largó del muelle Prat de Punta Arenas a las 8 horas con alrededor de 500 pasajeros a bordo. La barcaza *Orompello* se encontraba en Froward y la barcaza *Rancagua* zarpó a las 8:30 horas conduciendo alrededor de 40 invitados de mayor connotación, incluyendo al Intendente, Mayor General Sr. Claudio López Silva, al nuevo Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contraalmirante Sr. Alfredo Gallegos V., al Obispo Diocesano, al Presidente de la Corte de Apelaciones de Punta Arenas, Sr. Jaime. Rodríguez Espoz, al Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea General del Aire Sr. Pablo Saldías Maripanguí, y a otras autoridades militares y civiles de la XII Región.

Entre las personalidades civiles asistentes debo mencionar especialmente a don Francisco Campos Menéndez y a don Arturo Solo de Zaldívar.

Concurrieron a la ceremonia, además; el Director de la Prensa Austral, Sr. Pablo Cruz N. y los Gerentes de las Radios Presidente Ibáñez y Nacional de Chile, Sres. Roque Tomás Scarpa M. y Carlos Wignant W., respectivamente, y el director de la televisión local, Sr. Marcos Salazar B.

De Valparaíso concurrió el Contraalmirante, Sr. Luis Niemann N. Presidente de la Refinería de Concón, y de Santiago el Sr. Patricio García Lyon, Gerente General de Lechera Dos Alamos, quienes fueron invitados por su generosa contribución económica al proyecto.

La navegación hacia Froward fue excelente y el día parecía prometedor y lleno de esperanzas. Sin embargo, pasado el faro San Isidro el viento del oeste empezó a soplar, suave al principio, aumentando poco a poco su intensidad, como es habitual en esa región.

La Cruz de los Mares fue avistada tan pronto lo permitió la topografía circundante, esto es, desde unas 10 millas de distancia. Se veía magnífica, pues el sol reflejaba nítidamente la pintura blanca que la cubre.

Los periodistas de prensa, radio y televisión de Punta Arenas se habían embarcado a bordo del AP *Aquiles*. Redactores, fotógrafos, y radiocontroladores y un equipo integrado por cuatro personas de Televisión Nacional de Santiago, dirigido por el periodista Julio López Blanco, tuvo a su cargo la realización de un reportaje especial que se transmitió días más tarde a nivel nacional.

Al llegar a Froward las barcasas fondearon en el surgidero que se abre al nororiente del cabo. El tenedero es profundo y expuesto a la marejada.

Las operaciones se iniciaron con el transbordo de todos los periodistas desde el *Aquiles* a la *Rancagua*, desde donde fueron transportados a la cumbre en los helicópteros. El viento en el fondeadero era del oeste de 25 a 35 nudos, pero en el lugar de la cruz alcanzaba 40 a 45 nudos, lo que obligó a reducir el número de personas que podían subir.

Finalmente llegaron a la cumbre alrededor de 24 personas, que sumadas al personal naval destacado allí para la ceremonia totalizaban alrededor de 40 personas.

La ceremonia se inició hacia las 14 horas, tan pronto aterrizó el helicóptero con el Intendente Regional. El Subteniente de la armada Sr. Patricio Iriarte Andreau participó como relator de la ceremonia, que se inició con el izamiento del pabellón nacional a los sones de un toque de corneta.

A continuación hice uso de la palabra en mi condición de Presidente del Comité Organizador del Proyecto Cruz de los Mares, refiriéndome a la labor realizada y haciendo entrega de ella a la comunidad nacional. Mi alocución, programada para unos 7 minutos, hubo de reducirse a 4 pues el viento y el frío estaban afectando seriamente a los presentes. En todo caso, la transmisión efectuada por la radioemisora Polar de Punta Arenas permitió a los pasajeros y tripulantes de los buques surtos en el lugar seguir paso a paso el curso de los acontecimientos.

Terminado mi discurso se procedió a depositar un cofre al pie de la cruz. Este, confeccionado de madera y protegido con una capa de plástico para hacerlo hermético e impermeable, contenía todos los antecedentes que fue posible obtener de las cruces de 1913 y 1944, a los que se agregó toda la correspondencia de interés, planos, cálculos de ingeniería y recortes de prensa publicados a nivel nacional, hasta mediados de marzo, sobre la nueva Cruz de los Mares. Quedó pendiente enterrar un segundo cofre conteniendo todos los antecedentes relacionados con su inauguración, la visita del Santo Padre a Punta Arenas y las relaciones originales de todas las personas y entidades que contribuyeron al financiamiento de esta monumental obra, tarea que se cumplió definitivamente el 30 de agosto de 1988, cuando se cambió la planta de 6 baterías de 105 amperes por otra de 12 baterías y 600 amperes. En esta oportunidad se instaló, además; una placa de acrílico azul, donde se indica las distancias ortodrómicas desde Froward a los principales puntos de referencia y ciudades del mundo.

