

REVISTA ANDINA

Edición dedicada a MAGALLANES (Chile) en el 10.º aniversario del
"Club Andino de Chile, Punta Arenas".



En la grandiosa cordillera magallánica: CERRO PAINE GRANDE
(alrededor de 3.000 mts.) y SALTO DEL RIO PAINE.

(Foto: C. And. de Ch.)

EN ESTE NUMERO:

- INFORMACIONES GENERALES.—Copa Federación. — Campeonato de Asoc. Valparaíso y Mendoza. — Erupción del Villarrica.
- NOTAS DE PUNTA ARENAS.—Pocos lo saben. — Aunque parezca raro. — Datos sobre la provincia de Magallanes.
- LA CORDILLERA DEL PAINE.—Los hielos continentales. — Navegando entre los fiordos de Tierra del Fuego. — Entre los hielos del Ventisquero Grey y Cordillera Barros Arana.
- CLUB ANDINO DE CHILE, PUNTA ARENAS.—Historia y actividades.
- LA "LAN" EN LAS COMUNICACIONES AUSTRALES.—El "Touring Club". — Vajando por los caminos magallánicos.
- AGONIZA LA RAZA ALACALUF.—Chile ocupa el Estrecho. — Las tempestades de Magallanes. — Geología y exploraciones petrolíferas. — Subdivisión de tierras fiscales.



PATINAJE EN HIELO.—En la misma ciudad de Punta Arenas, en la laguna helada del cerro de la Cruz, miles de personas practican este ágil deporte que es muy popular en este único lugar de Chile. Los días festivos ameniza la banda militar. — (Foto C. And. de Ch.).



En la maravillosa región de **ULTIMA ESPERANZA**: el río Paine y el cerro **PAINE MEDIO** (2.400 mts.) — (Foto A. De Agostini).

REVISTA ANDINA

PUBLICACION BIMESTRAL DE ESTUDIOS, DEPORTES Y TURISMO DE LA MONTANA

SANTIAGO DE CHILE — DIRECTOR: Humberto Barrera V.

Correo: CASILLA 1823 — Oficina: Bandera 441 (19 a 21 hrs.) — Teléfono 86606

Fundador Editor: "Club Andino de Chile"

Organo oficial de la "Federación de Ski y Andinismo de Chile"

Año XII

Septiembre - Octubre de 1948

N.º 62

Magallanes

El suave nombre lusitano que recuerda al valiente descubridor del Estrecho, tiene para los chilenos —desde 1520— ancestros de historia y realidad de geografía. En los laberintos azules de los fiordos, con la maraña de miles de islas; en el marco hostil de las pampas y en el mundo grandioso de los Andes patagónicos, con sus hielos continentales y ventisqueros que revientan en lagos paradisiacos, esta extraña región de Chile ha dado a nuestro país capítulos de aventura heroica, incógnitas y realidades para la ciencia natural, territorio duro y fecundo para la conquista patria y venero insondable de riqueza presente y futura.

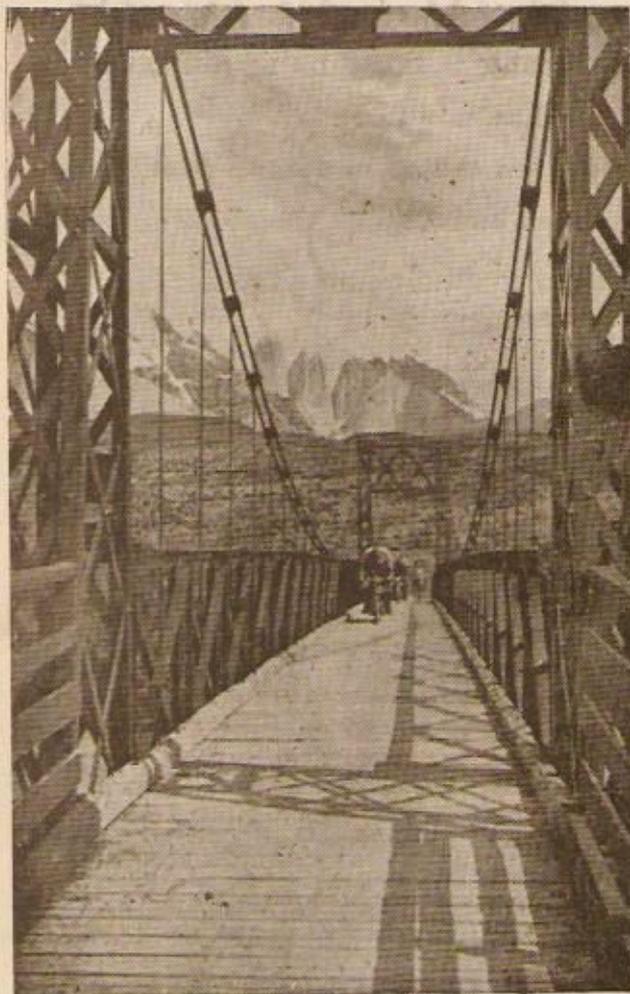
PUNTA ARENAS, es su capital magnífica y distinta a todas las ciudades del mundo; ejemplo de esfuerzo y trabajo encomiable de su gente y ahora —más que nunca— vértice de la tierra en la estrategia del convivir humano de los países...; por algo es la antesala de la Antártida y custodia de dos océanos en la nueva era del Pacífico, adonde convergen las inquietudes de los hombres... Al cumplir cien años de existencia, en febrero de 1949, Punta Arenas tiene para Chile el mayor significado de esperanza en los tesoros de su petróleo, lana, carne y minerales.

La REVISTA ANDINA presenta esta edición dedicada a Magallanes en sus montañas, su turismo y la maravilla de su naturaleza. Lo hacemos con ocasión del décimo aniversario del "Club Andino de Chile, Punta Arenas" y el centenario de fundación de la ciudad.

Y rendimos homenaje a todos los hombres que atesoraron acción, iniciativa y esfuerzos para hacer de Magallanes un precioso patrimonio de nuestra República; a todos los exploradores, desde Hernando de Magallanes hasta De Agostini; a los grandes estadistas, desde O'Higgins y Bulnes hasta González Videla; a los explotadores de su campo y su suelo, con sus representantes nacionales y de diversas colonias extranjeras; a todos los que laboran en la moderna organización de vida de estos territorios; y también, hasta sus más modestos obreros que han contribuido para hacer de esta provincia un paraíso natural del mundo y una riqueza efectiva para Chile.

NOTA DE LA REDACCION:

- 1) Esta edición contiene informaciones hasta el 30 de noviembre de 1948.
- 2) Las fotografías de A. M. De Agostini se publican con autorización del autor y su reproducción es prohibida.
- 3) El precio del ejemplar de esta edición especial es \$ 8.—. Trataremos de mantener el precio de \$ 6.— para las ediciones próximas.



Puente del río Paine con las Torres del Paine al fondo. — (Foto H. Willumsen).

DAMAS Y CABALLEROS

Sus mejores PANTALONES para Playa, Campo, Excursión y todo Deporte, los obtendrá a bajo precio en

Sastrería Fredes

CATEDRAL 1225 — TELEFONO 68395
SANTIAGO

Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado

46 Oficinas y Agencias Marítimas en la Costa de Chile atienden desde Arica hasta Punta Arenas y Zona Regional de Chiloé y Aysén.

Servicio combinado de carga utilizando Red Ferroviaria y Línea de Vapores. Especialmente Carga Movillada desde bodegas a bodegas.

Amplias comodidades para Pasajeros y buena atención de la Carga en sus Vapores:

“ALONDRA”, “VILLARRICA”, “PUYEHUE”, “VIÑA DEL MAR”, “TENGLÓ”, “TRINIDAD”, “TAITAO”, “DALCAHUE” y “LEMUY”.

Carga destinada a puertos de Chiloé o Aysén, debe consignarse a la Sección del Servicio Marítimo en Puerto Montt, enviando detalles e instrucciones a esa Oficina. No se recarga comisiones.

VALPARAISO

SECCION
FLETES Y PASAJES

Errázuriz 711-765 - 2.º Piso
Casilla 105 V - Fono 3149

SANTIAGO

DEPARTAMENTO MARITIMO
Bandera 138
Teléfono 88705 - Casilla 9087

PTO. MONTT
Calle Varas esq. Quillota
Casilla 37

INFORMACIONES GENERALES

LA ERUPCIÓN DEL VOLCÁN VILLARRICA.—El creciente período de actividad de este volcán de 2.840 metros, situado frente a Pucón y en las coordenadas, 39° y 25' latitud sur y 75: 56' longitud este, culminó con una violenta erupción en la mañana del día 18 de octubre. El fenómeno adquirió extraordinaria violencia y amagó inmediatamente todos los alrededores de la montaña, y especialmente la región del camino de Villarrica a Pucón, junto al lago. Ríos de lava y avalanchas de hielo y conglomerados arrasaron con los campos, habitaciones, molinos, plantaciones, produciendo gran mortandad de animales y un dramático balance de sesenta personas muertas. Durante una semana los habitantes de la zona vivieron una espantosa tragedia y hubo muchos que salvaron sus vidas con esfuerzos extraordinarios, para huir del peligro de los elementos. Familias enteras desaparecieron y quedaron también numerosos heridos y enfermos. Desde el primer momento se hicieron presentes el Ejército, la Aviación y los servicios de Asistencia Social y Obras Públicas, que tomaron rápidas directivas de rescate y ayuda general.

Después, todo volvió a la calma, para seguir el conjunto general con la extraordinaria belleza sureña, que siempre admiramos desde el manto glacial del Villarrica, y concentrarse las energías de la Tierra para una nueva erupción, que quizás cuándo volverá a suceder. La anterior había sido en 1920.

Ahora recordamos vivamente las impresiones sentidas una vez dentro de la inmensa caverna volcánica del lago norte, y que varias personas penetramos en septiembre de 1940 para "averiguar qué había en las entrañas del Villarrica"...

EL REFUGIO DE SKI DEL VILLARRICA.— El hermoso hogar de los esquiadores del Club Andino de Cautín, desapareció totalmente durante la erupción del volcán Villarrica, y dos empleadas sucumbieron entre los escombros. Esta catástrofe de la institución de Temuco es una pérdida nacional para el turismo y los deportes de nieve; los esfuerzos de sus socios y dirigentes para mantener una joya de la montaña por sus comodidades y la

maravilla del panorama, se han visto truncados en un día de desolación.

Las instituciones deportivas —y especialmente las de montaña— no disponen de fondos ni medios para obtener un pronto reemplazo en sus pérdidas, y sus obras se han hecho en Chile con inmensos sacrificios. Es por eso que consideramos que el Refugio del Villarrica debe ser reconstruido inmediatamente, con el patrimonio del Estado, autoridades de esa provincia y el interés general de diferentes grupos sociales, dado el significado importante de colaborador y propagandista del turismo chileno que tenía esa obra. "Revista Andina" hace un llamado de iniciativas en este sentido.

CAMPAMENTO ANDINO DE LA ASOCIACIÓN SANTIAGO.— El 27 y 28 de noviembre se verificó en Capilla de Caleu, al pie del cerro Roble, en la provincia de Valparaíso, el tradicional campamento de primavera de los andinistas de la capital. La organización fue encomendada al Club Nevada Ski y Andinismo, y concurren cerca de quinientas personas, que presentaron un pintoresco espectáculo con las doscientas carpas de montaña levantadas por los clubes de la Asociación. La fogata nocturna y el desfile de antorchas, organizados por el presidente del Club Andino, don O'Higgins Palma, constituyeron una novedosa y brillante presentación, seguida de un nutrido programa artístico. Durante el día se hizo una ascensión al cerro Roble, participando también andinistas de Valparaíso.

Premios otorgados: al Deportivo Barcelona, por su conjunto de carpas; al Club Gastón Saavedra, por presentación de campamento, al C. Excursionista Llanquihue, por la mayor asistencia.

Por no haber obtenido los datos anteriormente, consignamos ahora los premios del Campamento de 1947, realizado el 7 y 8 de diciembre en Valdivia de Paine: Club Barcelona, por "Asistencia y Labor", "Presentación de Carpas", "Mejor Delegado" y "Presentación Artística de Conjunto". Club Llanquihue: "Mayor Asistencia" y "Presentación Diurna y Nocturna". Club Nacional de And. y Ski: "Mejor Número Cómic". Sr. José Martínez: "El Me-

por Trabajo Literario" y señor Gonbalo Puebla por "Animador de la Fiesta".

CAMPAMENTO DE LA ASOCIACION DE VALPARAISO.— El 20 y 21 de noviembre los andinistas porteños efectuaron su campamento anual en "Lo Moscoso", concurriendo 150 excursionistas que instalaron sus carpas a la orilla del lago. El presidente, don Mario Meyer, leyó la memoria de actividades y se repartieron los premios de las competencias de esquí del año. Se hizo fogata nocturna, cuadros artísticos y campamento deportivo.

CAMPAMENTO DEL CLUB ANDINO DE CHILE, LOS ANDES.— Lo realizaron los días 27 y 28 de noviembre en "El Sauce", con gran éxito para esta joven institución.

CLUB ANDINO DE CHILE, CURICO.— Con este nombre se ha organizado el nuevo club de ski y andinismo formado en Curicó, pasando a integrar como sede autónoma, el conjunto nacional de esta institución. Con tal motivo se reunieron en las canchas de Los Queñes numerosos socios del Club y representantes de otras sedes, los días 31 de octubre y 1.º de noviembre, efectuando práctica de ski y excursiones, alrededor de 55 personas.

CONVENCION NACIONAL DE CLUBES ANDINOS DE CHILE.— La Tercera Convención se efectuó en Los Queñes, el 31 de octubre, con asistencia de delegaciones de Santiago, Valparaíso, Los Andes, Curicó, Talca, Chillán y representantes de otras sedes. Las Convenciones anteriores se habían realizado en 1943, en las Termas de Chillán, y en 1944 en Lagunillas de Santiago. En la última reunión se hicieron presentes cuarenta delegados, que designaron presidente a don Hermann Sattler y se discutieron las directivas, para la mejor coordinación de los asuntos generales a las sedes autónomas. Se designaron, también, los dirigentes del Comité Relacionador.

EL TELESKI DEL VOLCAN LLAIMA.— El 7 de noviembre se inauguró con gran pompa esta obra magnífica del Club Andino de Cautín, habiendo comenzado a funcionar el 15 de octubre. Habíamos informado que el diseñador y constructor fué el profesor André Bossoney, y sus 1 400 metros de largo con 335 metros de desnivel lo han convertido, por ahora, en el mejor de Sudamérica. Tiene 17 torres de 6 a 9 metros de alto, con estaciones de partida y llegada, y es del llamado tipo T-Bar, pudiendo subir simultáneamente a 34 personas sentadas, en doce minutos. Su costo

fué de 700,000 pesos y todo el material, a excepción del cable de acero y el motor oruga Diésel, es de fabricación chilena.

