

COLONIZACION MARITIMA EN LA ZONA DEL BAKER (EL CASO DE TORTEL)

*Alexander Tavra Checura
Capitán de Fragata*

INTRODUCCION

CONSTITUYENDO la geopolítica un método para analizar las diferencias entre los Estados, que contiene todo lo que concierne a ellos, resultará válido entonces incorporar su metodología de análisis para enfrentar el estudio de una parte importante del Chile austral, que hasta nuestros días es muy ignorada por la mayoría de nuestros compatriotas: El área del Baker.

Se ha considerado de interés el análisis de las potencialidades del área, puesto que en conjunto con las regiones de Chiloé continental y Aisén conforman la sexta parte del territorio chileno continental, área que permanecía prácticamente incomunicada del resto del país antes de la construcción de la carretera austral "Presidente Pinochet".

En efecto, sus habitantes casi carecían de vías de comunicación entre las distintas localidades, debiendo recurrir —tras ímprobos esfuerzos— a territorio argentino, viajando más de una semana a pie o a caballo para conseguir alimentos o atención médica. La pequeña y dispersa red de caminos y comunicaciones aéreas o terrestres existente no constituía una solución para el aislamiento, debido a la difícil morfología geográfica y climática del área. En definitiva, aquellos compatriotas —en especial los que habitaban las riberas de Aisén y del Baker— dependían vitalmente de los buques de la armada que los aprovisionaban de víveres. Además hay que recordar que hasta la década de los años 70 no existía una cuantificación científica del real potencial de la zona, el cual no podía ser integrado formalmente al desarrollo del resto del país.

Por otra parte, era evidente la urgencia geopolítica por establecer nuevos centros poblados, con el consiguiente refuerzo de aquellos que se encontraban cerca de la frontera, para afianzar más la soberanía nacional. Tanto la puesta en actualidad de conflictos limítrofes aun pendientes con Argentina, como su ocupación indebida de la zona de la laguna del Desierto y la falta de señalizaciones físicas en los "campos de hielo", afectan en forma muy directa al área en cuestión, debido a que en un futuro cercano existirá comunicación vial entre el poblado de Cochrane con Puerto Yungay, en el estuario del Baker, lo que agrega un componente estratégico a considerar pues esta vía de comunicaciones se convierte en una posible línea de operaciones, lo que no deja de constituir un importante antecedente del análisis.

ANTECEDENTES HISTORICOS

Los primeros antecedentes conocidos del área indican que entre los años 1557 al 1679 fueron efectuadas doce expediciones para explorar la entonces llamada Trapananda (Patagonia continental e insular). Entre ellas destacan las del Sargento Mayor Bartolomé Díaz Gallardo (1674), de Antonio Vez (1675-1676) y del sacerdote jesuita José García (1676), quien atravesó el istmo de Ofqui y arribó hasta la entrada del canal Messier, recorriendo el actual canal Baker y denominando el área como "Nación Calen". Con posterioridad, los

exploradores hispanos José Sotomayor y Francisco Machado efectuaron expediciones al área, entre 1678 y 1679.

Ya en el siglo XVIII, el padre jesuita J. Vicuña continuó explorando el área entre 1762 y 1767 y en 1798, mediante merced real, se entrega el primer título de propiedad en el actual territorio de Aisén al Gobernadorcillo de Payos Juan Levien, asignándole un área geográfica que se extendía entre los paralelos 43 grados sur y 48 grados sur (río Yelcho al río Bravo), en pago por los servicios prestados al navegante José de Moraleda.

En el siglo XIX, con el advenimiento de la navegación de vapor y el creciente empleo de los canales para el tráfico de la navegación mercante, son realizadas numerosas expediciones por parte de unidades navales británicas, alemanas, rusas y chilenas, explorando nuevas rutas y conociendo la accidentada geografía insular austral.

Entre ellas resaltan las expediciones británicas de los buques *Beagle* y *Adventure*, entre 1826 y 1833, y las chilenas del Capitán de Corbeta Francisco Vidal Gormaz en la Covadonga, en 1871, y del Capitán de Fragata Enrique Simpson en la *Chacabuco*, entre 1870 y 1871.

Cabe consignar que durante una de las campañas hidrográficas efectuadas por la armada británica fue denominado el estuario del Baker con dicho nombre, en homenaje al Almirante Sir Thomas Baker, entonces jefe de la Escuadra Británica del Pacífico Sur. Así también, se empieza a conocer con el nombre de Tortel el actual pueblo ubicado en la desembocadura del río Baker, existiendo dos versiones conocidas del origen del nombre: Una de ellas lo atribuye al marino español al servicio de la Armada de Chile, Juan José Tortel Maschet, quien habría reconocido dicha zona por los años 1820 a 1825, aproximadamente.

La otra versión señala que Tortel significa "aguas profundas". Hay que recordar que toda la zona estaba poblada por alacalufes (o kawaskars), quienes ocupaban la zona desde la península de Taitao casi hasta el estrecho de Magallanes, de los cuales a comienzos de este siglo se calculaba que existían aún cuatro mil individuos.

En la misma época se llevaba a cabo una importante expedición a cargo del explorador Hans Steffen, entre los años 1892 y 1902, a fin de conocer la geografía del área, especialmente en la zona del Baker y los territorios interiores, siendo acompañado por otros esforzados exploradores, todos los cuales permitieron al Gobierno de Chile contar con más antecedentes respecto al área y así poder defender adecuadamente los intereses nacionales frente al arbitraje británico, a raíz de las dificultades derivadas de la aplicación del Tratado de Límites Chileno-Argentino de 1881 y el Protocolo "aclaratorio" de 1893.

Así, Ricardo Mitchell reconoce los valles de los ríos Pascua y Bravo (1899 y 1900), estudiando la posibilidad de abrir una huella junto al río Baker, lo que efectúa entre 1900 y el verano de 1901, hasta lograr concluir su tarea autoimpuesta. Ese mismo año, Carlos Briceño traza una senda hasta el lago O'Higgins, siguiendo el curso del río Pascua. El esfuerzo de ambos exploradores fue reconocido por el árbitro británico, Thomas Holdrich, quien al visitar la zona en 1902 y efectuar una completa exploración del área constató la existencia de huellas y caminos en la ribera de los ríos Baker y Pascua.