Al pie de la cruz quedó también depositada la roca de mármol traída de la isla Pelantaro que me regalara el comandante de la LSM *Elicura*, Capitán de Fragata Sr. Eduardo Guerrero Brunner. Esta roca, de 320 kilos de peso, fue llevada a Valparaíso, donde se grabó el signo que simboliza "Cristo, principio y fin" y la inscripción "Y dominará de un mar a otro mar...hasta los últimos confines de la tierra..." que corresponde al Salmo LXXI, versículo 8, de la Sagrada Escritura. Esta inscripción, en latín, fue grabada también en una gran placa de mármol al pie de la segunda cruz. Después de su caída en 1956, la placa desapareció y jamás se encontró; pese a haberla buscado intensamente en museos e iglesias de Punta Arenas. La roca fue depositada en la cumbre de Froward a mediados de marzo de 1987 por la dotación

de helicópteros del AP *Piloto Pardo*, al mando del Capitán de Fragata Sr. Rodolfo Camacho Olivares.

Finalizada la ceremonia de depositar el primer cofre sellado, que me correspondió realizar acompañado por el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, el Capellán de la armada, Capitán de Fragata Sr. Eduardo Stanghe Abel, procedió a leer una homilía muy hermosa para bendecir la cruz, pidiendo al Todopoderoso su protección para que ésta durara muchos años.

Acto seguido hizo uso de la palabra el Obispo de Punta Arenas, Monseñor González se refirió al significado de ella en aquellas alejadas regiones, especialmente para los marinos que navegan por el estrecho de Magallanes, destacando el inmenso esfuerzo que tal obra había significado y el valioso trabajo de todos los que participaron en su realización. Finalizó sus palabras obsequiándome —a título personal y como principal impulsor de la obra— un relicario dorado engastado en piedras semipreciosas conteniendo en su interior una cápsula metálica sellada, en cuyo centro hay un pequeño trozo de madera de la Santa Cruz de Cristo, testimonio que guardaré siempre en lugar preferente de mi hogar como algo único y muypreciado para mí y para mi familia.

Eran aproximadamente las 15 horas. El cielo se había cubierto y el viento superaba los 50 nudos de intensidad, lo que hacía imposible operar con los helicópteros, por lo que el Intendente —que vestía un impecable uniforme de salida y zapatos rebajados— decidió bajar a pie antes de que las condiciones se tornaran más desfavorables.

La bajada fue difícil pues había bastante barro y la turba estaba empapada de agua, lo que provocó numerosas caídas.

Cuando llegamos al helipuerto, ubicado a unos 100 metros sobre el nivel del mar, vino un helicóptero para llevar al Intendente a bordo, intentando despegar sin éxito en dos oportunidades, con serio riesgo para los pasajeros y la aeronave, por lo que se prosiguió el descenso a pie.

El embarco fue en botes de goma desde la playa a la lancha patrullera *Ona*, que zarpó con todas las autoridades hacia la barcaza *Rancagua*. El tiempo estaba bastante malo y el transbordo de uno a otro buque tuvo momentos de espectacularidad, pues los buques se desabraban continuamente. En estado lastimoso llegaron algunos uniformes y el barro era testimonio indiscutible de lo azaroso de la bajada.

La ceremonia había terminado y se había cumplido plenamente el objetivo. Habría sido fantástico un día radiante y sin viento, pero parece que el Supremo Hacedor quiso que las autoridades e invitados se percataran mejor de lo que significaba realmente la obra y las dificultades que debieron vencerse para levantarla en aquel lejano bastión de nuestro territorio, azotado incesantemente por los fuertes vientos del oeste.

Durante la navegación de regreso a Punta Arenas, don Francisco Campos Menéndez solicitó reunir a los pasajeros VIP en la cámara de la barcaza *Rancagua* y allí, después de un vibrante discurso en que destacó el significado del proyecto que hoy era una realidad, me obsequió una hermosa réplica en bronce de la Cruz de los Mares de 1944, que él tanto contribuyó a levantar. Mi respuesta —sencilla, pero cargada de emoción— se limitó a agradecer su apoyo incondicional a mi gestión y a destacar la labor realizada por la armada, por las empresas constructoras y por tantos miles de chilenos que ayudaron económicamente al financiamiento de la obra, así como a todos aquellos que —con gran esfuerzo y sacrificio— levantaron la Cruz de los Mares en Froward.