La cancha donde ha sido ubicado es amplia por ambos lados, con pendiente similar al Embudo de Farellones, en Santiago, pero más del doble en su largo, permitiendo excelente práctica a avanzados o novicios. Ya se sabe que el marco del paisaje tiene carácter extraordinario, en su medio de acaucarias y en su horizonte policromo, con la presencia del Tolhuaca, Lonquimay, Sierra Velluda, por el norte, y el Villarrica, Lanín y Quetropillán, por el sur.

TELESKI EN EL ANTILLANCA.— En el volcán Antillanca, próximo a las Termas de Puyehue, el Club Andino Osorno ha acordado construir un teleski, para abrir este nuevo centro de turismo invernal, llamado a ser uno de los más atractivos del país. La obra será encargada al profesor A. Bossoney, y los propulsores son los dirigentes Carlos Buschmann y Hans Mayr, siendo su costo 700,000 pesos. Tendrá 900 metros de largo y 220 metros de desnivel, en una pista de fuertes y suaves pendientes. Se hará al comienzo, un pequeño refugio en las cercanías, y seguramente se habilitarán las Termas de Puyehue para los turistas. El panorama es soberbio al frente del Osorno, Puntuagudo, Calbuco, Puyehue y el lago Ranco. El volcán Antillanca tiene 1.500 metros y está a catorce kilómetros del hotel.

PELICULA SOBRE LOS MONTES HIMALAYA.— La Federación de S. y A. de Chile presentó al público, en Santiago y Valparaíso, un film tomado por la Expedición Suiza de 1947, y que muestra en magníficos colores las alternativas de esa gran empresa, que culminó con el escalonamiento de seis picos cercanos a los 7.000 metros.

CLUB ANDINO DE CHILE, SANTIAGO.— El 10 de noviembre se verificó la Asamblea Anual de socios, para elegir la nueva mesa directiva. Después de un empate en la votación para presidente, entre los señores OHiggins Palma y Claudio Véliz, se eligió, a propuesta del primero, por aclamación, al señor José Domínguez C. como presidente; Claudio Véliz como vicepresidente, y Augusto Letelier como secretario. Tesorero fué elegido don Oscar Cabello C. La mesa directiva designó los siguientes directores asesores: Carlos Piderit, para Alta Montaña, Excursionismo y Piuquecillo; Gonzalo Domínguez, para Ski; Oscar No.

voa, para Propaganda; Humberto Barrera, para Relaciones; Julio Villalobos y Salvador Ledda, para delegados a la Asociación, y Hermann Sattler, para Refugio y Administración. La Asamblea fijó las cuotas anuales en \$ 500 para adultos, \$ 180 para juveniles y \$ 120 para infantiles. Después de la reunión se efectuó una cena social.

ASCENSION AL CERRO SAN FRANCISCO.— La sexta ascensión a esta cumbre de 4,340 m., situada en el valle del Yeso de la provincia de Santiago, realizaron el 1.º de noviembre los señores Santiago Costa, del C. Andino de Ch., y Sergio Kunstman, Juan Vieira, Sergio Gaeite, Pedro Ponce y Rubén Agurto, del nuevo Club Almón. La ascensión la hicieron por la ruta del Yeso; este cerro ha sido una sola vez escalado por la ruta del vestinquo sur, desde Lo Valdés. Fué en 1945, por los señores Eberhard Meier y Ludwig Krahl, del Club Alemán de Excursionismo. La nueva expedición comprobó, en la cumbre, la ascensión anterior de los hermanos Juan y Carlos Jeffs y Jaime y Samuel Pantoja.

BANDERAS HISPANOAMERICANAS EN EL POPOCATEPEL.— El 12 de octubre, en homenaje a la Fiesta de la Raza, la Federación Mexicana de Excursionismo organizó la tradicional ascensión a la cumbre del volcán, con las banderas de todas las naciones de habla española. Concurrieron centenares de excursionistas y delegaciones de los clubes de Ciudad de México. La bandera de Chile fué portada por el "Club Andino de Chile, México, y es la misma que obsequió el ex Presidente de la República don Juan Antonio Ríos (Q. E. P. D.).

INVITACION A LA CUMBRE DEL ORIZABA.— El 1.º de noviembre fué depositado un cofre en el Pico de Orizaba de México (5.700 metros), con las banderas de Argentina, Bolivia, Brasil y Chile, por una gran caravana de 500 montañistas dirigidos por Constanzo Rodríguez, y quien fué el jefe de la Expedición Mexicana al Aconcagua, en febrero de 1948. Esta simbólica ceremonia, con representantes de la Federación Mexicana y 51 clubes en la cima máxima de ese país, situada a 300 kilómetros de la capital, tuvo por objeto confirmar la cordial invitación a los cuatro países sudamericanos para rescatar sus banderas, en viaje de confraternidad al gran país del norte, tal como lo hicieron ellos con el Aconcagua, al rescatar la bandera de México

dejada en la cumbre por Juan Jorge Link (Q. E. P. D.). Ya se están extendiendo las invitaciones oficiales a las respectivas Federaciones y a los Gobiernos de los países mencionados.

RESULTADOS DEL "KANDAHAR DE LOS ANDES".— Esta prueba internacional americana, que se corrió en Bariloche, Argentina, el 2 de septiembre, con 23 representantes de Estados Unidos, Bolivia, Chile y Argentina, fué ganada por el esquiador norteamericano Barney Mc Lean, quien llegó primero en el descenso y segundo en el slalom. El segundo puesto del combinado lo obtuvo el norteamericano Jack Redish, siendo segundo por Arturo Hammersley, de Chile; Otto Jung, de Argentina; Hernán Oelckers y Gonzalo Domínguez, de Chile; Gino de Pellegrin, Aisteo Benavides y Pablo Rosenkjer, de Argentina; Eduardo Silva, de Chile; Erick Simon y Helmut Dellius, de Bolivia; Hugo Jung y Francisco de Ridder, de Argentina, y Sergio Navarrete, de Chile.

En el combinado para damas figuraron las siguientes esquiadoras argentinas, por orden: Hilda Mulazzi, Magdalena Barlett, Marina Aboaf, María Teresa Lynch e Inge Kaldschmidt.

Los esquiadores del Kandahar habían participado también en el VII Carpeonato Argentino, del cual dimos cuenta en la edición anterior, y que fué ganado por los norteamericanos Mc Lean y Reddish.

DISTINCION AL DIRECTOR DE REVISTA ANDINA.— Don Humberto Barrera ha sido agraciado con el título honorífico de Miembro Correspondiente de la "Sociedad Geográfica de La Paz". El diploma fué recibido en un acto público por el Excmo. señor Jorge Saavedra Agüero, nuestro representante diplomático en Bolivia.

LA REVISTA GEOGRAFICA AMERICANA CUMPLIO QUINCE AÑOS.— Esta prestigiosa publicación mensual, que se edita en Buenos Aires por la Soc. Geográfica Americana, ha cumplido en octubre sus quince años de existencia. De mundial circulación, es apreciada por su labor cultural y la gran calidad de su divulgación. La consideramos también como el órgano especializado en geografía que más y mejor ha difundido los temas relacionados con la Cordillera de los Andes.

**CAMPEONATO DE SKI ENTRE LA "ASOCIACION MENDOCINA DE SKI Y ANDINISMO"
Y LA "ASOCIACION DE SKI Y ANDINISMO DE VALPARAISO Y ACONCAGUA"**

Se ha establecido una competencia anual de ski entre estas entidades, habiéndose iniciado las gestiones durante varios años, y que al fin culminaron en un franco éxito deportivo y de confraternidad chileno-argentina. Conforme a lo establecido, ésta se efectuó por primera vez en las pistas de Portillo, el 10 de octubre próximo pasado.

La delegación argentina llegó en la combinación internacional del viernes 8 de octubre, siendo recibida por los representantes de la ASAVA, señores Alejandro Délano y Raúl Rojas.

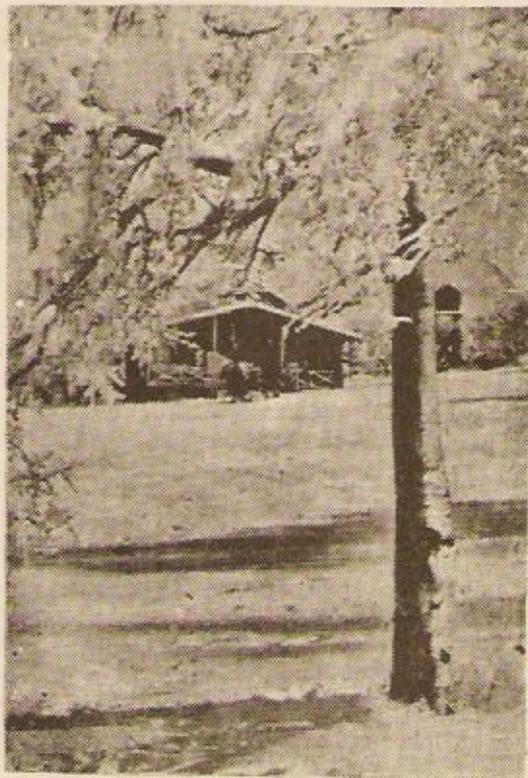
Los equipos de ambas Asociaciones tuvieron la oportunidad de entrenarse durante dos días antes de esta interesante competencia, y al mismo tiempo estrechar una amistosa camaradería.

El día de la competencia fué espléndido. El diseño de la cancha estuvo a cargo del gran

profesional francés Emile Allais. "Patrullas de Ski de Chile" envió un selecto conjunto de primeros auxilios. Además, la Federación Chilena envió un emisario oficial, el señor Marcos Smirnow.

El Comité Organizador estuvo compuesto por representantes de ambas Asociaciones, y fué el siguiente: Comisario, Mario Meyers; secretario general, Miguel Anfuso; director de prueba, Emile Allais; cronometradores, Alberto Maubert y Teodoro Vega; controles de puertas, Hugo Bogado, Sánchez Lahoz, Roberto Boré, Roberto Glares y Sergio Rodríguez; juez de partida, Andrea Ajó, juez de llegada, Rafael González Iriarte.

La carrera fué un slalom gigante con dos bajadas. La partida se largó a las 12 horas, participando en ella 18 corredores. Por cada equipo había solamente inscritos seis, los cuales tenían derecho a puntaje, pero todos tenían la misma probabilidad de ganar el indi-



Refugio del Club Andino de Chile, Punta Arenas.

A 1.200 metros de altura, en un paisaje incomparable de **PLENA CORDILLERA**

Balneario

Hotel Río Colorado

a 18 Kms. de Los Andes

Nuevo dueño. **EXCELENTE COCINA** y **ATENCION ESMERADA**

Precios módicos, Luz eléctrica, agua corriente en las piezas. Gran **PISCINA**, amplias terrazas, jardines y paseos. **PESCA** abundante. Punto de partida para innumerables excursiones y paseos.

CLIMA IDEAL recomendado por los médicos, especialmente en afecciones nerviosas y de las vías respiratorias (**BRONQUITIS** y **ASMA**).

ABIERTO TODO EL AÑO

Servicio de Microbuses desde Los Andes o, a pedido previo, Automóvil del Hotel.

Dirección: **HOTEL RIO COLORADO**
LOS ANDES

vidual de la competencia. El resultado fué el siguiente, por equipos:

VALPARAISO: Bernardo Mora, 94,71 puntos; Raúl Rojas, 94,45 puntos; Enzo Gandolfo, 94,08 puntos; Ramiro Flaño, 89,26 puntos; Senén Miranda, 85,82 puntos.

Total equipo: 458,32 puntos.

MENDOZA: Héctor Di Crose, 100 puntos; Carlos Salinas, 88,46 puntos; Piere Caneva, 81,42 puntos; César Caneva, 79,96 puntos; Juan Irigo, 67,83 puntos.

Total equipo: 417,67 puntos.

Ganador para el año 1948 fué la Asociación de Ski y Andinismo de Valparaíso y Aconcagua.

El resultado individual fué el siguiente:

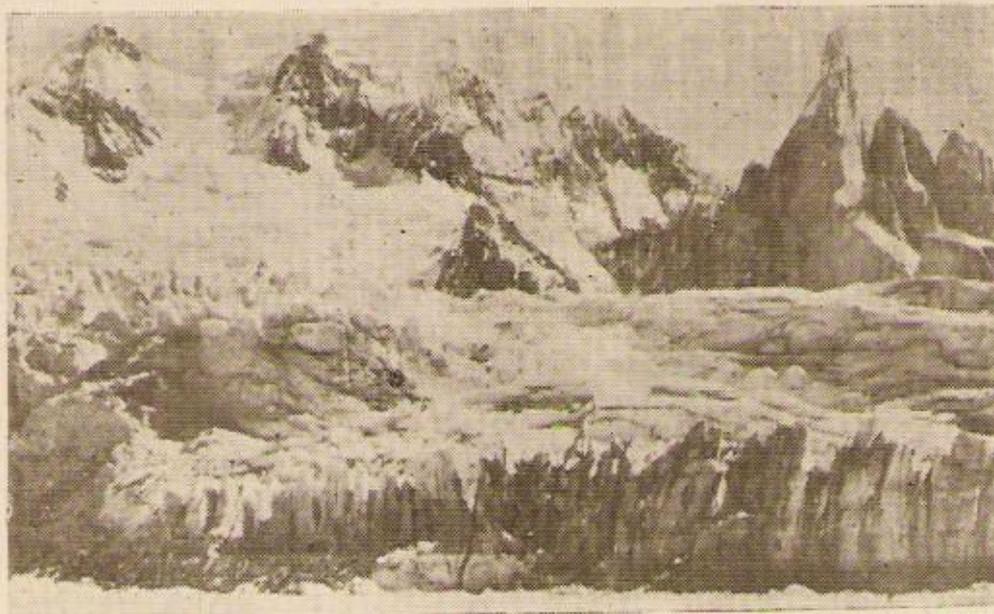
| | |
|-----------------------------------|--------|
| 1.o) Héctor Di Groce (A) | 1.29,5 |
| 2.o) Bernardo Mora (Ch) | 1.34 |
| 3.o) Raúl Rojas (Ch) | 1.34,2 |
| 4.o) Enzo Gandolfo (Ch) | 1.34,6 |
| 5.o) Germán Phingsthorn (Ch) .. | 1.36,4 |
| 6.o) Ramiro Flaño (Ch) | 1.39,7 |
| 7.o) Carlos Salinas (A) | 1.40,6 |
| 8.o) Senén Miranda (Ch) | 1.43,7 |
| 9.o) Alejandro Délano (Ch) | 1.45,1 |
| 10.o) Jorge Pflingsthorn (Ch). .. | 1.45,5 |
| 11.o) Pierre Caneva (A) | 1.40,3 |
| 12.o) César Caneva (A) | 1.51,3 |

| | |
|----------------------------------|--------|
| 13.o) Jorge González (Ch) | 1.51,9 |
| 14.o) Juan Irigo (A) | 2.11,2 |
| 15.o) Luis Forno (Ch) | 2.12,5 |
| 16.o) Santiago Orozco (A) | 2.33 |

Descalificados fueron Humberto Saieg (chileno) y Francisco Olivencia (argentino). El mejor tiempo en una bajada lo marcó H. Saieg, con un minuto 26,2 segundos.