ANALISIS GEOPOLITICO

La zona del Baker comprende tres comunas, a saber: Cochrane, Villa O'Higgins y Tortel.

Cabe destacar que desde 1974 la antigua Comuna del río Baker pasó a constituirse en la nueva Provincia "Capitán Prat", agrupando a las tres comunas antes mencionadas. Lo singular fue que en el Decreto Supremo de regionalización respectivo se determinó que

Tortel sería la capital de dicha provincia, situación que nunca fue concretada, asumiendo de hecho tal rol la Comuna de Cochrane.

Elementos de población del área

Según antecedentes existentes, en 1874 el Estado de Chile otorgó la concesión de 50 mil hectáreas en la hoya del Baker a una sociedad denominada Explotadora del río Baker, cuyos accionistas eran de Punta Arenas, destacándose entre los principales la compañía Ganadera Bridge-Menéndez.

Esta sociedad operaría entre la entrada del río Baker, Tortel y Cochrane; según otras informaciones disponibles se trataría de la misma sociedad (con otro nombre) que existía en el sector del Mayer, ocupado de hecho por Argentina a partir de 1882, cuya área estaba definida desde el sector de vega Pantanosa hasta llegar a cerro Campanario, frente al lago O'Higgins.

El Gobierno de Chile buscaba colonizar y ocupar efectivamente los territorios que le pertenecían y que preveía (como finalmente ocurrió) que serían disputados por Argentina, razón por la cual aceptó sin dudar la oferta de la Sociedad Explotadora del río Baker.

El establecimiento de la sociedad en el área atrajo a diversos trabajadores desde la zona de Chiloé-Puerto Montt, pudiendo determinarse que su advenimiento ocurrió en cuatro etapas separadas en el tiempo.

—La primera etapa, desarrollada en 1901 y 1908, coincide con las llegadas de Francisco Neff y Juan Tornero, quienes se harían cargo de la explotación ganadera de los terrenos asignados. Cabe consignar que, por no ser estos terrenos adecuados para el rol ganadero, la sociedad entró en conversaciones con Mauricio Braun Hamburger, quien envió a dos ingenieros a efectuar un estudio detallado respecto a las posibilidades de criar ganado ovino. Dichos ingenieros, los señores Andrés Bonvalet y Humberto Carr, sostuvieron opiniones encontradas, lo que finalmente decidió al Sr. Braun a iniciar la explotación con la empresa denominada Compañía Explotadora del Baker.

En 1906 la compañía quiebra estrepitosamente, dejando tras de sí un legado de casi 200 obreros muertos, en un episodio poco conocido y del cual han podido ser rescatados algunos antecedentes que serán expuestos más adelante. Es importante señalar que no existen documentos escritos conocidos que demuestren las actividades de la compañía y menos indicaciones exactas de fechas y nombres de lo allí ocurrido. Sin embargo, aun viven personas que conocieron los hechos; a través de uno de ellos, el poblador Reinaldo Sandoval Cifuentes, quien se avecindara en el sector del lago Vargas, Carabineros de Cochrane pudo reconstruir lo sucedido hace 85 años.

Según la versión, la compañía no solo dedicó esfuerzos a la ganadería, sino que también inició la explotación de bosques madereros, despejando grandes extensiones de campo para la crianza de lanares y vacunos, además de instalaciones para almacenar fardos de lana, cueros, carnes, madera y ganado vivo. Todo el abastecimiento de víveres, repuestos y herramientas se hacía por mar, para lo cual contaban con embarcaciones de gran tamaño que recalaban en la desembocadura del río Baker, en el sector denominado bajo Pisagua (actual caleta Tortel), en donde existían algunas construcciones de madera.

En efecto, se sabe que con estas embarcaciones eran trasladados productos vía canal Messier, hasta encontrarse con los barcos mercantes de la Compañía Menéndez, de Punta Arenas, los que no ingresaban a la zona de los canales del Baker para traspasar la carga.

La compañía atrajo cada vez a mayor cantidad de obreros para trabajar en sus campos, aunque de estos no quedan vestigios de huellas u otras sendas de penetración entre los puntos más notables. Finalmente, los malos manejos financieros condujeron a la compañía a la quiebra en 1906, desconociéndose la cantidad de trabajadores que laboraban en sus campos en dicha fecha.

Lo que sí hoy se conoce es que poco antes de retirarse la compañía del área se produjo la muerte masiva de unos 200 obreros, al término del almuerzo colectivo que recibían en el sector de punta de Casas. Casi con certeza se puede sostener que ella se produjo por envenenamiento a través de la comida; quizás, buscando la compañía evitarse la cancelación de sueldos impagos ante la inminente quiebra, las víctimas fueron sepultadas en el cementerio ubicado en un brazo del río Baker, donde actualmente sólo quedan unas 30 cruces debido a que las crecidas del río se han llevado gran parte del terreno del sector, lugar en el que hoy crecen grandes árboles y abundante vegetación. De las construcciones, casas, bodegas y demás instalaciones de la compañía nada quedó para el futuro, sabiéndose que algunos de los trabajadores sobrevivientes ocuparon las tierras abandonadas para trabajar en forma independiente. De ellos se conoce la identidad de los pobladores Jorge Chodil Millacura, Octavio Vargas Yáñez, Santos Vargas Yáñez, Blas Jiménez Díaz y el ya citado Reinaldo Sandoval Cifuentes, los que serían los primeros pobladores del área de caleta Tortel.

—La segunda etapa de la colonización, iniciada a partir de 1913, se produjo al iniciar su operación la Compañía Ganadera Valle Chacabuco, ubicada en el sector interior del lago Vargas, hasta el actual pueblo de Villa O'Higgins. Esta compañía se asoció a la Sociedad Ganadera Argentina del Lago Posadas, de cuyas obras quedaron grandes extensiones de postes y tendidos de cables telegráficos, desde el sector de El Rincón hasta el rápido Borquez, por el río Baker. Al igual que en la primera etapa, existen fundados antecedentes que demuestran que ambas compañías pertenecían a los anteriores dueños de la Sociedad Explotadora del Baker, con capitales tanto en Argentina como en Chile y cuyos principales accionistas se radicaban en Punta Arenas.