Fue un día inolvidable. Los buques llegaron a Punta Arenas alrededor de las 21 horas. Las 700 personas que tuvieron la oportunidad de participar en esta ceremonia probablemente se percataron en algún momento que habían sido testigos de un suceso histórico para el mundo cristiano y muy especialmente para el pueblo de Chile que, al levantar esta gigantesca obra, perdurable y participativa, daba testimonio de su fe en Cristo y rendía un homenaje de gratitud y afecto hacia la persona de Su Santidad Juan Pablo II, quien visitaría la zona austral chilena una semana más tarde.

Características de la cruz

Tanto ella como la base constituyen una construcción modular, de acero, que mide 24 metros de alto por 10 de envergadura y 2 de diámetro. Ambas estructuras están constituidas por 220 partes unidas firmemente entre sí por 3.200 pernos conformando en su totalidad 88 módulos principales. La cruz, de sección circular, está formada por 24 tubos de acero de alta resistencia, de 2.7/8" de diámetro, divididos en 12 módulos de 1 metro, 9 módulos de 2 metros y un módulo central de unión. Cada módulo está dividido ya su vez, en 4 partes. La base tiene, también la forma de una cruz, de 14 metros de largo por 2 de ancho y 4 de alto; está hecha de tubos de acero de 6.5/8" de diámetro y anclada a la roca por 28 pernos de 1.1/2" de diámetro y largo variable de 1,5 a 2 metros, enterrados a lo menos un metro en la roca que queda bajo la turba donde está la cruz.

El conjunto pesa 33 toneladas. Tiene iluminación intermitente cada 50 segundos, basada en un sistema combinado de paneles solares y acumuladores; está protegido con anticorrosivos Dimetcote 4 y pintado con 5 capas de pintura blanca epóxica.

Los brazos de la cruz están orientados en dirección norte-sur. Con buenas condiciones de visibilidad, la Cruz de los Mares es visible a 25 millas (46 km) durante el día y a 30 millas (56 km) durante la noche.

EL SANTO PADRE EN PUNTA ARENAS

El sábado 4 de abril de 1987 fue un día memorable. Mi esposa—que me colaboró intensamente como Secretaria del Proyecto Cruz de los Mares durante casi tres años—había sido invitada por el Obispo de Magallanes para asistir a la visita del Santo Padre desde una posición preferencial, de modo que viajó especialmente a Punta Arenas para participar en una ceremonia que era la culminación de una larga jornada dedicada exclusivamente a transformar en realidad un anhelado proyecto, que ese día se presentaría como ofrenda a Su Santidad Juan Pablo II y como recuerdo imperecedero y perdurable de su visita a la lejana tierra magallánica chilena, donde él había jugado un papel preponderante como Mediador durante la grave crisis limítrofe con Argentina en la zona austral en 1978.

El sol brillaba, aunque apenas tibiamente. El Estadio Fiscal estaba especialmente preparado para la ocasión con hermoso altar central desde donde el Santo Padre enviaría su mensaje a la multitud que allí lo esperaba, que se estimaba en 35 mil personas de Punta Arenas más un grupo de unos 5 mil peregrinos chilenos venidos desde Puerto Natales, Porvenir y Tierra del Fuego y argentinos procedentes de Río Grande y Río Gallegos.

La expectación se hizo más evidente cuando alrededor de las 11:15 horas se avisó que el avión estaba llegando al aeropuerto Presidente Ibáñez. Media hora después el Santo Padre ingresaba en el papamóvil al estadio, en medio de cánticos y del clamor de la multitud que lo esperaba. Su sola figura impresiona, pues irradia una dulce firmeza, carácter, amor, bondad. Para todos había una sonrisa y un gesto afable y el público se desplazaba de un lado a otro tratando de estar más cerca de él. Saludó cariñosamente a los enfermos que estaban

próximos al altar principal, bendijo especialmente a los niños y subió al estrado, donde se inició el Encuentro por la Paz con el saludo de bienvenida del Obispo diocesano local.