Terminada la competencia y después de almuerzo, en el cual se brindó por ambas Asociaciones, se efectuó la repartición de premios en presencia del delegado de la Federación de Chile, presidentes de ambas Asociaciones y demás asesores. Fueron muy aplaudidos los ganadores y se cambiaron grandes vivas a Argentina y Chile. En reconocimiento de los servicios prestados por el profesor y ex campeón del mundo, Emile Allais, se le donó, en presencia de la concurrencia, un gallardete de la ASAVA como recuerdo de esta competencia.

Los argentinos fueron despedidos por nuestros representantes el lunes 11, quedando gratamente impresionados por la organización del campeonato efectuado en Valparaíso. Hacemos constar los agradecimientos de la ASAVA por las facilidades proporcionadas en todo momento por el Hotel Portillo.



Cerros "Doblado", "Adela" y "Torre" de la cordillera magallánica. El primero, de 2.840 metros, fué escalado por la expedición italiana Bonacossa de 1937.



Manufacturas TUC

PEDRO PRUNA C.

Unicos fabricantes de artículos para deportes de montaña

CARPAS

MOCHILAS

SACOS DE PLUMAS

ESQUIES LAMINADOS

PARKAS, etc.

CALLE SANTIAGUILLO 1028 — TELEF. 50242 — CASILLA 9169 — SANTIAGO

Copa "Federación" en el Llaima

Impresiones de Héctor Belledonne L.

Grande fué el interés que despertó entre los esquiadores de la zona central el ir a competir en la "Copa Federación", que anualmente programa entre sus campeones la entidad máxima del ski en las diferentes canchas del país.

Al hecho ya de por sí muy atractivo de ir al Llaima, se agregó el entusiasmo de conocer el nuevo andarivel o teleski que se acaba de construir en uno de los faldeos de ese volcán.

Muchos no habíamos estado en el Llaima, pero sabíamos por referencias, de su paisaje y de su colorido, como también del espíritu de camaradería que anima a las gentes de esas regiones. Primera demostración de esto último fué que a nuestra llegada a la estación de Temuco, el presidente del "Club Andino de Cautín", señor Carlos della Maggiora, acompañado de otros personeros, hab'án concurrido a saludar al presidente de la Federación de Ski y Andinismo de Chile, señor Arturo Podestá, y a todos los de la comitiva santiaguina.

El viaje desde Temuco al final del camina, más allá de Cherquenco, hastadonde comienza la nieve, se hizo en el microcamión del

Club, y desde ese punto a pie o en esquí con pieles, hasta el Refugio.

Es interesante el trabajo que hacen aquí unos "cargadores" de la región, quienes transportan sobre sus espaldas —y muy tranquilamente— dos mochilas, un par de maletas y algunos hasta un par de esquís. Estos cargadores son tipos de estatura más bien baja, anchos de espaldas y calzan "tamangos" casi todos ellos. El verlos subir así cargados, da un aliciente a los que suelen cansarse subiendo, a la vez que ponen ellos una nota rara en ese ambiente, ya de por sí extraño. Árboles quemados y erguidos otros, van quedando atrás en nuestro camino, mientras nos acercamos al Refugio.

Lo vemos por fin arriba de una pequeña loma, entre araucarias con un fondo llamativo. El volcán está allá lejos, humeante, y los tintes rosados que aparecen en lo alto de un cielo azul intenso, no hacen recordar que el crepúsculo está cediendo el camino a la noche.

Pasan a nuestro lado, ya de vuelta, algunos de los cargadores, esta vez sobre sus esquís primitivos, sorteando admirablemente las dificultades con un innato saber, y uno de ellos nos alcanza a contestar: "Si el tiempo se afir-



El Teleski del volcán Llaima. — (Foto H. Belledonne).

ma, el penacho de la montaña va hacia el norte...". Y tenía razón, pues esa semana hubo sol y colores, y pudimos admirar lo que otros nos habían contado.

Nuestra llegada al refugio y la acomodación fueron cosa de un momento, y nos reunimos en el comedor, tratando de encontrarnos como en nuestro propio refugio, lo que fué fácil hacer, porque la amistad y la camaradería del ambiente nos agradó y nos envolvió.

Luego empezó la charla, y para abreviar, ya no se llamaban por su nombre sino por su común sobrenombre. Este es "Cachafaz", ésta es la "Gringa", aquél es "Urbano" y el otro el "Torpe", y más allá "El Abuelo" y "La Huasa", y un sinnúmero más.

Pronto apareció un acordeón y cantos y coros aumentaron la alegría del ambiente. En todo el viaje me había llamado la atención un señor gordote y de cara impenetrable, a quien no conocía. Supe esa noche que tenía alma, cuando la vi brillar bondadosamente los ojos, tocando el acordeón y arrancándole melodías tirolesas y cálidas canciones mediterráneas. Comprendí una vez más, que el ambiente de montaña anula diferencias y nos suele conducir al fondo de nosotros mismos, que es donde raramente se llega...

El día de la competencia —el 12 de octubre—, a muy temprana hora, todos se reunieron en la cancha del teleski, ya sea para correr, controlar, "aplanar" o simplemente presenciar la carrera.

El slalom gigante, trazado y abierto por el profesor francés **André Bossonney**, ofrecía ciertas dificultades en su primera parte situada sobre el lado suroeste del "Montón de Trigo", con varias puertas y dos harpings en pendiente muy rápida. Seguían dos puertas ciegas para virar después de un través fuerte, hacia seis puertas más distantes una de la otra, alrededor de 50 metros, llegando directamente en un schuss a la meta, que estaba situada al lado de la caseta del andarivel.

La nieve, que a pesar de no estar ese día en espléndidas condiciones de primavera, permitió una velocidad apreciable, y tanto **Sergio Navarrete** como **Hernán Oelckers** dieron una gran demostración de sus conocidas habilidades. Ambos, creo, hicieron su mejor carrera del año.

Oelckers, que partió con el número uno, noapuró mucho en la primera parte, pues aun-

que Bossonney ya había abierto la pista, no se sabía a ciencia cierta a qué velocidad podía sortearse, y una caída o descontrol le hubiera hecho perder segundos y, por consiguiente, la carrera. Fué así como el corredor de Portillo, al salir ya de esto y pasar por las puertas ciegas, bastoneó más y patinó con seguridad hasta la meta, logrando un tiempo de 68 segundos.

Navarrete, único competidor serio que tenía Oelckers, salió número siete, y como ya había visto pasar a otro de su categoría y también con mejor cancha, partió bastoneando, pero en un harping tuvo un descontrol. Siguió con estilo impecable hasta la meta, empatando el tiempo de Oelckers.

De los demás, podemos decir que José Luis Vergara, del Ski Club Chile, hizo un buen recorrido en todo momento, con estilo y control. Asimismo, César Copetta, del Ski Club Portillo.

Sergio Tondreau, del C. And. Cautín, se adjudicó la copa "Corredores Santiago", donada por los corredores que habíamos ido al Llaima, para el mejor clasificado de la zona.

Destacamos el gesto deportivo de Juan Imboden, quien llegó a la meta a pesar de haber sufrido una fuerte caída y quebrado su esquí. En la carrera especial para segunda categoría mixta, triunfó Carlos Raedefeldt, del Cautín, con bastante ventaja sobre Rolando Chamarty, del mismo Club.

La repartición de las copas se efectuó en el comedor del Refugio, en forma muy breve, porque el tiempo apremiaba. Pero, a pesar de lo apurado que resultó la ceremonia, breves frases resaltaron la buena organización de la competencia y de todo en general. No faltó la nota simpática, que esta vez fué dada por los ganadores en empate, los que acordaron definir en la carrera "Copa Villarrica", quién se adjudicaría el trofeo. Por desgracia, debido al desastre ocurrido en ese volcán, no fué posible realizar este buen deseo.

Como una de nuestras compañedas de viaje había tenido un accidente, tuvimos que bajarla en toboggan, muy bien acondicionada por las patrullas del lugar, que en todo momento demostraron sus buenos conocimientos y su alto espíritu de colaboración. (N. R.: Se refiere a Wanda de Belledonne). Partimos, así, de vuelta, contentos de haber, por fin, visto el Llaima y su andarivel, y de haber vi-



Durante la competencia "Copa Federación" en el Llaima. De izquierda a derecha: Hernán Oelckers, Sergio Navarrete, el profesor Bossoney y José Luis Vergara. — (Foto H. Belledonne).

vido momentos agradables con nuevos amigos.

—Volveremos en cada temporada y con más gente—. Fué nuestro último saludo... Atrás quedaba el Refugio y las araucarias y los reflejos de coloridos increíbles del Llaima humeante. Y también el eco de la camaradería alegre.

—¿Por qué no habré ido antes al Llaima...?
H. B.— Santiago, octubre, 1948.

**RESULTADOS DE LA COMPETENCIA
"COPA FEDERACION"**

Volcán Llaima — 12 de octubre de 1948

- 1.—Hernán Oelckers, SCP 1- 8
- 2.—Sergio Navarrete, SCP 1- 8
- 3.—José L. Vergara, SCCh 1-16, 4
- 4.—Gisela Kotch, CAE 1-26, 9
- 5.—César Cobetta, SCP 1-32
- 6.—Héctor Belledonne, SCCh 1 35
- 7.—David Foster, BSCCh 1-44, 8
- 8.—María Mattei, CAE 2-35, 1
- 9.—Alfonso Tapia, SCCh 3-18
- 10.—Sergio Trondeau, CAC 3-23
- 11.—Teobaldo Ortiz, CLIC 3-42, 4

- 12.—Alex Brümmer, CAC 5-12, 4
- 13.—Oscar Ortiz, CLIC 5-49, 4
- 14.—Juan Imboden, SCP 15-22, 4

Observación: Las damas hicieron el recorrido con 10% de rebaja. Imboden llegó en un solo esquí. Carlos della Maggiora se retiró.

Carrera especial de Segunda Categoría Mixta

- 1.—Carlos Raedefeldt, CAC 1- 9,8
- 2.—Rolando Chamarty, CAC 1-35
- 3.—JOsvaldo Ortiz CLIC 1-51
- 4.—H. Herrgstenberg, CAC 1-55,6
- 5.—Isaac Navón, CLIC 2-15
- 6.—Carmen Viñuela, CAC 2-21
- 7.—Emilio Telechea, CLIC 2-38,6
- 8.—Elcira Peña, CLIC 2-42
- 9.—Odette Chamarty, CAC 4-22

Observaciones: Esta carrera se hizo en pista reducida. Abreviaciones: SCP, Ski Club Portillo; SCC, Ski Club Chile; BSCCh., British Ski Club of Chile; CAC, Club Andino de Cautín; CLIC, Club Llaima de Cautín; CAE, Club Alemán de Excursionismo. Las damas tuvieron 10 por ciento de reducción de recorrido.

CODIMAGA

CIA. DISTRIBUIDORA DE MAGALLANES LTDA.
IMPORTADORES-MAYORISTAS

UNA ORGANIZACION AL SERVICIO DE LA
INDUSTRIA Y DEL COMERCIO

PEDRO MONTT 957 AL 969

CABLES: "CODIMAGA", PUNTA ARENAS

P. O. BOX: 23-D - FONO 300

CODE: BENTLEY'S SECOND PHRASE

PUNTA ARENAS

(CHILE)

Sociedad Anónima Ganadera y Comercial

SARA BRAUN

VALPARAISO

ESTANCIAS:

"PECKET HARBOUR"

"GUAYRABO"

Venta de animales lanares, raza "Corriedale", descendientes de padres importados de las mejores cabañas de Nueva Zelandia.

Dirección General: Valparaíso

Casilla 120-V

PUNTA ARENAS

SECCION COMERCIAL

Ventas por Mayor y Menor:
Materiales para construcciones
Maquinaria esquiladora "Cooper"
Herramientas y todo articulo de ferreteria
Neumáticos y productos "Good-Year"
Depositarios de Cemento "Juan Soldado"
Aceites lubricantes "Veedol".

Oficina de Punta Arenas

Casilla 14-D

Informaciones Magallánicas

GEOGRAFIA.—La provincia chilena de Magallanes está situada entre los paralelos 48°30' y 56° de latitud Sur; es por lo tanto la más austral en territorio sudamericano, pero nuestra soberanía continúa al Sur en mares y tierras del continente Antártico. La provincia, con un total de 48.813 habitantes, tiene por capital a Punta Arenas, con 29.784 habitantes, y está dividida en tres departamentos: Última Esperanza, cap. Puerto Natales, con 6.067 habitantes; Magallanes, cap. Punta Arenas, y Tierra del Fuego, cap. Porvenir, con 1.618 habitantes. El departamento de Tierra del Fuego tiene 4.820 habitantes. Estos datos son del censo de 1940. La comuna más austral es la de Navarino, que también tiene Registro Civil. La ciudad de Punta Arenas tiene por coordenadas: 53° 3'38" lat. Sur y 70° 53'52" longitud Este. La declinación magnética es 17° 4' Este en 1945.

La isla grande de Tierra del Fuego tiene 72.000 km. cuadrados, de los cuales 50.000 pertenecen a Chile y el resto a Argentina, según el tratado de 1881.

El territorio de Magallanes es uno de los más característicos del mundo con una cordillera que alcanza hasta 3.340 metros en el Fitz Roy, broquelada de numerosos lagos, como el San Martín, Viedma, Argentino, Sarmiento, Toro, etc., por el Este, donde desaguan inmensos vestisqueros. El panorama glacial es de fisonomía antártica por sus grandes campos de hielos continentales que alcanzan más de 500 kms. de largo. La semejanza glaciológica y geofísica con la Antártida es evidente, lo que demuestra la continuidad del territorio en el sexto continente y la cordillera es la misma que aparece en los Antártandes del Sur después de sumergirse en el Cabo de Hornos.

El flanco occidental de la costa está despedazada en un laberinto de canales, fiordos navegables y miles de islas de extraordinaria belleza. Los campos de hielo se encuentran en retroceso glacial a excepción del ventisquero Moreno, debido a causas locales.