Los trabajadores de la Compañía fueron estableciendo familias en toda el área, que se caracteriza por sus grandes valles y llanuras, creando una creciente dependencia desde poblados argentinos y en especial de San Julián, donde les era más fácil recurrir para sus compras que hacerlo en el poblado chileno más cercano, Balmaceda, cerca de Coyhaique. Sin embargo, la compañía fue enfrentando cada vez mayores dificultades económicas, hasta llegar a una nueva quiebra en 1916-1917. En dichas circunstancias, el señor Carlos von Flack obtuvo oficialmente permiso de establecimiento en las tierras de la ex Compañía Explotadora del Baker, dando inicio a una nueva etapa de labores que también fracasarían en breve plazo.

—La tercera etapa de colonización se produjo entre los años 1917 a 1942, cuando arriba a la zona Esteban Lucas Bridges (1921), convirtiendo a la antigua Compañía Ganadera Valle Chacabuco en la Sociedad Ganadera Valle Chacabuco. En sus tareas, Bridges recorrió la zona en busca de una vía de comunicación hacia la costa; respecto de este hecho transcribimos un párrafo de sus relatos: "Subí de a pie a un otero del cerro Atravesado, acompañado de los hermanos baqueanos Quezada, con el fin de avistar el Pacífico. No logrando divisarlo resolví regresar a la base, satisfecho de mi larga excursión exploratoria". Cabe destacar que dicho cerro hoy lleva su nombre: "Lucas Bridges".

En dicha época, considerando la creciente población del sector, la Jefatura del Cuerpo de Carabineros de Chile (recién creado oficialmente en 1927) comisionó un destacamento

para que cumpliera misiones de vigilancia de fronteras y afianzara la soberanía nacional, apoyando a los pobladores. Con el tiempo este destacamento se convertiría en la Tenencia "Entrada Baker" dependiente de la Comisaría de Carabineros de Chile Chico, jurisdicción de la Jefatura de Aisén y de la Zona de Inspección de Carabineros de Valdivia. Al establecerse un núcleo mayor de pobladores en el lago Cochrane, la Tenencia de Carabineros fue trasladada hacia dicho sector, donde fue iniciada la consolidación del actual poblado de Cochrane.

Durante la misma época fue establecido un Retén en el sector río Mayer, para apoyar a los pobladores que vivían en durísimas condiciones. En efecto, transitar hacia Coihaique o Balmaceda sólo era posible en verano, a través de un portezuelo que cruzaba los márgenes de los lagos Christie y Alegre, río Bravo y río Salto, en medio de abundantes turbales, pedregales, nevados y campos de hielos con grandes abismos y de muy malas condiciones para el tránsito caballar. El resto del año permanecían aislados.

Los ingresos de aquellos pobladores provenían principalmente del comercio de ganadería y de algunos trabajos en haciendas argentinas, cercanas a la frontera. Dicho comercio era realizado en precarias condiciones, pagándoseles precios ridículos considerando las distancias que debían recorrer, dificultades de tránsito y calidad del ganado. Por ello, sólo cada tres o cuatro años, los pobladores vendían su ganado en Argentina o cuando concurría algún comprador desde Coihaique o Magallanes.

Los aspectos sanitarios y educacionales eran prácticamente inexistentes, por lo que Carabineros inició la atención de los pobladores con un practicante del Retén río Mayer, aunque en casos delicados estos debían recurrir a la benevolencia de las autoridades argentinas de San Julián, Gobernador Gregores y Tres Lagos, ante la imposibilidad de concurrir a Coyhaique y/o Punta Arenas. Asimismo, eran enseñadas las primeras letras a un pequeño grupo de niños lugareños, en dependencias del Retén río Mayer.

—La cuarta y última etapa de colonización de la región del Baker fue iniciada entre los años 1943 a 1965, cuando vence el período de concesión de terrenos fiscales a la antigua Sociedad Ganadera Valle Chacabuco, el cual no podía ser renovado de acuerdo a la reciente Ley de Reforma Agraria dictada por el Gobierno de don Eduardo Frei (1965); en consecuencia, se procede a liquidar los bienes de la sociedad, pasando el inventario y el ganado a poder de la Corporación de la Reforma Agraria, finalizando así lo que fue base fundamental de la colonización del sector del lago O'Higgins.

En la misma fecha y por iniciativa de los Carabineros del Retén río Mayer fue ubicado un terreno apropiado junto al río Mayer para establecer una pista de aterrizaje, aterrizando en 1965 el primer avión civil proveniente desde Coyhaique. Con la ayuda de los pobladores, Carabineros levantó algunas dependencias, tales como un galpón para la Empresa de Comercio Agrícola, casa para un radiooperador de la Fuerza Aérea de Chile y otra para una familia de pobladores. Este pequeño núcleo se constituyó el 12 de octubre del mismo año 1965 en el pueblo de Villa O'Higgins, ubicado en latitud 48 grados 28' sur, longitud 72 grados 33' oeste, a 320 kilómetros (en línea recta) de Coyhaique, a 133 kilómetros de Cochrane y a 365 kilómetros de Puerto Natales.

Casi al mismo tiempo la zona adquiere relevancia al desencadenarse los sucesos de laguna del Desierto, llegando al poblado diversas familias expulsadas de sus terrenos por la Gendarmería argentina. Con el transcurso de los años las instalaciones van creciendo en importancia, hasta que en 1980 fue creada la Comuna de Villa O'Higgins, que en conjunto con las de Cochrane y caleta Tortel conforman la nueva Provincia "Capitán Prat", de la XI Región.

Mientras tanto, en el área costera los pobladores quedaron en 1954 ocupando el sector de caleta Tortel. Dado su virtual abandono y la casi inexistencia de comunicaciones con el interior del territorio se trasladan en una pequeña embarcación a remo hasta Puerto Edén, solicitando a través de la radioestación ayuda para su sostenimiento.