Posteriormente habló el Santo Padre, en perfecto castellano, con una fuerza y poder de convicción extraordinarios. Todos lo escuchaban atenta y silenciosamente: "Te invoco, Señor, desde el confín de la tierra..." fueron sus primeras palabras, para rendir posteriormente homenaje a la Congregación Salesiana, dar gracias a Dios por la paz lograda entre Chile y Argentina, pidiendo a todos los hombres buscar entre ellos la solidaridad y la paz. Continuó haciendo un llamado para proteger la ecología y conservar la naturaleza, especialmente en la Antártida.

Dijo a continuación: "En esta hora feliz en que ha sido levantada de nuevo la majestuosa Cruz de los Mares en el cabo Froward, elevo mi plegaria al Señor para que ese signo cristiano por excelencia sea compromiso y llamada a la alabanza del Creador por la belleza de sus tierras y de sus mares".

Finalizada su homilía, el Santo Padre procedió a coronar la imagen de María Auxiliadora como Patrona de la Diócesis de Punta Arenas.

De acuerdo al desarrollo de la ceremonia correspondió en seguida presentar al Santo Padre las ofrendas, que incluyeron unas canoas típicas de una familia de alacalufes de Puerto Edén, un sillón en cordero nonato, un báculo de madera y muchos otros obsequios de las diferentes organizaciones de la comunidad magallánica de grupos visitantes de la Patagonia argentina.

La maqueta metálica de la Cruz de los Mares se encontraba sobre el escenario. Su presentación se hizo por intermedio de tres personas que subieron al estrado portando sus respectivos presentes: El joyero Sr. Vicente Gimeno Camacho obsequió a Su Santidad la réplica en oro de la cruz, el Jefe de Obras de Metalúrgica Cerrillos—que dirigió el trabajo de armado de la obra en Froward, Sr. Gabriel Faúndez Retamales— entregó un poster gigante con una fotografía de la cruz con un helicóptero volando en sus proximidades y yo presenté al Santo Padre una réplica hermosísima de la Cruz de los Mares erigida en 1944, hecha en marfil, la que me fue entregada el día anterior por don Francisco Campos Menéndez para obsequiarla personalmente a Su Santidad en su nombre y en el de su esposa.

Estar cerca del Santo Padre, Vicario de Cristo, provoca una sensación de recogimiento casi indescriptible. Es saberse próximo a Jesús, nuestro Dios y Señor. La proximidad física con su representante en la Tierra, un ser humano, casi un santo, nos llena de recogimiento, pues se trata de un hombre de gran fuerza y personalidad que irradia sabiduría, profundidad, comprensión y amor, especialmente por aquellos que más lo necesitan.

Monseñor González le explicó el significado de la Cruz de los Mares y el esfuerzo que su construcción había demandado. Le proporcionó detalles sobre la réplica en oro confeccionada tan artísticamente por Vicente Gimeno y le expuso la forma de usar tal cruz como pectoral. El Santo Padre agradeció reiteradamente lo realizado, obsequiándonos a cada uno un hermoso rosario con el escudo vaticano y el Cristo crucificado de su báculo. Al pedirle yo su bendición nos hizo el signo de la cruz sobre nuestras frentes. La presentación había concluido, de modo que entregamos las ofrendas al personal encargado y bajamos del estrado con el espíritu sobrecogido por la emoción, dando gracias a Dios por la oportunidad que el destino nos había brindado al estar cerca de un hombre tan extraordinario y admirado en todo el mundo: Su Santidad Juan Pablo II, Peregrino de la Paz, Mensajero de la Vida, Profeta de la Verdad y de la Justicia.

SAL Y PIMIENTA

Trabajar intensamente durante tres años en una obra de tan elevado significado profesional y cristiano es un largo plazo, durante el cual tienen que suceder cientos de pequeños incidentes, dificultades, inconvenientes, incomprendiones y también anécdotas y satisfacciones.

Todo lo negativo es secundario y fácilmente casi se olvida frente a la satisfacción de ver la obra realizada, máxime cuando grande ha sido el sacrificio de muchos para lograrlo.

Lo más importante, haber levantado nuevamente el símbolo de la cristiandad el lugar más austral de América en homenaje a la esperada e inolvidable visita de Su Santidad Juan Pablo II a Chile en abril de 1987. Lo más emocionante, haber estado tan cerca del Vicario de Cristo, el sucesor de Pedro, el hombre en quien Jesús, nuestro Dios, ha puesto toda su confianza para que guíe el rebaño por los caminos que El nos ha señalado.