HISTORIA.—Fernando de Magallanes descubrió el Estrecho que llamó "Todos los Santos", el 1.º de noviembre de 1520. El piloto Juan Ladrillero, por orden del Gobernador de Chile recorrió canales patagónicos y des-

cubrió Última Esperanza, en 1558. La primera población fué fundada por el navegante español Pedro Sarmiento por orden del virrey del Perú, en 1580; la colonia fundada por él mismo con 300 personas sucumbió miserablemente, encontrándose después de 4 años reducida a 15 individuos en el Puerto del Hambre. Famosas fueron las correrías de los corsarios ingleses Francisco Drake y Tomás Cavendish en el siglo XVI. En 1669 el inglés John Narborough hizo viajes de estudios y búsqueda de oro. En 1670 el jesuita italiano Nicolás Mascardi recorrió la Patagonia hasta el Estrecho buscando la legendaria Ciudad de los Césares; otros misioneros iniciaron posteriormente los viajes de evangelización. El famoso comodoro inglés John Byron pasó por la región en 1764 en su viaje alrededor del mundo. Vienen los viajes colonizadores españoles, como los de Antonio Viedma, en 1780, y Alejandro Malaspina en 1789. El célebre capitán inglés Fitz Roy y el naturalista Charles Darwin hicieron expediciones de estudios de 1826 a 1836. En 1866 también participó la marina italiana con el capitán Arminjon y en 1882 con Palumbo. La Marina de Chile se hizo presente en 1843 con la toma de posesión del Estrecho con la goleta Ancud al mando de Juan Williams. Punta Arenas fué fundada en 1849. En 1870 se iniciaron los trabajos hidrográficos con Enrique Simpson, Latorre y Viel. El gobierno alemán se hizo presente con la expedición del capitán Plüddemann, en 1883. Debemos mencionar también a los navegantes: Jorge Muster, Lorenzo Mascarello, Ramón Lista, Carlos Moyano, el explorador alemán Hans Steffen, el noruego Otto Nordenskjöld, etc. etc. El explorador moderno que ha hecho los mayores reconocimientos magallánicos es el Padre Alberto M. De Agostini, desde 1915 a 1938, y se ha destacado por sus magníficas publicaciones. En 1902 se hizo presente la Comisión de Límites. En 1914, 1921 y 1933 hizo exploraciones el Dr. Federico Reichert y en 1937 hizo reconocimientos alpinísticos la misión italiana del conde Aldo Bonacossa escalando el cerro Doblado de 2.840 metros e intentando el Fitz Roy hasta 2.750 metros. En enero de 1937 fué también ascendido el cerro Palne Este, de 2.460 metros por los alpinistas alemanes Esteban Zuck y Hans Teufel.

La montaña VIENE HACIA UD.



Farellones, centro de atracción internacional, escenario anual de las reputadas competencias de deportes invernales, es la ALDEA DE MONTAÑA más acogedora de Chile. A 50 kms. de la capital, en los primeros y suaves contrafuertes de la Cordillera de los Andes, Farellones dispone del confort de la vida moderna con todos sus adelantos.

Compre un sitio en Farellones; podrá gozar de las delicias de los deportes de montaña y tendrá su "refugio" en su propio hogar. Sitios totalmente urbanizados desde \$ 18.000.—, pagaderos en pequeñas cuotas trimestrales.

EXITUS

Farellones



Planos e informes: LUIS MIDDLETON, Morandé 322, of. 714, en Santiago. — Calle Blanco 922, en Valparaíso.

FLORA Y FAUNA.—En la costa y mesetas las plantas son bajas, pocos arbustos y algunas gramíneas; en el interior abunda el coirón, que es alimento de las ovejas. Hay variedad de flores como leña de piedra, verbena, etc. En los valles de cordillera hay bosques de hayas (*Nothofagus*) y robles; otros árboles de humedad son el canelo, notro, leña dura, fucsia, calafate, etc., etc.

Entre los animales abundan guanacos, leones, pumas, gato montés, zorros y el huemul, éste a punto de extinguirse. Hay abundantes

especies de aves como la avutarda, cisnes, flamencos, avestruces, cóndores, águila, bultre, halcón, cuervo, cormoranes y pingüinos que viven en colonias de miles en las islas fueguinas.

Hay una explotación de cinco millones de ovejas más o menos.

En el mar hay lobos, elefantes, focas, etc. Es famoso el caso de un ejemplar casi extinguido de una enorme vaca marina que una vez se paseó por las calles de Punta Arenas.

Pocos lo saben (SERIE XV)

N.º 43.—NOMBRES EXTRAÑOS Y DERROTISTAS.—En ninguna parte del mundo, seguramente, los nombres geográficos son tan efectistas, terribles o tan llenos de contrastes como en Magallanes: puerto del Hambre, bahía Inútil, isla Desolación, canal Inocente, río Seco, laguna Amarga, seno Ultima Esperanza, bahía Salvación, puerto de las Virtudes, isla de los Locos, islote de la Lucha, monte Posesión, el Páramo, las Furias Orientales y Occidentales, etc., etc. Naturalmente, la mayoría fueron fruto de la primera impresión de los exploradores y actualmente sueñan a contraste; por ejemplo: en el puerto del Hambre, la carne tiene el más bajo precio de Chile (1 el kg.); en la bahía Inútil se pescan las más ricas centollas y tiene las mejores estancias y aserraderos; Ultima Esperanza será tierra de promisión; en Tierra del Fuego y el cabo de Hornos la temperatura ha llegado a más de 20 grados bajo cero; por último en esta zona del océano Pacífico han ocurrido alrededor de 500 naufragios perdiéndose muchos miles de personas.

N.º 44.—NIEVE SOBRE PUNTA ARENAS.—Magallanes es como un exótico país nórdico y la nieve está siempre al alcance de los ciu-

dadanos de Punta Arenas. Las canchas de ski están al lado de la ciudad y ha habido campeonatos cuya meta terminó en las calles. En uno de los paseos se hace patinaje en hielo. Y las Navidades del estío chileno, en Punta Arenas, han sido a veces blancas y nevadas. Por eso las casas y automóviles tienen calefacción y los almacenes venden con puertas cerradas. La nieve es seca y la usan como aserrín para barrer. En las estancias la nieve cubre las ovejas y ellas se defienden en círculo haciendo chimeneas con su aliento para respirar y comiéndose las colas unas a otras cuando han resistido hasta 25 días bajo amenazadora mortaja.

N.º 45.—MAGALLANES, TERRITORIO DE RECORDS.—Según estadísticas oficiales, en esta provincia chilena se registra el mayor aumento de población del país, a excepción de Aysén; el mayor índice de nupcialidad, con 10 por mil; el menor índice de mortalidad, con 7 por mil, contra 24 en Talca, siendo el máximo en Rancagua; el menor número de hijos ilegítimos, con 12 por mil, contra 40 en Aysén; el mínimo de analfabetos, con 14%, y el mayor porcentaje de estudiantes secundarios y universitarios; además es



Esquiando en el nuevo centro de ski de Puerto Natales.



El fundador del Club Andino de Chile, Punta Arenas, don Henning Willumsen, en un campamento del ventisquero Grey.

la única provincia sin letras protestadas. Pero su único récord desfavorable es el mayor índice de tuberculosis, con 5,35 por mil y la alimentación poco racional de sus habitantes: un exceso de carne, con 33% y un mínimo de leche, pescado, fruta y verdura; además se consume demasiado vino y licores.

Otros récords: En Magallanes se celebró la primera misa, en 1520; es cuna de la Cruz Roja Chilena, en 1903; tiene el mayor monumento del país con la Cruz de Cabo Froward, de 21 metros de alto sobre un peñón de 7 metros, inaugurada en 1944; Punta Arenas fué la primera ciudad chilena iluminada eléctricamente y en Manantiales surgió el primer pozo petrolífero de Chile. De Punta Arenas fué la primera mujer que pisó la Antártida.

N.º 46.—QUEDA UN PIRATA EN MAGALLANES.—Muchos creen que hoy día es imposible la existencia de un pirata, igual que

los numerosos lobos de mar que en siglos pasados merodearon por las costas chilenas sembrando terror con sus fechorías. Sin embargo, en Magallanes tenemos a Pascualini, exótico personaje que da mucho que hacer a la policía y autoridades de puerto, y da temas para capítulos de aventura y fantasía. Conocedor a fondo de todos los vericuetos fueguinos, se enfrenta con los huracanes y en su breve embarcación trafica con comercio prohibido, lleva alcohol clandestino, favorece la fuga de penados de Ushuala y aplica el asalto cuando las circunstancias lo requieren. Pascualini es la sombra de los antiguos corsarios y filibusteros que aún penan con su recuerdo por los mares del Sur.

(Nota: Algunas informaciones de los títulos 43, 44 y 45 fueron adaptados del folleto "Copitos de Nieve" de Monseñor Pedro Giacomini, de la Comunidad Saleciana).

PLANCHAS PERFORADAS (HARNEROS) METÁLICAS
para AGRICULTURA, MOLINERÍA, MINERÍA, etc.

Máquinas Harneadoras y Seleccionadoras de Semillas

Fabricantes:

GUALTERIO LOOSER Y CIA.

AV. CUMMING 861 — TELEFONO 86835 — CASILLA 5542 — SANTIAGO



Parte de las canchas de ski de Punta Arenas, muy próximas a la ciudad, y el elevador para esquiadores construido por los mismos socios.



Directorio del "Club Andino de Chile, Punta Arenas". Sentados, de izquierda a derecha: Margarita Vukasovic, Daniel Claro de la Maza (presidente) y Helga Lebrecht. De pie: Edmundo Cibotti, Alejandro Gutiérrez, José Foegel, Doimo Ursic, Pablo Sapunar y José Pirozzi.

AGUA CALIENTE
a TODA HORA

AUTOMÁTICOS
ECONÓMICOS
SILENCIOSOS

Capacidad 30, 50, 80,
120, 180 y 250
litros.

Calidad insuperable
FACILIDADES



TERMO ELÉCTRICO
TROTTER
PARA AGUA CALIENTE

SAN PABLO 3801
(esq. LOURDES)
TELEF. 92836 — SANTIAGO

AUNQUE PAREZCA RARO

(Serie XXI)

N.º 65).—LOS MAS EXTRANOS ANIMALES VIVIERON EN MAGALLANES

La región de Ultima Esperanza es, seguramente una de las más bellas de la provincia de Magallanes. Tiene grandes atractivos turísticos, entre los cuales es digno destacar las torres del Paine, la Silla del Diablo y la Cueva del Milodón.

Cuentan las crónicas que a fines del siglo pasado, varias expediciones científicas llegaron hasta esa región, entre ellas las del geólogo sueco Otto Nordenskjöld, quien, acompañado de los hombres de ciencias, Dusén y Ohlin, recorrió todas las comarcas que se extienden por los alrededores de la actual ciudad de Natales.

El capitán Ebernard, de la Marina Mercante alemana, convertido en colono en Puerto Consuelo, facilitó a la expedición los medios de transportes y un guía que los condujera por lugares desconocidos, en busca de curiosidades geológicas. El marinero Alberto Conrad, que acompañó a Otto Nordenskjöld, le comunicó que en una extraña caverna situada a pocos kilómetros del lugar, en la ladera del Cerro Benítez, había visto unas piedras de extrañas formas, que parecían un animal.

La expedición científica reconoció en aquella caverna, los restos fósiles de un gran dentado de la familia de los gravígrados, perteneciente al género de los glossotherium, llamado grypothorium, neomilodón, o sencillamente milodón.

Los restos petrificados consistían en pedazos de carne y piel provista de largos pelos y huesecitos dérmicos. Junto a los restos de este extraño animal, cuyos parientes más próximos, los milodontes, poblaron la Patagonia, se encontraron sus excrementos, que probaron era herviboro. En la misma caverna se encontraron también las formas fósiles de un tigre ya desaparecido (*felis listai*), de un oso pampeano (*arctotherium*) y un guanaco. Había también un esqueleto de indígena, que prueba la tesis sostenida por algunos sabios en el sentido que el milodón era doméstico.

Posteriores expediciones, como las de Hauthal, Rorh, Leman y Nietsche, encontraron años después de este hallazgo, ocurrido en

1895, algunos restos todavía, los que igual que el primitivo esqueleto petrificado, se hallan en el Museo de Londres.

El año pasado, el escritor y etnógrafo suizo Daniel Hammerly Dupuy, que visitó aquella región en estudios, declaró haber encontrado otros restos fósiles de animales que existieron en la Patagonia.

N.º 66).—EL DESCUBRIDOR DEL MILODON MURIO LOCO Y SOLITARIO

El descubridor del milodón, el marinero alemán Aroero Conrad, nunca sospecho el valor que tenía su hallazgo. Se enteró más tarde que los restos fósiles habían sido vendidos al Museo de Londres en una apreciable suma, sin que él percibiera siquiera un mínimo porcentaje. Le obsesionó la idea de que había sido engañado y despojado de un tesoro, y enloqueció en las regiones de Ultima Esperanza.

Sus últimos años los vivió en los rincones cordilleranos del Lago San Martín, donde en el Río de las Vuelas construyó una cabaña, en la que vivía completamente solo. No permitía visitas y perseguía a las personas que se acercaban a su morada. Decía que había encontrado nuevos tesoros y no quería que se los usurparan.

Murió solo y abandonado. Cuando encontraron su cadáver dentro de la cabaña, los campesinos comprobaron que los tesoros a que se refería eran pedazos de cuarzo y piedras de colores que había traído desde lejanas regiones de las montañas.

N.º 67).—EL MILODON DE NATALES NO ALCANZO A MORIR EN SU CEMENTERIO

Hay una leyenda que dice que los milodontes, igual que los elefantes, morían en un mismo lugar. Por este motivo, si encontraron los restos de un solo ejemplar, los campesinos suponen que el milodón tuvo una muerte sorpresiva, causa de una catástrofe, y no pudo ir a morir al cementerio.

Se supone que el cementerio de los milodontes está situado en las inmediaciones del cerro Fitz Roy, región argentina de la cordillera, cerca de un gran ventisquero, en la misma latitud del Seno Eyre, región inexplorada donde iban a morir los milodontes.

Oswaldo Wegman H.—Punta Arenas, 1948.

MINITA

EL LAPIZ DESMANCHADOR

Lave mejor con

Perlina y Radiolina

S. SACK S. A. C.

BARRACA DE FIERRO

SAN PABLO 1179 — MORANDE 817

Teléfonos: { Ventas: 83409 y 62617
Importación: 81332

Casilla 2833

Santiago

Nuestras selecciones de calidad afinan los buenos paladares

Bodega Santa Rosa de Molina

Vinos en chuicos para Familias — Embotellados "Ochagavia"

Fraccionamientos y exportación — Pedidos por mayor y particulares

ROVIROSA Y CIA. LTDA.
TELEFONO 50800 — FRANKLIN 318 — SANTIAGO

NOTAS DE PUNTA ARENAS

El Décimo Aniversario del "Club Andino de Chile, Punta Arenas"

El 8 de marzo del presente año sorprendió al Club Andino en su décimo aniversario en el mayor apogeo de su existencia. Con tal motivo el acontecimiento fué celebrado ampliamente, como un hecho social de la ciudad, y el directorio recibió numerosos saludos y felicitaciones de autoridades y grupos de Punta Arenas y de todo el país. La sede de Santiago envió una artística placa con una leyenda alusiva.