La armada se hizo eco de sus necesidades, determinando que la mejor solución a sus dificultades sería establecer un servicio regular vía marítima desde Punta Arenas y solicitó apoyo de los Ministerios de Interior, Agricultura y Hacienda, de las Intendencias de Aisén y Magallanes y de otros organismos del Estado, el cual nunca fue materializado en forma alguna. Como las gestiones a nivel gubernamental no tuvieron éxito, el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval destacó al transporte *Micalvi* para ayudar a los pobladores del sector. Además, determinó que se encargaría de abastecerlos regularmente, evacuando los enfermos más graves y sacando sus productos, principalmente madera de ciprés, hacia Punta Arenas.

Para ello fue instalado en caleta Tortel un Puesto de Vigía y Señales con ayuda de los pobladores (actual Capitanía de Puerto), dejando de dotación a un radiotelegrafista y un enfermero. En 1955 la dotación del *Micalvi* levantó, con los pobladores, una bodega para almacenar los productos recibidos hasta su retiro por los interesados, que en su mayoría eran residentes lejanos de caleta Tortel, establecidos a lo largo del río Baker o en diferentes fiordos de la zona.

Asimismo, considerando el alto grado de analfabetismo de los pobladores, la armada levantó en el sector del lago Vargas una pequeña escuelita, con sala de clases y dependencias para un profesor, contratando a una profesora que se mantuvo en funciones sólo dos temporadas, quedando la escuelita abandonada a su suerte hasta 1965, cuando entre enero y abril el capellán de la armada, padre Salvador Marzana, asesorado por un profesor primario y un Cabo infante de Marina, desarrollaron una campaña alfabetizadora para enseñar las primeras letras a un gran número de niños.

Del mismo modo, estableció en el Subdepartamento de Bienestar Social Magallanes una sección especial para atender las necesidades de los pobladores y la venta de sus productos, hasta lograr en 1965 la creación de la Cooperativa de los pobladores del Baker, actualmente en funciones.

En 1966 fue construida una posta sanitaria, por parte del Departamento de Obras y Construcciones de la Tercera Zona Naval, cuya atención hasta hoy es efectuada por cuenta de la armada, manteniendo a un Cabo Enfermero, el cual junto al Capitán de Puerto constituyen el nexo entre la población y los movimientos de buques de la armada, ya sea para atender el carguío de sus productos en diferentes lugares, operar el servicio de Correos y Telégrafos y también efectuar el patrullaje naval mediante una pequeña lancha, allí destacada.

El mismo año la armada obtiene que la Empresa de Comercio Agrícola instale una bodega para atender las necesidades de los pobladores, la cual hasta hoy es la única fuente de aprovisionamiento de la comuna, siendo abastecida periódicamente desde Punta Arenas a través de una barcaza de la armada. En 1976 fue fundada la escuela-internado construida con ayuda de los pobladores, siendo bautizada "Comandante Luis Bravo", oficial de la armada de destacada labor en apoyo de Tortel y que recientemente había fallecido. En 1978 se determina que el Distrito del Lago Vargas pase a depender de la Comuna de Cochrane, quedando fuera de la responsabilidad de Tortel aquella zona que acogiera a los primeros pobladores, 70 años antes.

Por último, cuando fue creada la Provincia "Capitán Prat", en 1980, fue fundada la Ilustre Municipalidad de Tortel, quedando instituida definitivamente la Comuna de Tortel en 1987. Fue creado el Réten de Carabineros de Caleta Tortel, dependiente de la Subprefectura Capitán Prat (Cochrane), efectuándose un censo que contabilizó un total de 412 pobladores (junio 1990) en el área.

Elementos físicos de la Comuna de Tortel

La Comuna de Tortel es la más septentrional de la Provincia "Capitán Prat". Ubicada entre los campos de hielo norte y sur de la Región de Aisén, la superficie total de la comuna alcanza a 19.940 kilómetros cuadrados y sus límites son los siguientes:

- Al norte, con la Provincia de Aisén.
- Al sur, con la XII Región de Magallanes.
- Al este, con las Comunas de Cochrane y O'Higgins.
- Al oeste, con los canales interiores del Pacífico suroriental. La pequeña bahía de Tortel, rodeada de cerros boscosos y escarpados, es muy profunda y de aguas tranquilas.

La quietud de sus aguas permite incluso que en períodos invernales extremos se pueda transitar con precaución hasta el otro extremo del pueblo, a través de la superficie del mar congelado.

La topografía del terreno es accidentada, ya que la caleta se levanta en un cerro cubierto de vegetación que, por la configuración física de su contorno, no permite la existencia de calles y senderos, lo que ha obligado a los pobladores a construir una red de callejuelas de madera de ciprés apoyadas en el fondo marino, conocidas como "envaralados", obras únicas en toda la región y probablemente en Chile, la cual se extiende a todo el poblado, uniendo los sectores de El Junquillo, Playa Ancha, Centro, El Rincón, etc., llegando hasta la pista de aterrizaje y contando con casi cuatro kilómetros de vías peatonales construidas.

Pertencen a la Comuna de Tortel tres grandes sistemas hidrográficos: Los del río Baker, río Pascua y río Bravo, los cuales tienen su origen en las pampas patagónicas, atraviesan los contrafuertes andinos por profundas quebradas y valles y terminan su recorrido hacia el mar en fiordos de formación glacial.

Sus características, en orden de importancia, son las siguientes:

—*Río Baker*. Nace en los ventisqueros del volcán Hudson, conformando el río Ibáñez y siendo parte del sistema lacustre del lago General Carrera (lago Buenos Aires en el sector argentino), cuyo desagüe es el río Baker, con un caudal de casi 600 metros cúbicos por segundo en un corto pero caudaloso recorrido, el que recoge las aguas del río Neff, Chacabuco, de La Colonia, Cochrane, de Los Medios, etc., desembocando en el canal Baker, en las cercanías de caleta Tortel.

—*Río Pascua*. Nace en el lago O'Higgins (lago San Martín en el sector argentino), desembocando también en el canal Baker.

—*Río Bravo*. Nace en el ventisquero del cerro San Lorenzo, sector del lago O'Higgins, desembocando en el estero Mitchell, cerca de la caleta Yungay.

Cabe destacar que los tres grandes ríos señalados, en su conjunto reúnen potencialmente más del 50 por ciento de toda la capacidad hidrológica del país, además de ser extremadamente caudalosos.