El distinguido abogado y periodista Gastón Gauché Toromoreno —sabio consejero y baluarte de la causa de la Cruz de los Mares— en la edición N° 37 del suplemento de *El Mercurio* de Valparaíso, titulado *Nuestro Mar*, dijo: "Desde los roqueríos de Froward hacia el norte se encuentra la civilización, la ciudad, el hogar. Hacia el sur se abre la aventura, el riesgo, el peligro. Cuando los marinos cruzan ese lugar las dos realidades se abren ante sus ojos. La comodidad de la tierra firme y las inclemencias da la vida en el mar. La nostalgia y el recogimiento asoman al alma como natural consecuencia. Un recuerdo va hacia la patria, cercana o lejana, hacia la familia, y finalmente el corazón se dirige a Dios, cuando la majestad divina se exhibe en el paraje más austral del continente americano..."

Durante el proceso de construcción de la obra conocí cientos de personas y aprendí mucho de la naturaleza humana. Es así como frente a la buena disposición ya la generosidad de muchos, pude comprobar también las debilidades, el egoísmo y la envidia de otros. Sólo la conciencia de los que se vieron involucrados en alguna forma en este proyecto les indicará si actuaron bien o mal.

Emocionante es recordar, ahora, el incondicional apoyo moral de don Francisco Campos Menéndez, la dedicación profesional de los ingenieros Kalafatovic y Martinic y la hermosa carta que me enviara el 9 de abril de 1986 el marino holandés Abraham Jensen, protestante, incluyendo un billete de cinco dólares para iniciar la construcción de la cruz: "...no sólo con la erogación voluntaria de la comunidad magallánica y del resto del país, sino que con la ayuda de los marinos de todo el mundo que navegan el Estrecho.

Cómo olvidar la generosidad de Matías Izquierdo al ofrecer de inmediato, sin costo, la participación de su empresa constructora, la buena disposición de don Arturo Solo de Zaldívar para ceder en comodato los terrenos del cabo Froward que eran de su propiedad; la generosidad de Rodolfo Kantor para donar costosos elementos de publicidad; la decidida actitud de Patricio Délano para cumplir la palabra empeñada de emitir el sello papal con la Cruz de los Mares y la siempre bien dispuesta actitud de don Oscar Schneider, que siendo de ascendencia judía colaboró incondicionalmente a la obra como Gerente de ENAP Magallanes; o la incomparable decisión del Almirante Gustavo Pfeifer para facilitar, bajo su responsabilidad, los medios humanos y materiales de la armada que permitieron realizar cada una de las etapas de la obra en el plazo previsto.

Decisiva resultó también la colaboración incondicional de los medios de comunicación social y su excelente disposición para dar a conocer continuamente los avances del proyecto.

Conviene, además, destacar la actitud de las empresas proveedoras de materiales al autorizar la entrega de los elementos necesarios con apreciables descuentos, con la promesa

de que se iba a pagar "algún día", y la generosidad de las firmas constructoras para cobrar sólo los gastos mínimos e indispensables o, en varios casos, no cobrar absolutamente nada.

Hubo también, por supuesto, grandes decepciones, especialmente allí donde se esperaba una respuesta favorable. Cuántos fueron los que, pudiendo ayudar, no lo hicieron, o los que disponiendo de recursos económicos suficientes no fueron capaces de vencer su avaricia. Y cuántas promesas no cumplidas.

Así como en el proceso hubo muchas satisfacciones y no pocas decepciones, también hubo grandes preocupaciones. La principal estuvo relacionada con el financiamiento y ya se ha relatado como se agudiza el ingenio cuando faltan los recursos y hay un compromiso responsable de cancelar lo que se adeuda.

Hubo otros momentos de gran ansiedad e incertidumbre. Recuerdo especialmente la reunión celebrada en Punta Arenas el 21 de octubre de 1986, con asistencia de todos los representantes de las firmas constructoras, quienes me comunicaron que, pese a los esfuerzos realizados; era imposible levantar la cruz en Froward antes de la llegada de Su Santidad, por lo que la unanimidad de los asistentes era de opinión de levantarla en Punta Arenas y llevarla posteriormente a Froward.

Mi reacción fue inflexible y terminante: Debía ser levantada en Froward, donde nos habíamos comprometido, y yo me responsabilizaba de efectuar todo lo que fuese necesario para obtener los elementos humanos y materiales indispensables para realizar la tarea en el lugar y plazo que nos habíamos comprometido públicamente a nivel nacional.