El programa de celebración consultó diversas reuniones en el Refugio y en la ciudad, con participación de los socios fundadores. La Ilustre Municipalidad de Magallanes distinguió al Club en su aniversario, otorgando una subvención importante, para dar término a la construcción del camino en su último tramo.

ORGANIZACION DEL CLUB ANDINO

El C. Andino de Chile, Punta Arenas, integra la "Asociación Austral de Ski y Andinismo", como miembro constitutivo de la "Federación de Ski y Andinismo de Chile", con sede en Santiago, formando parte, a su vez, de la "Confederación Nacional de Deportes". La Asociación Austral forma parte, además, de la "Confederación Deportiva de Magallanes", dentro de la organización regional, y últimamente ha visto engrosar sus filas con la fundación del Club Andino de Chile, Natales.

En marzo de 1947 se fundó en la Casa Antártica Chilena de la Base Soberanía, el "Club Andino de Chile, Antártida", pero este grupo, que debería integrar la Asociación Austral, tiene su sede en Santiago y está formado por expedicionarios del Continente Antártico.

El delegado de la Asociación Austral ante la Federación de Santiago es el señor Henning Willumsen.

EL "CLUB ANDINO DE CHILE, NATALES" NUEVA INSTITUCION MAGALLANICA

El 25 de junio del presente año se fundó en Puerto Natales, situado en el pintoresco seno de Ultima Esperanza y a 250 kilómetros de Punta Arenas, esta nueva institución, que pa-

sa a integrar la organización del Club Andino de Chile. El iniciador y fundador fué el señor **Jorge Cristino Pavinic**, socio del Club en Punta Arenas, quien reunió en Puerto Natales a un grupo de entusiastas jóvenes deportistas amigos de las excursiones. Inmediatamente se planteó un importante programa de acción, relacionado con centros de esquí, caminos, refugios y exploración de la grandiosa zona de Ultima Esperanza, especialmente el grupo del Paine. En reuniones posteriores se proyectó un refugio en el hermoso paraje denominado "Tres Pasos", que queda en una región de hermosas canchas de esquí.

El Club Andino de Natales ha comenzado su acción con excursiones semanales a los puntos de mayor atracción, que en verdad son innumerables.

El primer directorio quedó constituido en la siguiente forma: presidente, Ernesto Lucaschewsky; secretario, Héctor Scott; tesorero, Abelardo Moffat; directores, Arturo Iglesias y Carlos Alvarez; asesor técnico y delegado en Punta Arenas, Jorge Pavinic.

"Revista Andina" presenta el más cordial saludo al Club Andino de Chile, Natales, y hace votos por su rápido progreso, considerando que está llamado a distinguirse por efectivas realizaciones, dada la zona de sus actuaciones.

CONFEDERACION DEPORTIVA DE MAGALLANES

Esta institución dirigente del Sur integra, entre sus numerosos grupos, a la Asociación Austral de Ski y Andinismo, como representantes de los deportes de montaña. La Confederación Deportiva agrupa también a las demás asociaciones, como las de Fútbol, Básquetbol, Box, Atlético, Ciclista, Tiro al Blanco, Pingpong, etc.

Entre las principales actividades de la Confederación debe contarse la construcción del Estadio de Punta Arenas y la gran obra, en construcción, del Gimnasio cubierto, llamado a incrementar las actividades del ejercicio fi-

sico en toda época, en la ciudad. Este Gimnasio se está levantando por el auspicio de una sociedad anónima, y se espera inaugurarlos a fines de 1949.

CENTENARIO DE PUNTA ARENAS

En febrero de 1949 se celebrará el gran acontecimiento nacional de la fundación de Punta Arenas, y que tiene, además, significado mundial, por ser la ciudad más austral de la tierra, exceptuando las poblaciones de Porvenir y Ushuahia.

Hay que recordar que aunque la toma de posesión del Estrecho de Magallanes fué realizada en 1843, por mandato del Presidente don Manuel Bulnes, fundándose una colonia y fuerte militar, ésta fué trasladada en febrero de 1849 al sitio que actualmente ocupa la ciudad de Punta Arenas.

En sección aparte informamos de la historia de la fundación de Fuerte Bulnes, comisión que fué organizada por el Intendente de Chiloé, don Domingo Espiñeira, y encomendada a la famosa goleta "Ancud", al mando del capitán Juan Williams.

En abril de 1847 se hizo cargo de la colonia el distinguido coronel don José de los Santos Mardones, y su primera preocupación fué encontrar un sitio más apropiado para trasladar la población y que tuviera prosperidad. Así fué como el traslado se hizo al sitio actual con ayuda del bergantín "Cóndor", comandado por don Patricio Lynch.

La celebración del Centenario de Punta Arenas consulta numerosos festejos, programas conmemorativos y obras de recordación y de beneficio para la ciudad.

LOS HIELOS CONTINENTALES DE PATAGONIA AUSTRAL

Se realiza una nueva expedición de travesía

Los jóvenes exploradores Néstor Gianoini y N. Standhart se encuentran en ruta hacia los hielos continentales situados entre los lagos Argentino y San Martín, de la cordillera patagónica austral; inmenso campo glacial que forma parte del gran sistema extendido entre los paralelos 48 y 51 de latitud sur, con más de 500 kilómetros de largo. En la zona que se proyecta explorar, los hielos continentales tienen más de 20 kilómetros de ancho y alimentan numerosos vestigueros que divergen hacia los fiordos del Pacífico y hacia los la-

gos San Martín, Viedma y Argentino, de norte a sur. En esta zona se encuentra también el escarpado pico Fitz Roy, de 3.375 metros de altura, y que ha figurado como vértice inaccesible en las exploraciones del Padre De Agostini y de la expedición italiana del Conde Bonacossa, de 1937.

El acceso a los hielos es relativamente fácil desde el lado argentino, y se había considerado imposible desde el lado chileno; la zona no fué vista por la Comisión de Límites Chileno-Argentina, que recorrió la frontera en 1902, debido a las altas serranías que se interponen a su paso; en los mapas siempre figura la región con el título de "Inexplorado". Sólo en 1916, los miembros de una expedición científica alemana: Witte, Kühn y Kölliter, remontaron el valle y el vestiguero "Túnel" y alcanzaron el cerro "Huemul", de 2.700 metros, para tener la magnífica visión de centenares de kilómetros de hielo continental; levantaron un mapa de la región y cruzando 20 kilómetros de glaciar, llegaron al extremo norte del cordón helado "Perito Moreno", alcanzando hasta el "divortium glaciarium", pero sin divisar el Pacífico, aunque el fiordo Trinidad debería hallarse a 25 kilómetros de distancia. Una parte de estos vestigueros habían sido avistados un siglo antes, desde el fiordo Eyre, por el occidente, durante la expedición británica del capitán King, en su velero "Beagle".

En 1936, el notable explorador salesiano Alberto de Agostini, realizó un dilatado programa de reconocimientos geográficos, penetrando en la zona del río Eléctrico, hasta el paso de Cuatro Glaciares. El trabajo de investigación patagónica de este esforzado sacerdote se cumplía desde 1928, con las exploraciones zonales del lago Argentino, el lago Viedma, el monte Fitz Roy y el lago San Martín, hasta 1938; posteriormente, incursionó por otras importantes regiones de la Patagonia, y realizó la gran empresa de la primera travesía de la cordillera patagónica meridional, a través de los grandes vestigueros de Upsala.

Es importante también mencionar la expedición del Dr. Federico Reichert, de 1936, a través del valle del río Eléctrico, donde descubrió un volcán con todas las manifestaciones geológicas y físicas.

De todas maneras, aún no ha sido posible efectuar la travesía completa de los hielos patagónicos australes, desde la meseta argenti-

na hasta el acífico; los hielos continentales sólo fueron cruzados por la expedición Reichert, de 1940, en las vecindades del monte San Valentín, que está más al norte, frente al lago Buenos Aires (46,5° lat. S.). Por lo tanto, si la misión de los nuevos exploradores culmina con éxito, será un hecho de la más gran importancia en la historia de los reconocimientos de la Patagonia austral. La expedición de Gianolini y Standhart se encuentra auspiciada por la Soc. Científica Argentina.

RUTA TERRESTRE DE PUNTA ARENAS A AISEN

La carretera de automóviles entre nuestro puerto meridional del Estrecho hasta Aysén,

separado hacia el norte en 8 grados geográficos de latitud, tiene 1,583 kilómetros de extensión y cruza por territorio argentino. El resumen de distancias continuas entre los puntos importantes, es el siguiente:

De Punta Arenas a Puerto Sara, 123 kms.; a San Gregorio, 8 kms.; a Kimire, Aike, 31 kms.; a Retén Punta Delgada, 13 kms.; a Frontera, 25 kms.; a Río Gallegos, 68 kms.; a Paso Ibáñez, 266 kms.; a San Julián, 139 kms.; a Las Heras, 502 kms.; a Paso Mayo, 154 kms.; a Frontera, 124 kms.; a Coyhaique, 50 kms.; a Puerto Aysén, 78 kms.

Esta ruta, pintoresca en muchos tramos, está siendo recorrida por los automovilistas con mucho éxito, y se encuentra en buenas condiciones.

BIBLIOGRAFIA SOBRE LA PROVINCIA DE MAGALLANES

Presentamos una síntesis de algunas obras importantes que se han publicado sobre temas magallánicos, patagónicos o fueguinos, naturalmente, desde el punto de vista de las especialidades que interesan a los lectores de "Revista Andina":

"Andes Patagónicos", por A. M. De Agostini Buenos Aires, 1941-1945.

"Mis viajes a la Tierra del Fuego", por A. M. De Agostini, Milán, 1929.

"Paisajes Magallánicos", por A. M. De Agostini, Punta Arenas, 1945.

"Ascensión al Monte San Lorenzo", por A. M. De Agostini, Buenos Aires, 1945.

"Guía turística de lagos australes argentinos y Tierra del Fuego", por A. M. De Agostini, Buenos Aires, 1945.

"Observaciones geológicas en las inmediaciones del lago San Martín", por G. Bonarelli y J. Nágera, B. Aires, 1921.

"Indígenas de Tierra del Fuego", por J. Beauvoir, B. Aires, 1815.

"En la Tierra del Fuego", por M. Borgatello, Turín, 1924.

"Expedición austral argentina", por G. Bove, B. Aires, 1883.

"Pequeña historia patagónica", por A. Braun M, B. Aires, 1936.

"La Patagonia", por Lino Carvajal, Turín, 1940.

"Las glaciaciones cuaternarias en Patagonia y Tierra del Fuego", por C. Caldenius, B. Aires, 1932.

"Los indios del archipiélago Fueguino", por A. Coiazzi, Turín, 1911.

"Cabo de Hornos", por Fco. Coloane, Santiago de Chile.

"Historia Natural del Estrecho de Magallanes", por R. Cunningham, Edimburgo, 1871.

"Diario de viaje de un naturalista alrededor del mundo", por Ch. Darwin, Madrid.

"Demarcación de la frontera en el sur del territorio", por A. Donoso, Stgo., 1906.

"Apuntes sobre glaciares de Tierra del Fuego", por G. de Gásperi, Florencia, 1922.

"Misión científica al Cabo de Hornor", por J. Deniker, París, 1891.

"Mapa geológico de Patagonia y Tierra del Fuego", por E. Feruglio, B. Aires, 1940.

"Narración de los viajes de levantamiento del Adventure y Beagle", por Roberto Fitz Roy, B. Aires, 1933.

"Diarios de Fray Fco. Menéndez a la Cordillera", por F. Fonk, B. Aires, 1896.

"Frontera Argentino-Chilena en la Cordillera de los Andes", Londres, 1901.

"Entre los tehuelches de Patagonia", por G. Furlong, B. Aires, 1943.

"Los onas", por C. Gallardo, B. Aires, 1919.

"Relación del viaje alrededor del mundo por el comodoro Byron, Carteret y Cook", por I. Hawkesworth, París, 1774.

"Viaje al interior de Tierra del Fuego", por E. Holmberg, B. Aires, 1906.

"Patagonia", por Hicken, Reichert, Tomsen y Whitte, B. Aires, 1917.

"Viaje del Adventure y Beagle", por F. King, Londres, 1936.

"Mis descubrimientos y exploraciones en Patagonia", por R. Lista, B. Aires, 1880.

"Viaje a la Patagonia Austral", por Fco. Moreno, B. Aires, 1931.

"La parte austral de Sudamérica", por Otto Nordensjöld, Estocolmo, 1899.

"La edad de piedra de Patagonia", por F. Oates, B. Aires, 1905.

"Derrotero del Estrecho de Magallanes", por B. Pacheco, Valparaíso, 1911.

"El descubrimiento del Estrecho de Magallanes", por P. Pasteles, Madrid, 1920.

"La cordillera de los Andes entre las lati-

tudes 46° y 50°", por L. Riso Patrón, Santiago, 1907.

"El clima de Punta Arenas", por José Ré, Punta Arenas, 1946.

"En velero y aeroplano a través del país de mis sueños", por G. Pluschow, Berlín, 1930.

NOTA DE LA REDACCION: Este resumen está informado por la obra "Andes Patagónicos", por A. de Agostini, donde se encuentra una bibliografía muy completa.



LA MARCA QUE SOBRESALE POR
SOBRE CUALQUIERA OTRA

SAF-SKI
M R

La moderna fijación para
SLALOM — DESCENSO — SALTO

Adaptable a la Escuela
Moderna



Bastones de acero micrométricos,
pasta impermeable para calzado
de ski y excursión, cera base, etc.

ALEXANDER Y. DELANO
IMPORTADOR — CASILLA 1485
VALPARAISO, CHILE S. A.

AGENTES AUTORIZADOS

EN SANTIAGO: FLANO, calle Huérfanos 964 - Teléfono 89425

EN VALPARAISO: Délano, Martínez y Cia. Ltd. - Calle Blanco 1099 - Tel. 6127

La extraordinaria belleza de la cordillera del Paine

Por ANDINOS AUSTRALES



Atardecer en las "Torres del Paine". (Foto: H. Wilumsen).

Pocos, muy pocos son los que saben de los hermosos panoramas que ofrece la región del Paine, situada en la parte norte del departamento de Última Esperanza. Y si hablamos de la "región del Paine", es porque muchos creen que sólo se trata del cerro Paine o de las famosas "Torres" como único motivo de interés turístico.

Dentro del departamento de Última Esperanza existe un camino en muy buenas condiciones, que llega hasta el pie mismo de la Cordillera del Paine, con un recorrido de 120 kilómetros desde Puerto Natales. Esta ciudad está también unida con Punta Arenas por una excelente carretera de 254 kilómetros de distancia.

En el trayecto de Natales al Paine se recorren hermosos campos de pastoreo, con una infinidad de cerros de mediana altura, cubiertos en gran parte por espesos bosques de roble.

Dentro de la misma zona pueden recomendarse maravillosas excursiones, que en su mayor parte deben hacerse a caballo o a pie, por faltar nuevas carreteras y dada la naturale-

za del terreno. Las mencionamos en esta crónica, para los que gusten conocer algún día las grandes emociones de salvaje belleza que caracteriza a la Naturaleza magallánica.