En cuanto a la climatología, en el área de Tortel existen condiciones de clima frío y lluvioso con abundantes precipitaciones que fluctúan entre 3.500 y 4.000 milímetros al año en las épocas de malos tiempos, las cuales duran entre tres a seis días con lluvias continuadas, habiéndose llegado a veces hasta treinta días de lluvias interrumpidas. Las temperaturas medias fluctúan entre 6 a 8 grados centígrados; en verano (enero) varían entre los 14 y los 16 grados centígrados sobre cero y en invierno (julio) de 0 a -6 grados centígrados.

Al interior de la comuna y como consecuencia de las intensas precipitaciones existe abundante vegetación y bosques nativos impenetrables, donde destaca la existencia de cipreses, que por casi ocho décadas han constituido la única fuente de ingresos de la población al utilizarlos para hacer postes, muy apreciados por los ganaderos de Magallanes por su gran durabilidad (sobre 70 años), expuestos a rigurosas condiciones de humedad.

Elementos económicos de la comuna de Tortel

Sin duda, lo que más ha transformado la vida de los pobladores de la Provincia "Capitán Prat" es la creciente comunicación que se espera con el resto del país a través de la carretera austral iniciada en 1976, que constituye una obra monumental del anterior Gobierno.

Esta obra ha logrado unir las Regiones de Chiloé continental y Aisén, abriendo la posibilidad de explotar las riquezas encerradas en un área de 135 mil kilómetros cuadrados, la sexta parte del territorio chileno continental (excluida la Antártica chilena). Aunque es prematuro determinar con exactitud la relevancia del potencial económico del área, bastará recordar que las tierras que ya han sido incorporadas a la explotación ganadera permitirían alimentar hasta 900 mil ovinos y 135 mil bovinos. Sus bosques contienen cipreses, coigües, tepas y lengas, además de evidentes riquezas minerales, hidráulicas y turísticas, todas ellas inexploradas.

Los trabajos de la carretera austral contemplan la ejecución, por etapas, de 758 kilómetros de ruta longitudinal entre Puerto Montt (X Región) y Puerto Yungay (cerca de Tortel); 47 kilómetros de rutas transversales; casi 6 kilómetros de puentes y 223 metros de túneles. Su costo, estimado en unos 200 millones de dólares (1988), fue financiado parcialmente con préstamos del BID. La ejecución de los trabajos es llevada a cabo a través del Ministerio de Obras Públicas y del Cuerpo Militar del Trabajo del ejército. Al término del proyecto se pretende extender la ruta hasta Villa O'Higgins, lo cual se podría alcanzar a fines de 1992, completando así 1.200 kilómetros de carretera.

En el caso particular de Tortel, la carretera austral le presenta un serio dilema. En efecto, el crecimiento urbano de Tortel está limitado a su actual realidad, no siendo factible unirlo por tierra a ningún otro sector que desemboque en la carretera austral. Solo existe la posibilidad de construir una "senda" peatonal en el sector del Baker ("Vagabundo") hasta Puerto Yungay, quedando precariamente comunicados Tortel-río Bravo-río Pascua y Villa O'Higgins.

Por otra parte, el proyecto de la carretera austral considera finalizar la ruta en Puerto Yungay, cuya senda ya está señalizada y considerada su ejecución para 1992. Este puerto, ubicado en el estero Mitchell, a unas 18 millas de Tortel, no debe ser confundido con caleta Yungay, la que se encuentra en el mismo estero, pero más al este.

Es notable destacar que en la actualidad Puerto Yungay sólo existe en su nombre y en la presencia de algunas construcciones nuevas pero deshabitadas, diseñadas y promovidas por

el misionero italiano de la Orden de Don Guarnella, padre Antonio Ronchi, el cual ha sido uno de los más grandes apoyos de la comunidad del Baker.

Este misionero se propuso —hace años— construir un nuevo pueblo que pudiese crecer en el futuro y que estuviese conectado con la carretera austral. De allí que iniciase solo la construcción de un pueblo, el cual cuenta con plano regulador, una iglesia, casa para el párroco, una escuela, tres casas para los primeros pobladores, una pequeña maestranza-aserradero, un motor generador y un muelle para embarcaciones menores. Incluso, cuenta con un tractor y algunas cabezas de ganado, en un área que se presta convenientemente para la vida de los pobladores.

El plano regulador considera la habilitación de Servicios Públicos, Carabineros, Capitanía de Puerto y, como reconocimiento al permanente apoyo de la armada, las calles llevan los nombres de "Infantes de Marina", "Orompello", "Elicura" y la plaza "Madre de la Divina Providencia". Entre otros, las obras consideran además las instalaciones de una turbina hidroeléctrica, otro generador y una red de distribución de agua potable. Sin embargo, pese a los esfuerzos del padre Ronchi para convencer a los tortelinos de trasladarse al nuevo pueblo, nadie se ha decidido aún a hacerlo, lo que se atribuye principalmente al hecho que Tortel ya se encuentra consolidado como pueblo; en cambio, en Puerto Yungay hay que hacerlo casi todo.

Por otra parte, la cercanía del aeródromo y la existencia de servicios básicos desincentiva la migración desde Tortel hacia el estero Mitchell, puesto que aún no pueden ser percibidos los beneficios que, indudablemente, acarreará la carretera austral. Para el presente año se ha considerado la ejecución de algunas obras muy importantes para Tortel, que incluyen la construcción de una nueva escuela (a un costo de 150 millones de pesos), así como una posta de salud (a un costo de 33 millones de pesos). También existe un estudio técnico de la Dirección de Obras Portuarias para construir un muelle para el atraque de barcas y buques regionales en Tortel, todo lo cual evidencia una falta de visión geopolítica al favorecer el desarrollo de una población evidentemente menos conveniente que Puerto Yungay.

En lo que respecta a las comunicaciones aéreas, en los últimos dos años se ha incrementado la utilización del aeródromo de caleta Tortel por parte de aviones militares y civiles, destacándose que pueden operar —sin ninguna clase de dificultades— aviones bimotores de características STOL (pistas cortas o Short-Off and Landing). Esta pista, de ripio, está construida junto al río en una extensión de 600 metros y con una adecuada área de aproximación; su construcción fue realizada acarreando materiales desde la orilla opuesta, mediante el empleo de botes y carretillas de mano. El aeródromo es mantenido por la Dirección General de Aeronáutica, habiendo sido completamente restaurado en el año 1989. Lo interesante de su existencia es que en la actualidad una empresa pesquera que opera en la zona del golfo de Penas (Empresa Pesca-Chile) está efectuando relevos de dotaciones de pesqueros vía aérea, empleando a Tortel como puerto de intercambio de ellas, llegadas vía Balmaceda.