Otra gran preocupación fue levantarla sin accidentes en un terreno tan escarpado y peligroso. La Divina Providencia nos cobijó bajo su manto protector y nada grave sucedió durante todo el largo proceso que se inició a mediados de 1984 y que sólo recientemente ha culminado. Es más, todos los problemas fueron superados, uno a uno, en el momento preciso.

Las casualidades y coincidencias jugaron también un papel importante ya que, por razones de mi trabajo, no podía estar siempre presente en el sitio requerido. ¿No fue providencial, acaso, mi primer encuentro con don Francisco Campos Menéndez en una de mis recaladas a Punta Arenas? ¿Y no fue una gran casualidad lograr el testimonio de los antiguos arquitectos que diseñaron la cruz de 1944? ¿Y mi encuentro con los integrantes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, que habían ido a Froward? ¿Y la increíble coincidencia de pasar navegando frente al cabo cuando estos mismos "católicos" levantaban, con gran esfuerzo, una cruz de madera, inspirados en las motivaciones que mi proyecto había generado en ellos?

No menos casual fue mi llegada a Punta Arenas el 9 de noviembre de 1986, lo que me permitió viajar al cabo Froward ese día, a bordo de la barcaza *Elicura*, y participar en la iniciación de la primera fase de los trabajos de nivelación en la cumbre, disponiendo del tiempo indispensable para lograr el embarco de un equipo de personas de la televisión regional y de La Prensa Austral que dieron amplias informaciones sobre el tema, lo que contribuyó decididamente a incrementar los recursos económicos que tanta falta nos hacían en ese momento.

Otra circunstancia bastante casual merece ser mencionada. A principios de 1987, mientras se construía la Cruz de Froward, intenté reiteradamente comunicarme con el Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional Visita Santo Padre, Monseñor Francisco José Cox Hunneus. Probablemente su exceso de trabajo le impidió concederme la audiencia que yo solicitaba para informarle acerca de los avances logrados y reiterarle mi esperanza de que

el Santo Padre la sobrevolara antes o después de su visita a Punta Arenas o al canal Beagle, lo que por esa fecha aún no estaba decidido. Al finalizar una de las comisiones de pilotaje pasé a saludar al Intendente de Magallanes, Mayor General Sr. Claudio López Silva, al que conocía desde 1956, quien me recibió muy cordialmente, invitándome a cenar precisamente esa noche en su residencia. Grande fue mi sorpresa al llegar a la casa del Intendente y encontrar allí a Monseñor Cox y a su numerosa comitiva. Fue una gran ocasión para explicar más detalladamente al Obispo Cox la naturaleza de la obra, su verdadero significado y su importancia para los marinos y también para el país. Además, tuve la oportunidad de conocer a los asesores de la Comisión, tratando de lograr su apoyo a mis aspiraciones. Posteriormente, cuando se decidió que el Santo Padre sólo visitaría Punta Arena se canceló definitivamente la posibilidad de sobrevolar la Cruz de los Mares por cuanto ello implicaba alrededor de 14 minutos adicionales que el Santo Padre habría tenido que restar a las visitas programadas para ese día. En todo caso, me queda la enorme satisfacción de saber que el Papa la bendijo desde el avión que lo conducía a Punta Arenas. Ello me lo confirmó un sobrino de Monseñor Fresno y lo destacó el Santo Padre cuando contestó el saludo oficial del nuevo Embajador de Chile ante la Santa Sede, Excelentísimo Sr. Javier Cuadra Lizama, el 16 de noviembre de 1987. Dijo Su Santidad: "Durante mi visita pastoral a la zona austral chilena, tuve también el gozo de bendecir la majestuosa Cruz de los Mares, en el cabo Froward, la cual quiere ser faro y guía que oriente e ilumine siempre a este pueblo en su camino hacia la reconciliación.

Una situación pintoresca se produjo a principios de agosto de 1987 cuando tuvo lugar el tradicional Bogatún del "Caleuche" con motivo del aniversario de la Escuela Naval "Arturo Prat". Allí tuve la oportunidad de conocer personalmente al Sr. Domingo Durán Neumann, antiguo miembro del Partido Radical y activo participante del programa televisivo "Tertulia", que se transmite todos los miércoles por el canal de la ucv. Se me presentó la ocasión de explicarle algo sobre la obra realizada en Froward, expresando él su extrañeza por la poca publicidad que se había dado a una obra de tal envergadura, realizada con tanto esfuerzo y financiada por miles de chilenos. Me pidió mayores antecedentes, los que le entregué pocos días después durante una breve entrevista en Santiago. Al agradecerme el material que le llevaba me reiteró su admiración por la obra realizada, comprometiéndose a referirse a ella en su programa, como efectivamente lo hizo pocos días después.