A LAS TORRES DEL PAINE

Están distantes unos 19 kilómetros del puente colgante sobre el río Paine. Desde el puente se puede recorrer aún unos 7 kilómetros en automóvil, quedando la cabalgata reducida, entonces, sólo a 17 kilómetros, que se puede hacer en dos horas al paso y ocupando fácilmente sólo un día en ida y regreso. Es una excursión muy bonita, que permite llegar hasta el pie de las mismas torres, que se levantan verticalmente hasta una altura de 2.500 metros sobre el nivel del mar.

Casi todas las personas conocen por reproducciones fotográficas, las famosas torres del Paine, pero poquísimas, quizás no más de 50 han llegado hasta corta distancia de ellas, al pie del vestiguero que baja desde la base de las torres. Muchas otras, la gran mayoría, por cierto, cometen el error de suponer que las torres y el cerro Paine son una misma cosa,

creyendo quizás que las torres se encuentran en la cumbre del cerro.

Las tres torres (y otras que están ocultas y son poco conocidas) pertenecen en realidad al grupo de cerros denominado en conjunto "Paine", entre los cuales sobresale aquel que se denomina "Paine Grande", de unos 3000 metros de altura, seguramente la cumbre más alta en la provincia. Este cerro no se ve desde "Laguna Amarga" o desde el puente colgante. Para observarlo hay que llegar hasta "Pudeto" o a sección Lazo". Su cumbre no ha sido escalada aún por ningún alpinista, pues hasta la fecha solamente ha sido conquistado el "Paine Chico" (o Almirante Nieto), de unos 2.460 metros.

Para llegar a corta distancia de las torres se parte desde la estancia Bader, de a caballo, alcanzando después de poco más de dos horas, al pie de un inmenso rodado de piedras —algunas del tamaño de una casa grande—. Escalando este cerrito de rocas —que tienen una altura de 300 metros, lo que lleva entre 30 y 60 minutos, según el entrenamiento—, se llega a dominar ampliamente las tres torres vistas desde su base, sin objeto alguno que disminuye la visual del observador. Nos

encontramos entonces a unos 1.000 metros de altura sobre el nivel del mar, y las torres se levantan delante de nosotros hasta una altura de unos 2.500 metros. Al pie de las torres baja un pequeño vestiguero, el cual podemos visitar tras una marcha de otros sesenta minutos, por sobre piedras y rocas. Durante la marcha observaremos que la capa de piedras graníticas sobre la cual vamos pisando, no tiene un espesor mayor de uno o dos metros, existiendo debajo un gran manto de hielo macizo —resto de un gran vestiguero que en su tiempo cubrió toda esta hondanada —que en varias partes asoma a la vista—. Este hielo, que durante el verano está en continuo derretimiento, forma algunas lagunas de las cuales parten pequeños riachuelos que se abren paso por sobre las piedras hasta verter sus aguas en el chorrillo "Asencio", que corre abajo en la quebrada por donde hemos venido de a caballo. Es común, aún en pleno verano, encontrar estas algunas con una pequeña capa de escarcha, especialmente en las horas de la mañana.

Ver y conocer las tres torres desde Laguna Amarga o desde el puente colgante es imponente; conocerlas de cerca, desde el lugar que

Anguita y Cia. Ltda.

Productos Químicos
Puros y Comerciales

CALLE CHILOE N.º 3629

Fono 52720 — Casilla 15 — San Miguel

TALLER DE JOYAS FINAS

HECHURAS, TRANSFORMACIONES Y
COMPOSTURAS — ESPECIALIDAD EN

TRABAJOS DE PLATINO

Leopoldo Weiss Lux

AHUMADA 116
OF. 8 - TEL. 68041

SANTIAGO

ESQUIADORES Y EXCURSIONISTAS LLEGARON GABARDINAS

Manden a hacer sus buenos pantalones donde

REINALDO ROJAS B.

Además encontrarán

EQUIPOS DE SKI Y EXCURSIONISMO

Y todos los accesorios para deportes de montaña

Santo Domingo 1124 — Fono 64426 — Santiago

acabamos de describir, es realmente un espectáculo inolvidable, pues la grandiosidad de estas tres formaciones graníticas es única. No hay descripción posible para explicar la impresión que se lleva una al visitarlas, no solamente la primera vez, sino que en cada ocasión que se alcanza hasta su reino.

AL LAGO DICKSON

Visitando de paso el lago Paine, se llega en automóvil hasta el lago Paine (Estancia la Victorina), y de aquí a caballo hasta el lago Dickson (15 kilómetros). Al lago baja un hermoso vestinquo de un ancho de más o menos 1.500 metros y con paredes verticales de 30 metros. Zona de hermosas cordilleras y grandes mantos de hielo y nieve.

EL SALTO GRANDE DEL RIO PAINE

Situado en la confluencia de los lagos Nordenskjöld y Pehue, se llega en automóvil hasta el mismo salto, por un camino muy interesante, pero algo difícil. Puede también hacerse el trayecto a caballo desde el puente colgante, en unas tres horas (18 kilómetros). También podría hacerse en lancha bajando por el lago Nordenskjöld, en caso de existir un hotel en las cercanías del puente colgante que dispusiera de este servicio. En todo el trayecto, ya sea que se haga en automóvil, a caballo o navegando por el lago, hay la más magnífica vista de la enorme cordillera del Paine, que se levanta de improviso desde las riberas del lago (que está a unos 200 metros sobre el nivel del mar), hasta una altura total de más o menos 3.000 metros, con numerosos picachos de diversas formas y altas cumbres cubiertas de mantos de hielo de más de cien metros de espesor.

AL LAGO GREY Y SU VESTINQUERO

Distante de la cascada del río Paine unos 17 kilómetros, el trayecto que se hace a caballo es unas cuatro horas. El lago Grey es probablemente el más hermoso de Última Esperanza. El camino orilla primeramente el lago Nordenskjöld, después pasa entre el Skottsberg y el Pehue, y finalmente corre a lo largo del lago Grey, hasta llegar al vestinquo-

ro, que rompe sobre el lago en un ancho de unos 2 kilómetros, con paredes verticales de entre 30 y 50 metros de altura. El clima es generalmente muy agradable en este lugar, habiendo días de temperaturas bastante altas, siendo muy escasa la lluvia durante los meses de verano. Debería construirse aquí un pequeño refugio de montaña y dotar al lago de un bote a motor para poder pescar entre los enormes témpanos que se desprenden del vestinquo y flotan en las aguas del lago.

OTRAS EXCURSIONES

Desde los lugares mencionados anteriormente, pueden efectuarse, además, otras múltiples excursiones, a pie o a caballo, y que logran interesar vivamente al viajero, que logra así saturarse de los más inefables motivos de atracción panorámica, llegando a sitios donde muy pocos han llegado, y descubriendo aún puntos que jamás fueron hollados por los hombres.

Para los turistas y los más cómodos, hay también otros hermosos parajes que pueden visitarse en automóvil, siendo los más importantes los siguientes:

Laguna Azul, con una hermosa vista distante de la Cordillera Paine.

Sección Lazo, con su laguna verde, por un buen camino que pasa orillando el **Lago Sarmiento**, uno de los más grandes de la zona y característico por su azul profundo.

La Península, situada en la confluencia de los lagos Toro y Porteño.

Cerro Guido y la zona de la Cordillera de los Baguales.

Esta página informativa es una
gentileza de

TEÑIDOS TEXTILES SOLIDAN

SAN DIEGO 1440 — TELEFONO 51334
CASILLA 3277 — SANTIAGO



Administración, Fábrica y Tienda Principal:

Av Bernardo O'Higgins 2733 - Teléf. 91031-33 - Stgo

Depósitos:

SAN ANTONIO 528 — AV. B. O'HIGGINS 54

AV. MANUEL MONTT 175 — (Providencia) — AV. IRABRAZAVAL 3410

Impermeabilice sus tenidas de Ski contra el agua y la nieve



EL MEJOR CALZADO

fabricado en Chile para

Ski y Excursiones

lleva siempre el sello de garantía "AMERICAN SHOE"

Es de material excelente, es cómodo y dura más

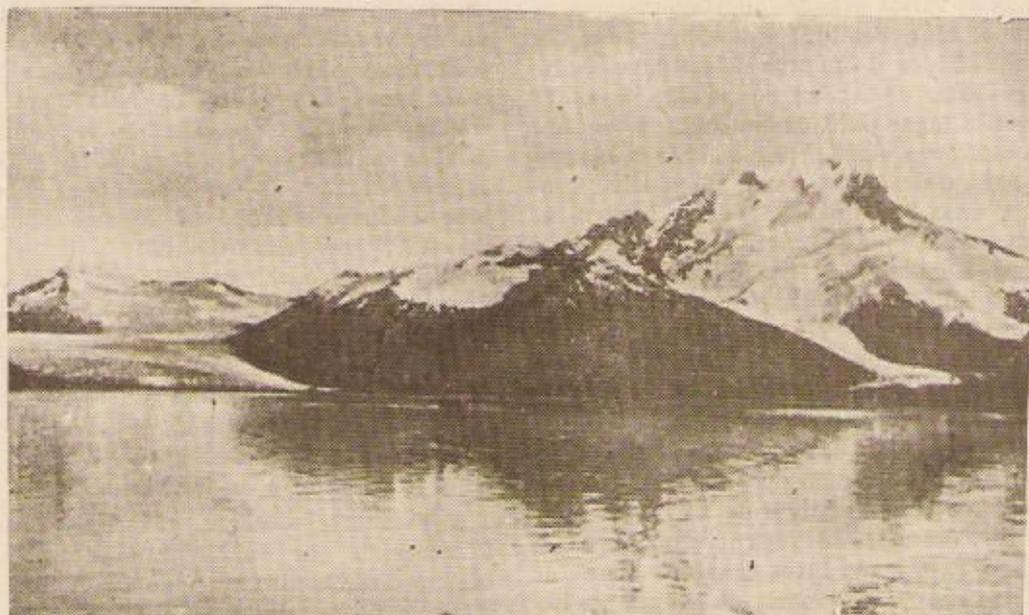
Solicítelo en los almacenes del ramo

The American Shoe Factory

Fabricantes del mejor calzado

Navegando en los fiordos de Tierra del Fuego

Panoramas glaciales decorados por exuberante vegetación.



El Monte Sarmiento de 2.400 metros que surge sobre un fiordo fueguino.

A poca distancia de la ciudad de Punta Arenas —unas 80 millas marítimas— comienza la gran zona de los canales-fiordos fueguinos, plena de magníficos motivos de atracción turística. A la angostura y profundidad de sus fiords y a la belleza de sus canales, se une la majestuosidad de sus grandes cordilleras cubiertas de hielo y nieve eterna, y sus imponentes ventisqueros que bajan hasta el mar, flanqueados sus bordes por una abundante vegetación arbórea.

Para visitar esta hermosa y poco conocida región marítima es necesario disponer de unos 3 ó 4 días —o más aún si se desea— y contratar una embarcación adecuada a estos viajes. No es necesario que la embarcación sea muy grande. Por el contrario, un buque pequeño resulta más conveniente, pues su escaso calado permite navegar a menor distancia de la costa, evitando así muchos desembarcos o trasbordos a botes o lanchas menores.

A fin de que el turista pueda en el menor

tiempo posible conocer el mayor número de motivos de atracción de la Tierra del Fuego, señalamos a continuación algunos de los lugares que merecen visitarse. Recordamos que la milla marina tiene casi dos kilómetros (1852 metros).

1) **El Fiord De Agostini**, situado a 90 millas al sur de Punta Arenas. Tiene una longitud de unas 18 millas y su ancho fluctúa entre 3 y 5 kilómetros, salvo su extremo Sur, en donde se bifurca en dos brazos de un ancho de sólo 500 metros. Su costa más interesante es la del Sur, o sea la que se deja a mano derecha al internarse dentro del fiord, pudiéndose contar en esta vertiente doce grandes ventisqueros, que en su mayoría bajan hasta el mar. Pueden efectuarse varios desembarcos, si así se desea. Al salir del fiord conviene visitar Puerto Encanto que se encuentra en la vertiente Norte, casi en la confluencia de los fiords de Agostini y Contralmirante Martínez.

2) **Fiord Contraalmirante Martínez**, vecino al anterior, de unas 17 millas de longitud.

Tiene también gran número de ventisqueros, pero ninguno de ellos baja hasta el mar, por lo que no resulta tan interesante este fiord como el anterior. Sin embargo, si se dispone de tiempo es recomendable internarse unas cuantas millas orillando la costa del Oeste, hasta llegar a una hermosa ensenada. Hacia esta ensenada bajan de las laderas del cerro Sarmiento varios grandes ventisqueros que no llegan al mar, del cual están separados por algunos cientos de metros de antiguas morenas cubiertas de espesos bosques de hayas. Es un bonito lugar para desembarcar y recorrer los alrededores que son sumamente hermosos.

3) **Seno Chico**, en el Canal Magdalena, también a unas 90 millas de Punta Arenas, de un ancho de unos 800 metros y una longitud de unas 8 millas. Hay aquí un hermoso ventisquero, uno de los más imponentes de los canales y fiords de Tierra del Fuego.

Un viaje a estos tres puntos de atracción turística puede fácilmente efectuarse en una embarcación pequeña en 4 días, contando desde la partida hasta el regreso a Punta Arenas. El turista habrá tenido oportunidad de conocer en este tiempo algunos de los lugares más hermosos del extremo austral, pero puede, si lo desea, visitar aún otros canales y fiords de la Tierra del Fuego, aparte de los que ya hemos mencionado, por ejemplo:

4) **El Canal Gabriel**, a unas 70 millas de Punta Arenas; este canal, de un largo de 25 millas y un ancho de una a una y media milla, corre de Oeste a Este y nos ofrece un paso hacia el Seno del Almirantazgo, en donde podemos visitar:

5) **La Bahía de Brockes**, que presenta varios ventisqueros.

6) **El Seno Answorth**, que posee el ventisquero más grande de Tierra del Fuego, el de Marinelli, con un ancho de 5 a 7 kilómetros y que irrumpe sobre el mar con sus soberbias paredes blancas azuladas de más de 40 metros de altura.

7) **El Fiord Parry**, que también contiene varios ventisqueros.

Conviene hacer presente que en todas las bahías y fiords del Seno Almirantazgo se disfruta de mejor tiempo que en los fiords de Agostini y otros situados más al Occidente, siendo menores las precipitaciones. Esto se debe a que las corrientes aéreas húmedas que vienen del Pacífico, pierden humedad al atravesar la cordillera.