Además, se ha planteado la posibilidad de que una o dos empresas pesqueras sean instaladas con plantas procesadoras, pero encuentran el grave problema de que no se cuenta con la suficiente energía eléctrica, fundamental para su trabajo. En efecto, en Tortel existen sólo tres motogeneradores: Uno de la armada y dos municipales, los cuales sólo satisfacen el alumbrado de viviendas y de la calle peatonal del sector llamado "Costanera".

La posibilidad de instalar pisciculturas, frigoríficos y otras obras de carácter pesquero dependerá entonces de la solución de estas dificultades. La Municipalidad de Tortel ya

cuenta con dos ofrecimientos concretos: El padre Ronchi ofreció donar un generador de 40 KW y la Empresa Pesca-Chile otro de 50 KW, debiendo el municipio confeccionar los estudios técnicos, el pueblo aportar los postes de cipreses para el tendido eléctrico y alguna empresa eléctrica ejecutar las obras.

En cuanto a otras actividades comerciales o económicas, no existen de ninguna clase, con excepción de dos pequeños comercios. El carácter monoprodutor del pueblo (los postes de cipreses) y la falta de vías expeditas de comunicación con el resto del territorio convierten a Tortel en un pueblo absolutamente vulnerable. De hecho, basta que el buque de la armada demore algunos días su recalada (cada 4 meses) para que se produzca en el pueblo un descalabro generalizado; por ello, resulta doblemente preocupante que Tortel carezca de otro medio de comunicación efectivo que no sea de la armada.

Finalmente, cabe señalar que la producción de postes de cipreses cada vez es más difícil y escasa, ya que para obtener mejores piezas los tortelinos deben aventurarse largos períodos hacia el interior, buscando reunir—en promedio—de 150 a 200 postes por trabajador en un lapso de dos a tres meses, postes que deben ser trabajados a golpe de hacha y arrastrados hasta la ribera de los esteros, hacia los denominados "puertos", simples rocas donde las barcas de la armada pueden apoyar sus rampas y proceder a su carguío.

En esta tarea, los tortelinos se inician desde temprana edad, pudiendo observarse expertos leñadores de ocho a diez años de edad, los que —evidentemente— no regresan jamás a la escuela, apremiados por sus padres en busca de obtener mejores ingresos, los que en conjunto para un grupo familiar no exceden de unos cien mil pesos cada cuatro meses.

Entonces, resulta que la única fuente de trabajo proviene de la explotación de bosques nativos (los que teóricamente cuentan con protección especial, no debiendo ser explotados ni menos comercializados) existentes en sectores que constituyen reservas forestales y/o parques nacionales. Las autoridades no han aplicado medida alguna para impedir tal actividad, puesto que los costos sociales serían de una magnitud intolerable.

Esta es una muy poderosa razón para reorientar las actividades laborales de los pobladores hacia otras áreas, tales como la pesquería o la ganadería, en cualquiera de sus variantes.

PERSPECTIVAS FUTURAS DE LA ZONA DEL BAKER

Al analizar los antecedentes expuestos resulta evidente que la Región del Baker se encuentra enfrentada a un momento crucial de su desarrollo. En efecto, tras casi ser completada la carretera austral "Presidente Pinochet", cuando se llegue hasta Puerto Yungay el país contará con nuevas posibilidades de una zona casi desconocida y escasamente poblada.

Sin embargo, resulta evidente que la carretera no será la única solución para el desarrollo de la zona, vinculada así al centro del país. De hecho, la existencia de la enorme barrera que constituye el campo de hielo sur impedirá por mucho tiempo más continuar los esfuerzos para unir el territorio hasta la Provincia de Última Esperanza. Lo anterior permite visualizar, entonces, las grandes posibilidades que existirán al complementarlas con un eficaz sistema de transporte marítimo, el único que no requiere excesivas obras de arte para movilizar cargas de toda clase, empleando las infinitas posibilidades del mar.

Se debe recordar la gran vulnerabilidad que presentará toda esta red caminera, dependiente de un solo camino longitudinal y varias rutas transversales, muy sensibles a las

condiciones meteorológicas usuales del área y además muy cercanas a las fronteras, lo que exigirá al nivel político atender con especial cuidado todos los aspectos de su correcta utilización.

A fin de visualizar lo que a juicio del autor representan las mejores posibilidades del área desde el punto de vista geopolítico, serán expuestas algunas ideas que podrían constituir alternativas de desarrollo, como complemento de la situación actual.

Desde un punto de vista poblacional

Una primera apreciación permite sostener que, geopolíticamente, la principal consecuencia positiva de la integración de la zona del Baker con el resto del territorio será el incentivo a un mayor poblamiento, atrayendo a otros compatriotas que podrán contribuir, con su esfuerzo y su presencia, a incorporar miles de hectáreas del territorio interior y muchas millas de costa, hoy deshabitadas, al progreso del país. Sin embargo, ello exigirá al Estado proveer los recursos necesarios para fomentar y apoyar este poblamiento, puesto que la zona del Baker, de alguna manera más o menos importante, tiene influencia en las estrategias de desarrollo y defensa.

Otra consecuencia positiva se aprecia en un aumento de la cohesión social de los compatriotas que viven en la zona, factor importante del poder nacional. En efecto, al alcanzar a todos estos núcleos la organización administrativa y política del Estado aumentará significativamente el grado de lealtad a las instituciones nacionales, aunque la escasa y dispersa distribución geográfica de los pobladores no influya significativamente en el plano electoral.

En la zona no existen antecedentes de fuerzas centrípetas disociadoras, ya sean de origen externo, religioso o de índole económica; por el contrario, se ha podido apreciar una fuerte corriente nacionalista y de amor a la patria, labor en que han tenido gran importancia los servicios de Carabineros y de la Armada, apoyando con su presencia en los contrafuertes cordilleranos y en la costa la vida de los pobladores del Baker.