Otra circunstancia interesante se produjo a fines de diciembre de 1987. Desde hacía varios meses, en conjunto con un equipo de ingenieros de ENAP Magallanes estábamos interesados en Inspeccionar la obra para apreciar las vibraciones y determinar principalmente el estado general de la estructura, pintura y oxidaciones. Con la generosa colaboración de su nuevo Gerente, Sr. Salvador Harambour Giner, se consideraron tres fechas tentativas: 4 de octubre, 21 de noviembre y 19 de diciembre. Dado lo riguroso de las fechas mis posibilidades de participar eran remotísimas, a menos que el día elegido me encontrara casualmente en Punta Arenas en alguna comisión de pilotaje. Por diferentes razones no fue posible realizar el vuelo en octubre ni en noviembre, consolidándose como fecha definitiva el sábado 19 de diciembre. Pues bien, quiso la Divina Providencia que yo llegara a Punta Arenas durante las últimas horas del día 18, lo que me permitió participar en el vuelo en que, junto a 9 especialistas, pudimos comprobar en Froward el excelente estado en que se encontraba la estructura después de 11 meses desde que había sido levantada.

Incompleto resultaría este relato si no mencionara brevemente un suceso, que casi provocó un infarto cardíaco a don Vicente Gimeno el día antes de la llegada del Santo Padre a Punta Arenas. Nos encontrábamos en el Hotel Cabo de Hornos en espera de la prensa y la televisión para mostrarles la hermosa réplica en oro que él presentaría a Su Santidad al día

siguiente. Primero llegó una periodista y don Vicente se enfrascó en una conversación con ella, dejando el estuche con la cruz en una mesa próxima. Poco más tarde llegó el equipo de televisión y, para no perder tiempo, yo tomé el estuche y lo llevé a otro salón del hotel para que el símbolo fuera filmado por las cámaras de televisión. Cuando la periodista finalizó su entrevista con don Vicente, le pidió que le mostrara su obra de arte... Cuál no sería el asombro de éste al comprobar que había desaparecido. El alboroto que se produjo en el hotel fue grande, ya que don Vicente pensó que le habían robado el fruto de varios meses de trabajo. Afortunadamente, todo se aclaró y pronto el hecho pasó a constituir sólo una anécdota.

RECURSOS ECONÓMICOS

Aportes directos

La campaña de recolección de fondos a nivel nacional, que como ya se ha explicado comprendió varios frentes, permitió recaudar, a través del Banco del Estado de Chile la suma de \$ 8.286.569. Todos los aportes hechos llegar al Comité en forma directa fueron depositados en la cuenta corriente N° 142280, devolviéndose a los donantes el comprobante de depósito y el Testimonio de Participación. El número de participantes se estima en 60 mil personas.

Se destaca el hecho de que la V Región contribuyó con el 51% de los aportes a nivel nacional. El segundo lugar lo ocupó la Región Metropolitana con el 26% del total recaudado y el tercer lugar la XII Región con el 13%.

La recaudación mediante la distribución de listas dio excelentes resultados, con un total de \$ 4.609.157. De dicho total, las listas entregadas a particulares recolectaron el 59%. El personal de la armada aportó un 33% y las listas entregadas a las Intendencias de la IV y V Regiones aportaron el 8% restante. El número de participantes controlados a través de este proceso ascendió a 48,627 personas.

Aportes Indirectos

Aunque es muy difícil hacer un balance exacto de los aportes indirectos que contribuyeron a la realización de la obra, a continuación se indican cifras estimadas del monto de tales aportes, con el propósito de determinar—aunque sea en forma aproximada—el costo real que significó levantar la tercera Cruz de los Mares:

— Cancelación de facturas por terceros	\$	240.028
— Proveedores de materiales (descuentos)	\$	3.034.023
— Empresas de la construcción (descuentos)	\$	2.597.426
— Empresas de servicios (transporte y publicidad)	\$	3.125.000
— Armada (transporte, apoyo humano, iluminación)	\$	25.613.000
— Otros aportes (Comodato, estudio, réplica en oro)	\$	10.290.000
— Total de aportes indirectos	\$	44.899.477

Gastos directos

Existe un archivo completo de facturas, boletas y recibos que justifican cada uno de los gastos efectuados por el Comité. Globalmente, éstos pueden agruparse en los siguientes ítems:

— Adquisición de materiales	\$	3.838.238
— Mano de obra	\$	3.687.803
— Servicios y gastos menores	\$	359.675
— Secretaria y publicidad	\$	344.718
— Total de gastos directos	\$	8.230.434

Por acuerdo del Comité Organizador, el saldo disponible entre aportes directos y gastos directos, ascendente a \$ 56.135, fue donado a la Corporación de Ayuda al Niño Limitado (COANIL).