UNA EXCURSION MARITIMA DEL CLUB ANDINO DE CHILE

Para apreciar las alternativas que ofrece la navegación por los canales fueguinos, extractamos un relato tomado del archivo de Revista Andina. Dice así:

"A las 20 horas de un 17 de Septiembre nos embarcamos en el pequeño cutter "Júpiter" nueve excursionistas del Club. La noche está tranquila y navegamos a motor y vela por la costa hasta San Isidro. La luna llena baña con sus destellos plateados la tranquila superficie del Estrecho de Magallanes y los pasajeros encuentran que es mejor quedarse sobre cubierta gozando del inefable panorama de esta noche extraordinaria.

Pero ya en mitad del Estrecho y al tomar dirección hacia el canal Magdalena, se levanta fuerte viento del Oeste y el mar se torna violento. Por suerte, nuestra embarcación es muy marinera y el pasaje está confiado. Algunos se asoman por la escotilla de la bodega para respirar el aire puro del vendaval y gozar con la furia de los elementos.

Al amanecer entramos al abrigo de la isla Clarence, lo que calma inmediatamente el océano y comenzamos a admirar el panorama soberbio de las montañas nevadas, a ambos lados del canal. Seguimos por el Magdalena hacia el canal Keats, en donde el mar vuelve a encrespase, pero los excursionistas ya se han adelantado al balanceo de nuestra valiente embarcación frente a sus verticales paredes de hielo.

A mediodía decidimos el desembarco en la playa de arena de un ventisquero, que se retira del mar y que con la baja marea se puede recorrer en algunos centenares de metros en medio de sus paredes altas y glaciales.

El esfuerzo es recompensado por un hermoso panorama que se nos presenta desde una punta de playa: se forma una pequeña ensenada, desaparece la playa y el ventisquero interna sus paredes verticales en el mar. En realidad el espectáculo es soberbio y los enormes bloques de hielo parecen que fueran a desplomarse. Algunos témpanos flotan en la ensenada.

Tomamos fotografías, almorzamos a bordo del cutter y pronto seguimos internándonos hacia el fondo del fiord, echando ancla a las 16 horas frente a un ventisquero que no alcanza el mar. Desembarcamos y mientras

unos excursionistas recorren los alrededores, otros recogen choros, preparan la fogata para el banquete marino, o tiran el anzuelo al agua.

Al crepúsculo volvemos al cutter, fondeado a 50 metros de la costa y pasamos una tranquila noche en este puerto natural.

A la mañana siguiente levantamos ancla, y a marcha reducida enfilamos hacia fuera del fiordo, atravesando una barrera de témpanos y visitando tres hermosos ventisqueros metidos entre verticales parades de granito. A la altura del monte Buckland variamos el rumbo y entramos al fiordo Almirante Martínez, más estrecho aún que el De Agostini y con muchos glaciares coigantes en sus murallas. Fuertes remolinos azotan el fiordo, pero el mar apenas se encrespa protegido por una barrera de cerros, de los vientos del Oeste. Recorremos todo el fiordo hasta encontrar una pequeña rada bastante abrigada a la altura del canal Keats. Echamos el ancla y bajamos a tierra a estirar las piernas, pues en el cutter hay poco lugar.

No pudiendo hacer fogata porque todo está húmedo, volvemos a comer a bordo y nos acostamos. Esa noche el viento azota fuertemente nuestra embarcación, a pesar de estar protegida en tres direcciones, lo que nos hace suponer que en el Estrecho debe reinar un fuerte temporal Oeste y que después comprobamos al arribar a Punta Arenas.

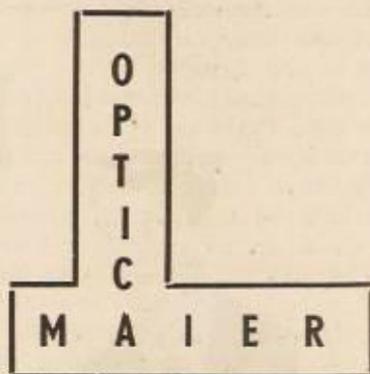
A la mañana del tercer día nos encontramos con una ligera capa de nieve que cubre nuestra embarcación y las playas, pero un sol radiante se encarga de borrarla. Desembarcamos para tomar fotos: el temporal había amainado y a las 9 horas ponemos nuevamente el motor en marcha.

Esta vez navegamos por el canal Keats y el Magdalena y de cuando en cuando nos encontramos con manadas de lobos marinos que descansaban en las grutas de la costa y que espantamos con disparos para observar sus divertidos movimientos al arrojarse al agua. Pasamos frente al ventisquero Schaparelli que cae del fondo del monte Sarmiento y que queda separado de la costa por morrenas cubiertas de vegetación. Enfilamos después por el fiordo Negri para encontrarnos después con el más hermoso ventisquero de Tierra del Fuego, rodeado por un lago y con formaciones

glaciales fantásticas, que se destacan entre la vegetación exuberante de los bordes. En la costa preparamos un espléndido asado y en verdad esta tarde es la más hermosa del viaje. El pequeño cutter apenas se divisa entre las paredes de granito del estrecho fiordo.

Ya hemos disfrutado de muchas impresiones y paisajes grandiosos imposibles de imaginar sin estar frente a estas obras de arte de la Naturaleza. Finalmente partimos de regreso a la 1 de la madrugada y rápidamente favorecidos por el viento llegamos al faro San Isidro.

La travesía del Estrecho ha sido esta vez muy tranquila y en una ensenada frente al faro decidimos fondear para visitar los alrededores que son muy interesantes. A mediodía nos embarcamos por última vez para llegar a las 20 horas del quinto día de excursión marítima, satisfechos de nuestro crucero por una de las regiones más interesantes y hermosas del mundo: **Tierra del Fuego.**



AGUSTINAS 853
CASILLA 4163 — FONO 31145
SANTIAGO

Anteojos Especiales
para
ESQUIADORES
— y —
ANDINISTAS

Barraca Lanera

SALLES, BIANCO Y CIA. LTDA.

Lanas y cueros

Correo: Casilla 56 — Dirección Telegráfica: "SATURNO"

PUNTA ARENAS — (MAGALLANES, CHILE)



KERRY

ESTADO 252
AHUMADA 320

LA CAMISA CORRECTA

PORQUE ES PERFECTA

El "Club Andino de Chile, Punta Arenas" en sus Diez Años

RESEÑA DE ACTIVIDADES. — ANDINISMO, SKI Y EXPLORACIONES

Fundación. — El 8 de Marzo de 1938, se reunían en la oficina de don Henning Willumsen, los señores Daniel Claro, Wladimiro Covacevic, Ivo Stipicic, José Flogel, Dr. Cosmas Meredith, Otto y Lionel Fugellie, Hugo Bonifetti, Tte. Carlos Soto y Julio Barrientos.

El señor Willumsen propuso a los asistentes la organización de un Club de Ski, deporte que en forma aislada se venía practicando por algunas personas amantes de las excursiones y la montaña. El Club abarcaría también los demás deportes invernales, patinaje sobre hielo y andinismo. El señor Claro insistió la conveniencia de organizarse como una Sección del Club Andino de Chile, proposición que fué también apoyada por el señor Covacevic, socio del Club Andino de Chile, Santiago. La moción fué aprobada por unanimidad.

Se resolvió abrir un Libro de Registro para Socios y considerar Socios Fundadores a aquellos que firmaran los Registros hasta el 21 de Marzo, día para el cual fué fijada la primera Asamblea General. Esta se celebró en el local del Touring Club de Magallanes, designándose en ella el primer Directorio, el que quedó integrado en la siguiente forma: Presidente, Henning Willumsen; Vicepresidente, Daniel Claro; Secretario, Carlos Soto; Tesorero, Nibaldo Sitsch; Directores: Ivo Stipicic, Franco Blanco y Hugo Bonifetti; Directores suplentes: Ramón Zelada y Juan Pollack.

El nuevo Directorio, contando con la entusiasta ayuda de los socios puso inmediatamente manos a la obra, y fué así que para el invierno ya se contaba con una rústica choza de troncos, que fué el primer Refugio, sirviendo por varios inviernos, y con una picada de 800 metros abierta a través de un terreno cubierto de troncos y malezas, ya que canchas de ski naturales no existían en las inmediaciones de la ciudad. Los terrenos elegidos se encontraban a unos siete y medio kilómetros de Punta Arenas.

Los primeros tiempos. — A pesar de que nadie sabía algo respecto a la técnica del ski y muy poco acerca de la forma de organizar una competencia, ya al segundo mes de estar practicando este deporte se organizó la primera competencia, en la cual participaron muchos noveles esquiadores y que dió el siguiente resultado: **Categoría Damas:** 1.º Eva Mutsenbecher; 2.º Hilde Römer. **Caballeros:** 1.º Henning Willumsen; 2.º Teodoro Nissen.

En la Asamblea General del 18 de Noviembre de 1938 fueron aprobados los Estatutos de la Institución.

El Decreto N.º 2825 del 7 de Junio de 1939 concedió la Personalidad Jurídica al Club.*

Durante el segundo invierno (1939) el Refugio ya contaba con algunas comodidades, pues se le había agregado una estufa para cocinar, ya que el fogón que se utilizó para ello el año anterior y que había sido construido por algunos socios —muy entusiastas, pero pésimos albañiles— dejaba mucho que desear. También fueron ampliadas considerablemente las canchas de ski, trabajos todos en que colaboraron los socios durante el verano aprovechando los días feriados. Además, los que subían a alojar en invierno los fines de semana, dedicaban gran parte de la noche a calafatear las paredes, forrar con cajas de té el cielo raso, confeccionar banderas para slalom, etc.

Los esquiadores en general habían hecho grandes progresos, el que menos, tenía tres manuales para esquiar, escritos en media docena de idiomas y de acuerdo a éstos establecían su estilo o escuela. Todos conocían una letanía de palabras raras, suecas y alemanas por lo general. Durante este segundo invierno, se efectuaron diversas competencias y se clasificaron Campeones de Magallanes: Hilde Römer y Theo Nissen en sus respectivas categorías, título que conservaron durante varios años seguidos.

El año de 1940 fué un año de gran actividad para el Directorio, por corresponderle la realización del Proyecto de Construcción del Refugio definitivo; estaba integrado en la siguiente forma: Presidente, Henning Willumsen; secretario, José Floegel; tesorero, Luis Sánchez; directores: Ivo St. picic y Nibaldo Bitsch.

Durante 1940 se realizaron además, al igual que en el anterior, diversas excursiones a las hermosas regiones de Última Esperanza y fiordos y canales fueguinos, haciéndose una activa campaña por medio de la prensa y la radio y mediante la exhibición de películas filmadas durante estas excursiones, para fomentar el turismo y obtener protección para algunas especies animales propios de la región y próximos ya a desaparecer por la despiadada persecución de que son objeto debido a su valor comercial. Se hizo un estudio detallado para la instalación de un hotel de turismo en la región de Laguna Amarga, el lugar más apropiado en toda la región del Paine.

El 12 de Abril de 1941 se inauguró oficialmente, con la asistencia de las más altas autoridades provinciales, el nuevo Refugio, el que quedó ubicado a unos trescientos metros del Refugio Viejo. Componían el Directorio ese año, las siguientes personas: Presidente, Henning Willumsen; secretario, José Floegel; tesorero, Luis Sánchez; Directores: Dolmo Ursic y Dr. Cosmos Meredith.

En el año de 1942 el Club Andino organizó su primer **Concurso Fotográfico**, en el que participaron muchos aficionados de toda la provincias. El Jurado estuvo presidido por el **General Ramón Cañas Montalva**. Este concurso al igual que los posteriores, constituyeron un gran éxito para el Club.

Año a año la institución iba progresando, fueron ampliándose las canchas, mejorando las instalaciones de agua y desagüe, ampliando el Refugio, etc.

Una gran preocupación del Club ha sido siempre la reforestación y el cuidado de los árboles existentes; en los terrenos del Club se han plantado numerosas especies de pinos y cipreses de varias clases, para lo cual la institución cuenta con un vivero propio.

También la técnica de los esquiadores ha ido mejorando, gracias a las enseñanzas de socios que han tenido oportunidad de aprender en otros centros de ski. Merece desta-

carse aquí la labor entusiasta del notable esquiador argentino y consocio don Pedro Pechar, quien, cada año, al ir y volver de la temporada de invierno en Bariloche, se detiene algunos días en Punta Arenas, los que aprovecha para enseñar los últimos adelantos en la técnica de este deporte.

Socios Honorarios. — En Asamblea General del 18 de Marzo de 1944 se acordó designar Presidente Honorario al señor Henning Willumsen, el que para aquella época se encontraba ya ausente de la región, en atención a su gran labor desarrollada en favor de la institución y en el seno de la cual, había desempeñado ininterrumpidamente la presidencia hasta aquella fecha.

El 28 de Diciembre de 1945 se designó Socio Honorario del Club Andino de Punta Arenas al Rdo. Padre Alberto De Agostini en reconocimiento a su gran labor como explorador y científico en beneficio de la Patagonia y Tierra del Fuego.

Concesión de Terrenos. — El año pasado se obtuvo la realización de uno de los más grandes anhelos, la concesión por parte del Fisco de los terrenos que el Club ocupa en la Reserva Forestal. Esta fué concedida por Ley N.º 8889 del 7 de Octubre de 1947, gracias a la eficaz ayuda del Diputado por la provincia y otros Parlamentarios y altos funcionarios del Ministerio de Tierras.

Término del camino. — Para este año se logró también que la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas, como reconocimiento a la gran labor que realiza el Club, aportara la suma de \$ 30.000.—para la construcción de un camino que permitirá el acceso en automóvil hasta el mismo Refugio, ya que actualmente se llega a unos quinientos metros de distancia. Este camino quedará terminado el próximo verano y convertirá al Refugio en un lugar de gran atracción durante todas las estaciones.

El Refugio. — Se encuentra situado a 7½ kilómetros de la ciudad y a 460 metros sobre el nivel del mar. Está abierto todo el año y cuenta con comodidades para alojar a 26 personas. Durante el día se pueden atender hasta cien. Tiene instalación de luz eléctrica, duchas calientes y frías, agua potable y desagüe. Una buena carretera conduce hasta él. Desde el Refugio se goza de una vista magnífica sobre la ciudad y el Estrecho de Magallanes.

Ski-lift. — El Club cuenta con un pequeño Ski-lift que presta eficientes servicios. Para mejorarlo y poder ampliarlo lo menos al doble, el Directorio acaba de adquirir un nuevo y potente motor, el que será instalado en el curso del próximo verano.

Directorio actual.—

Presidente, don Daniel Claro de la Maza.
Vicepresidente, don José Floegel H.
Secretaria, doña Helga Liebrecht.
Tesorero, don Doimo Ursic.
Director, don Pablo Sapunar.
Prosecretaria, doña Margarita Vukasovic.
Protesorero, don José Pirozzi.
Asesor Técnico, don Jorge Cristino Pavisic.
Capitán de Ski, don Alejandro Gutiérrez.
Delegado ante la Conferencia Deportiva de Magallanes, don Edmundo Cibetti.

Delegado ante la Federación de Ski y Andinismo de Chile, don Henning Willumsen K.