En el área de la Comuna de Tortel la consolidación de Puerto Yungay y su consecuente poblamiento probablemente causaran la absorción de la actual población de Tortel, o quizás se logrará un modo de vida que combine las ventajas de ambas localidades. En cualquier caso, el crecimiento de las actividades económico-productivas será un fuerte incentivo para mejorar la actual densidad y distribución de la población, previéndose que existirá un lento pero sostenido interés por asentarse en esta zona que promete muchas posibilidades de desarrollo.

Desde un punto de vista físico

Definitivamente, existen realidades —como la actual ubicación de Tortel— sin ninguna posibilidad de crecer ni desarrollarse más allá de lo que ha llegado a ser en estas décadas, y también la existencia de Puerto Yungay, futuro terminal de la carretera austral.

Geopolíticamente, la zona del Baker resulta ser extremadamente complicada de definir. Sus actuales condiciones de aislamiento entre las comunas la asimilan a una especie de territorio fragmentado de tipo continental (excluyendo, eso sí, toda la geografía insular adyacente que conforma la red de canales interiores hasta el golfo de Penas).

La Provincia "Capitán Prat", parte integral de la XI Región (Aisén), se encuentra mucho más al sur que el golfo de Penas, resultado más rápido, efectivo y rentable su contacto vía marítima con la XII Región (Magallanes y Antártica chilena). La fuerza de los hechos

evidencia que el área del Baker se relaciona fundamentalmente con Magallanes (donde hoy existe su único mercado); entonces habrá que reapreciar la conveniencia de un cambio de dependencia administrativa, como consecuencia de la realidad geográfica.

Otro aspecto relevante es que la provincia cuenta con sólo un acceso al mar (vía carretera austral); por lo tanto, la geografía canaliza el futuro desarrollo hacia la hoya del Baker, punto que deberá ser tenido permanentemente a la vista.

En cuanto al clima, las condiciones existentes, si bien son duras, no difieren significativamente de otras que se presentan en la región. Para un pueblo como el nuestro, formado en la inclemencia del tiempo y de la naturaleza, no debieran constituirse en obstáculos para el desarrollo de actividades económicas que necesariamente traerán aparejadas las nuevas novedades.

Respecto a la configuración de los suelos y las riquezas forestales se aprecia que debe ser manejada con extremo cuidado la explotación maderera, puesto que el bosque nativo ha estado disminuyendo y no se conoce esfuerzo alguno por reforestar o bien por realizar un manejo científico de su explotación. Las características de las tierras del área no se aprecian aptas para el cultivo; en cambio, sí pueden contener ganadería ovina o bovina, aunque en sectores claramente definidos.

Debe considerar en detalle la configuración del relieve geográfico, difícil, abrupto y canalizado por la única ruta existente. En caso de guerra ello debe facilitar operaciones de carácter defensivo, pero a su vez constituye una nueva línea de operaciones militares que no deberá ser desatendida. Luego, resulta muy conveniente asentar en la zona una adecuada guarnición militar, para así cautelar convenientemente los intereses nacionales.

Lo más relevante de la región está constituido por las características hidrológicas que existen en los principales ríos que la cruzan. En un futuro cercano perfectamente podrían ser desarrolladas obras hidroeléctricas de envergadura, para así contribuir al desarrollo de industrias y también para exportar energía al vecino país del este con el consiguiente beneficio para Chile dado su bajo costo en comparación a otras fuentes de energía.

En lo que se refiere a las costas del área del Baker, a diferencia de otras zonas donde existen numerosos peligros a la navegación, aquí los pocos que existen son claramente conocidos; en efecto, los canales, esteros, fiordos y caletas son en general limpios, profundos y muy buenos tenederos. Ocasionalmente y solo en las cercanías de desembocaduras de ríos o ventisqueros existe abundancia de témpanos y zonas embancadas, lo que permite operar con seguridad a buques de calado mediano.

Las facilidades actuales portuarias son nulas, con excepción del embarcadero de caleta Tortel, donde atracan barcas de la armada, aunque en forma precaria dada la falta de solidez de su estructura. Si es construido el muelle proyectado por la Dirección de Obras Portuarias podrán atracar con seguridad buques de hasta unos 809 metros de eslora, con la cual se presentara una muy interesante posibilidad para los buques-factoría que operen en el área del golfo de Penas, de tal forma que Tortel podría desarrollar una eficiente actividad pesquera, combinada con la existencia del aeródromo cercano para tales fines.

Por su parte, en Puerto Yungay existe una playa excelente para varar barcas y la calidad y gradiente del fondo marino permitirían construir una rampa de desembarque-embarque para transbordadores medianos, los cuales podrían embarcar o desembarcar vehículos con carga desde el interior del territorio y así combinar su transporte hacia o desde Puerto Chacabuco-Punta Arenas, vía carretera austral.

A propósito se deja como comentario final del análisis físico las extraordinarias posibilidades que presenta la zona del Baker para el turismo "de aventura", para gran cantidad de compatriotas y turistas extranjeros. Constituye un gran incentivo viajar a través de la carretera austral vía Puerto Montt-Puerto Chacabuco-Aisén, o Puerto Montt-Castro-Chaitén. A juicio del autor, la zona del Baker presenta bellezas excepcionales.

En efecto, si a los ventisqueros que se encuentran prácticamente en todos los fiordos se agrega las aguas tranquilas y limpias, la pesca y la fauna silvestre (huemules, cóndores y pudúes, entre otros), los lagos, ríos y caídas de agua y además la cercanía con Punta Arenas, esto permite proyectar que sería fácil y económicamente factible realizar circuitos que, iniciados en Punta Arenas (vía transbordador o barcaza hasta Puerto Yungay), finalizaran en Puerto Montt o quizás regresando de nuevo a Punta Arenas vía territorio argentino, lo que además permitiría incorporar turismo proveniente de aquel país, con resultados insospechados.

Desde un punto de vista económico

La zona del Baker contiene recursos y potencialidades enormes, aunque no totalmente cuantificados y, menos, desarrollados. Sin embargo, las labores del Estado o de sus instituciones armadas no son suficientes, por sí solas, para lograr su desarrollo.