Costo del proyecto

El costo total del proyecto puede ser calculado en base a los siguientes rubros:

— Gastos directos en dinero (cuenta N° 142280)	\$	8.230.434
— Gastos indirectos	\$	44.899.477
— Costo real de la obra; incluyendo los trabajos realizados en marzo de 1988. (Aprox.- US\$ 265.6501)	\$	53.129.911

El costo total de \$ 53.129.911 corresponde exactamente a los gastos cancelados por el Comité, más aquellos pagados por otras entidades, más los aportes de servicios. El detalle, calculado en base a este criterio, es el siguiente:

— Materiales	\$	7.112.269	(13,39%)
Mano de obra	\$	6.285.229	(11,83%)
Servicios y gastos menores	\$	38.212.675	(71,92%)
Secretaria y publicidad	\$	1.519.718	(2,86%)
Costo total del proyecto	\$	53.129.911	(100,00%)

Nobleza obliga

Nuestros más sinceros agradecimientos:

- A mi esposa, por su comprensión y permanente apoyo para cumplir la tarea que nos habíamos impuesto.
- A los miembros del Comité Organizador, por garantizar la seriedad del proyecto.
- A los profesionales que realizaron los estudios iniciales y a los ingenieros de IPM que diseñaron el proyecto definitivo.
- A la Armada de Chile, que ejecutó numerosas comisiones de reconocimiento, transporte, apoyo y coordinación. Donó, además, los elementos para iluminar la Cruz de los Mares.
- A los medios de comunicación social, por su valiosa contribución a difundir los objetivos del proyecto.
- Al personal de las Fuerzas Armadas y de Orden, por su generosa contribución económica y por los trabajos realizados en apoyo de la obra.
- Al Banco del Estado de Chile, que controló la recaudación de fondos a nivel nacional.

- A las empresas navieras, agencias marítimas y entidades públicas y privadas que contribuyeron generosamente al financiamiento inicial,
- A las empresas proveedores de materiales, por los importantes descuentos concedidos.
- Al Sr. Arturo Solo de Zaldívar, por ceder los terrenos del cabo Froward para el libre uso de la comunidad.
- A las empresas de transporte terrestre, marítimo y aéreo que realizaron el traslado gratuito de materiales, herramientas y maqueta de la cruz,
- A DIMACOFI, que financió la emisión publicitaria de 5 mil posters que fueron distribuidos en todo el país,
- A las ocho empresas constructoras que participaron coordinadamente en la ejecución de la obra.
- A los profesionales, técnicos y obreros que con su esfuerzo y capacidad permitieron que la obra finalizara oportunamente.
- A los Monitores que aceptaron recaudar fondos entre la comunidad.
- A todos aquellos, chilenos y extranjeros anónimos, que colaboraron en cualquier forma a hacer de este proyecto una realidad.

CONCLUSIONES

Reconstruir la Cruz de los Mares en el cabo Froward fue un verdadero desafío. Lograr el objetivo propuesto, en un lugar tan inhóspito, con escasos recursos económicos y en un tiempo limitado, es un motivo de justo orgullo para todos aquellos que, en alguna medida participaron en el proyecto.

La planificación y ejecución de la obra fue el resultado de una esmerada coordinación entre personas y empresas que, unidas bajo un propósito común y animadas por una decisión inquebrantable, fueron capaces de levantar una estructura monumental en un lugar considerado casi inaccesible.

La Cruz de los Mares, erigida sobre el extremo más austral del continente americano, fortalece la soberanía de Chile en el estrecho de Magallanes. Es signo de fe y esperanza para los marinos de todo el mundo que navegan las rutas interoceánicas y antárticas y es una demostración de la capacidad tecnológica de nuestros ingenieros y arquitectos, así como de la indiscutible competencia de los técnicos, operarios y obreros chilenos.

La Cruz de los Mares un símbolo visible y perdurable, erigido para conmemorar la inolvidable visita a Chile de Su Santidad Juan Pablo II. Construida por erogación popular, confirma la generosidad del pueblo chileno, acrecienta su fe cristiana y ratifica su amor al Santo Padre a la Patria.