De acuerdo al rol subsidiario del Estado debiera fomentarse otros incentivos a fin de promover la creación de empresas que asuman el riesgo consiguiente, pero que a su vez puedan usufructuar de los beneficios legítimos que la Provincia "Capitán Prat" podría generar.

La futura instalación de industrias forestales, pesqueras, mineras, de energía, de empresas de transporte y comunicaciones, de turismo e incluso de servicios, permite vislumbrar un polo de desarrollo regional centrado en el área de Puerto Yungay-Tortel como salida natural de la mencionada provincia, complementado por el área laguna San Rafael-golfo de Penas, que también contiene posibilidades muy promisorias en cuanto a un desarrollo similar.

En efecto, aunque el tema del istmo de Ofqui (profusa y documentadamente tratado con anterioridad por destacados autores) haya sido pospuesto indefinidamente, debiera estudiarse nuevamente la conveniencia de su apertura, conectando la laguna San Rafael con el golfo de Penas, pues presenta la enorme ventaja —desde un punto de vista geopolítico y económico— de ofrecer innumerables posibilidades de colonizar y desarrollar toda la parte sur de la XI Región y, por consiguiente, del área del Baker.

Una adecuada comprensión de las ventajas a mediano y largo plazo podría hacer recomendable emprender esta obra como complemento a la carretera austral y, de esta manera, continuar desarrollando las potencialidades del país hacia el océano Pacífico, bajo un concepto de desarrollo integral del territorio. De hecho, la sola existencia de esta facilidad de navegación por aguas interiores casi ininterrumpidas, desde Puerto Montt hasta Punta Arenas, favorecería el renacimiento del cabotaje regional, que así se convertiría en el nervio vital en que se sustentaría el desarrollo previsto para la XI Región.

Este cabotaje regional sería absolutamente factible de realizar con embarcaciones de tonelaje mediano (1.500 toneladas) y de calado escaso (2 a 3 metros), ya sean barcasas o transbordadores especializados. Lo anterior, además, favorecería la instalación de nuevos servicios de reparación y mantención de la flota regional, al sur de Puerto Chacabuco.

Se estima que el apoyo de la armada resultará fundamental en estas tareas, desde el transporte de la maquinaria especializada hasta el sostenimiento logístico que requieran las obras y su personal. La pregunta que cabría hacerse es si acaso el Gobierno estaría dispuesto a financiar esta obra, la que podría ser materializada de la misma forma que fue enfrentada la construcción de la carretera austral, esto es, contratar créditos externos para financiar las obras y ejecutarlas con el apoyo de la Armada y el Cuerpo Militar del Trabajo, del Ejército de Chile.

CONCLUSIONES

En base a los antecedentes expuestos es posible concluir que:

—La construcción de la carretera austral y su prolongación hasta Puerto Yungay no puede ser considerada como obra terminal de desarrollo; por el contrario, si no es complementada con otras obras de envergadura el esfuerzo será casi vano.

—Es muy importante insistir en la conveniencia de abrir el istmo de Ofqui al tráfico marítimo regional. El desarrollo de la XI Región y el consecuente poblamiento posterior requerirán contar con una vía segura de aguas interiores, que solamente Ofqui ofrece.

—El transporte marítimo integral continuará siendo la solución más completa y adecuada para comercializar las riquezas que contiene la Región del Baker. En su fomento, la armada deberá asegurar la navegación y apoyar el desarrollo del cabotaje privado en el área.

—La zona del Baker es otro ejemplo del carácter oceánico de Chile. Muchas carreteras, por sí solas, de nada sirven si no se rompe el círculo vicioso del argumento que, por falta de servicios marítimos regulares a los pequeños poblados del área, se impide o restringe la expansión de actividades, las que por sí solas abaratarían los costos de fletes y transporte.

—El desarrollo de la zona del Baker se complementa perfectamente con el nuevo concepto del Mar Presencial, ya que para estar presente y participar de las actividades de la alta mar, en especial frente a la zona insular austral, se tendrá que contar con importantes puntos de apoyo y bases logísticas cercanas. El área Raper-Baker se presenta convenientemente para ello.

—El poblamiento actual de la hoya del Baker no habría sido posible sin el apoyo de la armada. Hoy se hace urgentemente necesario que los respectivos Gobiernos Regionales asuman activamente sus responsabilidades en apoyo de los procesos que correspondan a un plan nacional, derivados de los respectivos Objetivos Nacionales Permanentes.

RECOMENDACIONES

—Que los organismos competentes del Estado utilicen la enorme experiencia ganada con la construcción de la carretera austral, para complementar la obra con la apertura del istmo del Ofqui empleando las capacidades del Cuerpo Militar del Trabajo, apoyado por la armada.

—Que sea incentivada la instalación en el área del Baker de empresas pesqueras, pisciculturas o bases de operaciones de buques-factoría, lo que necesariamente contribuiría a desarrollar otras capacidades potenciales de la región y así dejar de lado su carácter monoprodutor.

—Que mientras no existan empresas privadas que satisfagan las necesidades de transporte hacia y desde el área del Baker, la armada continúe apoyando con sus barcasas el incipiente desarrollo que se producirá con la apertura de la ruta Cochrane-Puerto Yungay.

—Que sea analizada la conveniencia de traspasar la dependencia administrativa de la Provincia "Capitán Prat" a la XII Región, para así enfrentar decididamente el desarrollo integral de una zona con enormes posibilidades de futuro.

BIBLIOGRAFIA

- *La Armada de Chile*, de R. Fuenzalida B., 1975.
- "El transporte en la zona austral", del Contraalmirante Francisco Ghisolfo A., *Revista de Marina*. N° 3 1985.
- *Elementos de estudios geopolíticos: Antecedentes*. Academia de Guerra Naval, Armada de Chile.
- *Centenario del Ministerio de Obras Públicas, 1887-1987*.
- "Historia de Tortel", del Cabo 1° de Carabineros L. Canales M., Jefe del Reten Tortel, 1989.
- "Apuntes sobre la historia del lago O'Higgins", del Sargento 1° de Carabineros S. Arriagada F. 1989.
- "Historia y fundación de la Comuna de O'Higgins", del Teniente de Carabineros D. Ruiz F., Jefe de la Tenencia Villa O'Higgins, 1989.
- Diversos antecedentes del autor.