Andinismo y exploraciones. — Los socios del Club Andino de Punta Arenas, se han distinguido en la región por ser casi los únicos que se han dedicado a reconocer el territorio, abrir nuevas rutas al interés del turismo y realizar exploraciones de valor. La obra de los grandes exploradores que descubrieron en estas zonas los panoramas y accidentes geológicos más insospechados del mundo, ha encontrado buenos continuadores en los deportistas de Magallanes amantes de la montaña.

Entre las excursiones más importantes merecen destacarse: la travesía del ventisquero Grey en sus 5 kilómetros de ancho y con gran recorrido de su corriente; escalamiento de dos cumbres de 2.200 metros de la cordillera Barros Arana; exploración de la cordillera del Paine y la extensa zona del interior; excursiones numerosas a las Torres del Paine; etc.; en uno de estos viajes al interior participó el Socio Honorario P. Alberto De Agostini.

Los socios del Andino han efectuado también notables travesías por los canales magallánicos, los del Seno Última Esperanza y los Lordos de Tierra del Fuego.

De todas las excursiones, en el mar y la montaña, los socios guardan excelentes documentos fotográficos y hermosas películas en colores.

El territorio en general no tiene secretos para los andinistas del Club, pero naturalmente aún quedan en Patagonia zonas más inexploradas que en otras regiones del mundo y que algún día caerán atrapadas por el reconocimiento de los magallánicos.

Ski. — Es el deporte que mantiene el entusiasmo y cohesión entre los asociados del Club, por las facilidades para practicarlo, dada la cercanía de las canchas a la ciudad. El ski de Punta Arenas se ha formado por sí solo, pues por el aislamiento de otros centros de invierno no ha habido la necesaria emulación como sucede en otras provincias del país; sin embargo, la mayoría de los socios practica este deporte además del patinaje en hielo que es muy popular en Punta Arenas.

Desde 1938 se efectúan competencias internas y abiertas como el Campeonato de Magallanes. Recordemos los nombres de los vencedores por orden de colocación: 1938.—Señoritas: Eva Mutzenbecker e Hilde Römer Señores: Henning Willumsen y Teodoro Nissen en Primera categoría y Juan Parnow con Juan Harper en Segunda.

1939.—Stas.: Hilde Römer, Olga Pollack y Eva Mutzenbecker. Sres.: Teodoro Nissen, Luis Sánchez y H. Willumsen.

1940.—Stas.: Hilde Römer, Rosemarie Witt y Ana Kunica. Sres.: T. Nissen, H. Willumsen, Jorge Pavicic y Doimo Ursic.

1942.—Stas.: Erika Beherens, H. Romer y E. Mutzenbecker. Sres.: H. Willumsen, T. Nissen y Erich Burchardt.

1944.—Stas.: H. Römer, Grete Römer, Elsa Davet y Nelda Garese. Sres.: Luis Sánchez, Orlof Dubrock y Jorge Burchardt.

Se realizó también el Primer Concurso de Patrullas de Ski en Septiembre de 1944 con recorrido de 25 kilómetros y 10 kilogramos de peso al hombro, resultando ganadores: Erich y Jorge Burchardt; Orlof Dubrock y Alvaro Guerrero; Marcelino Vergara y Guillermo Zúiga.

1948.—Primera Categoría en Descenso y Slalom. — Stas.: Grete Römer, María Pisano y Margarita Vukasovic; la Sta. Helga Liebrecht ganó el descenso, pero se retiró en el slalom. Sres.: Orlof Dubrock, Juan Harper, José Floegel y Eduardo González. Segunda Categoría: Stas. Margarita Vukasovic, Oriana y Edilia Alvarez, Renata Ebensperguer, Ana María Schulz y Elisa Molkembuhr.

Campeonato de Ski de Magallanes 1948.— Se efectuó con gran concurrencia los días 15 y 22 de Agosto con el siguiente resultado de ganadores. Sres.: Orlof Dubrock (291,34 puntos), José Floegel (275,29) y Pablo Sapunar (240,68). Stas.: Grete Römer (200), María M. Pisano (180,45), Margarita Vukasovic (147,53) y Renata Ebensperguer (135,58).

Vidriera Esteban Dell' Orto S. A.

Gran surtido en Artículos para Regalos

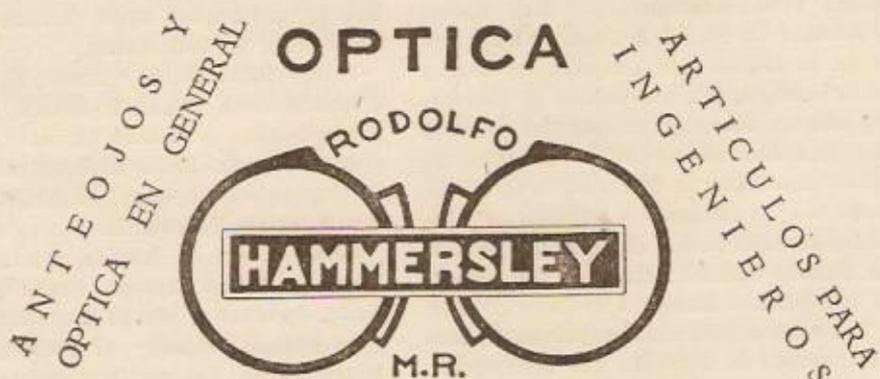
CRISTALES — ESPEJOS — PORCELANAS — LAMPARAS — VITREAUX

VIDRIOS DE TODAS CLASES — MARCOS EN TODO ESTILO

ESTADO 149 - 157

SAN FRANCISCO 251

Teléfonos 87160 y 60555 — SANTIAGO



AGUSTINAS 1090 esquina BANDERA — SANTIAGO

Casa Esteban Imperatore

Importadora de Artículos de Tienda en general

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

CALLE BORIES N.º 970

PUNTA ARENAS

CASILLA 188

CHILE

Agoniza la raza alacaluf en Magallanes

Por OSVALDO WEGAN H.

Una raza autóctona se extingue en la región magallánica, sin que pueda hacerse nada por impedirlo.

Cuando los vapores de las rutas de navegación del Sur, vajan por los canales Sarmiento, Inocentes, Wide y Messier, hasta salir al Golfo de Penas, frente a las islas Guayaneco, entre los paralelos 48 y 53 de latitud Sur, se encuentran a menudo con los representantes de los últimos alacalufes. Son indios que vagan en canoas, pequeños de estatura, ojos oblicuos y facciones mongólicas, pómulos salientes y dientes fuertes y marfilinos. Es difícil encontrar ancianos entre ellos, porque no llegan a una edad avanzada.

Cuando Juan de Ladrero, el célebre piloto español, fué a tomar posesión del Estrecho de Magallanes en nombre del Rey de España (1557), se encontró con estos indios, y en los relatos que hizo de su viaje, se leen escuetas descripciones de los aborígenes. En un estudio etnográfico que realizó, los clasificó en cuatro tipos: alikoolip, pecheray, huemul y chonos. Convivió con ellos y estudió a fondo sus costumbres y su dialecto.

El origen etimológico del nombre no se ha esclarecido con exactitud. Fitz Roy, el célebre navegante inglés que realizó estudios hidrográficos en los canales del Sur chileno (1826-36), los llamó alikoolip, que proviene de una palabra pronunciada a menudo por ellos y que sería la invocación de una divinidad. Sin embargo, sabemos que estos indios no tendrían ideas religiosas, y damos más crédito a la otra suposición, que dice que la etimología proviene del dialecto alacalufe: alikulip, que significa "indios en canoa".

Los alikoolip y huemul están totalmente extinguidos. Solo quedan algunos individuos de los pecheray y chonos, a los que se denomina alacalufes. Según estudios realizados por el explorador Padre Alberto De Agostini, tienen éstos los mismos caracteres étnicos y el mismo dialecto, con breves diferencias.

Los indios alacalufes han dado motivo de preocupación a muchos etnógrafos, por cuanto no les es posible aseverar de dónde proviene esta raza. Sus facciones mongólicas hacen suponer esta ascendencia, pero no se explica cómo hayan llegado a esa parte austral del Continente. Además, son atrasadísimos, y al

contrario de otras tribus indias, no tienen idea religiosa alguna.

Una gran intuición los guía por los canales y las islas, que conocen profundamente. Sus observaciones meteorológicas son casi siempre exactas, y adivinan con mucha anticipación el tiempo. Son hábiles marinos transando en sus débiles canos primitivos por la peligrosa región de canales. Para contar se valen de escasos números. Pero tienen idea de la orientación. Tan es así, que designan los vientos con los nombres de los cuatro puntos cardinales, o sea: aculutor, viento Norte; aculaha, viento Sur; secticer, viento Este, y acaticser, viento Oeste.

Los alacalufes se alimentan de choros, carne de ballenas que llegan a morir a las playas y pájaros que cazan con gran habilidad. Como no disponen de medios, es difícil que pequen. Los últimos grupos viven en contacto con los civilizados. Los cazadores de nutrias les dan armas y municiones, como asimismo víveres, a cambio de las pieles, lo que da motivo a una incua explotación.

Los tripulantes de los vapores, a menudo les dan ropas y provisiones. Por eso los barcos siempre los sorprenden en las rutas de los canales, donde ellos los esperan. La vista del buque es saludada a gritos "mássi, imássi", como ellos llaman a los vapores.

Los últimos descendientes de las tribus alacalufes se extinguen entre el laberinto de los canales australes.

Se les ve desde a bordo, miserables en sus canos: las mujeres harapientas y sus hijos desnudos. Sin embargo, rien las indias mientras lloran los crios. Es el llanto de una raza que agoniza. Porque hace tres siglos los alacalufes eran muchísimos miles y hoy son apenas 130 seres infelices, que en el laberinto inextricable, siguen viviendo su existencia nómada, aventurera y primitiva. Uno de estos grupos ha tenido la suerte de ser protegido por un prodigioso benefactor: el jefe de la Estación Naval de Puerto Edén, el sargento don Carlos Gaymer, quien ha logrado sacarlos de su miseria; nunca se les ocurrió hacer lo mismo a los Gobiernos, autoridades, ni millonarios del Sur; sólo los sacerdotes salesianos habían logrado civilizar a algunos grupos.

O. W. H.— Punta Arenas, 1948.

Ferretería "Austral"

ELTEN Y ALVAREZ Y CIA. LTDA.

Herramientas en general

Artículos Eléctricos

Menaje de Casa

Artículos Navales

PUNTA ARENAS—Casilla 338—Dir. Telegr. "ELTALVA"

Cuchillería Sheffield de la más alta calidad

ofrece

Relojería y Joyería "Suiza"

de

Adolfo Dübrock F.

ROCA 843 — CASILLA 6 — PUNTA ARENAS

"LAVANDERIA MODELO" Y LAVADO EN SECO

LAVA — LIMPIA — ESTERILIZA

TODA CLASE DE ROPA

AVDA. COLON N.os 1278 - 1280

TELEFONO 219

SUCURSAL: PLAZA MUÑOZ

GAMERO 1005 — TELEFONO 1187

PUNTA ARENAS

Establecimiento fundado en el año 1910

Chile ocupa el Estrecho de Magallanes

LA EPOPEYA HISTORICA DEL FUERTE BULNES.— LA HAZAÑA DE LA GOLETA "ANCUD", COMANDADA POR JUAN WILLIAMS.— NUESTRO PAIS SE ADELANTO A FRANCIA EN LA INCORPORACION DEL ESTRECHO.— CEREMONIA GLORIOSA FUE EL IZAMIENTO DE NUESTRO PABELLON NACIONAL EN ESAS INOSPITAS REGIONES

Por Fernando Lemoine de la C.

PALABRAS DEL GENERAL DON RAMON CAÑAS MONTALVA:

"Fuerte Bulnes es una expresión que debe significar a nuestros espíritus la más evocadora síntesis de la tradición acumulada a través de enaltecidos esfuerzos, tradición llamada a servir a generaciones futuras como el más severo de los estímulos, comprendiéndolos a las incontables realizaciones que posibilita la virginidad espiritual de esta zona por su incipiente aprovechamiento en relación con la potencialidad que atesora".

Muchos factores influyeron en el prestigio de la audaz empresa que significaba tomar posesión del Estrecho en nombre de Chile. Estos fueron: primero, la tragedia horrorosa en que culminó la tentativa española de colonización por Pedro de Sarmiento de Gamboa, el año 1584; después, el descubrimiento del Cabo de Hornos por los holandeses Guillermo Shoutlen y Jacobo Le Mayre, que le restó toda importancia estratégica y política, como unión y paso obligado entre los dos océanos; y, por último, los juicios condenatorios emitidos sobre Magallanes por eminentes hombres de ciencia y navegantes como Dawin, Luis Antonio de Bougainville y el capitán español Antonio de Córdova, quienes manifestaron que su clima es el más severo del mundo y que en la región se había concentrado lo más malo de la tierra, para la existencia.

Con estos desfavorables antecedentes, sólo una voluntad poderosa y una amplia y visionaria concepción de estadista podían abanderizarse a favor de tan intrépida aventura, cuyos resultados no iban a ser apreciados de un momento a otro, sino que iba a ser obra de la constancia unida al sacrificio y esfuerzos sobrehumanos que debían demostrar los colonizadores de Magallanes.

El prócer de la Patria por excelencia, don Bernardo O'Higgins, como una atalaya vidiente e incansable en el cuidado de la joven República, encontró posteriormente en el General Bulnes, primer Mandatario de la República, el digno ejecutor de unas de sus más geniales ideas: la toma de posesión del Estrecho de Magallanes por el Gobierno de Chile.

Tocó en suerte al país que el Presidente de la República, el insigne **General don Manuel Bulnes**, fuera secundado por un conjunto de brillantes estadistas, como don Ramón

Luis Yrarrázaval, Ministro del Interior; don Manuel Rengifo, Ministro de Hacienda; don Manuel Montt, Ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública, y el General don José

Santiago Aldunate y Toro, Ministro de Guerra y Marina. Fué la solicitud del señor Jorge Mabón, para que se le concediera autorización para instalar un servicio de remolcadores en el Estrecho, una de las causas que decidió al Gobierno a tomar la resolución de ocupar Magallanes; la otra fué el descubrimiento de la navegación a vapor y su incorporación a las actividades nacionales, por medio de la adquisición de vapores de Chile y el Perú, que hizo posible una nueva etapa de comercio entre los océanos Atlántico y Pacífico. Todo esto en un clima favorable, gracias a la consolidación de la República, después de Yungay, que terminó con todo peligro de amenazas exteriores. Pero debemos hacer justicia y colocar en un sitial de honor y en el altar de los héroes a Juan Williams (Guillermo), quien recibió la orden de llegar a estas tierras y, sin alteraciones de ninguna especie y sin alardes innecesarios, tomó la comisión del Intendente de Chiloé como dogma de fe y afianzó el tricolor chileno en el Fuerte Bulnes.

LA MISIÓN DE JUAN WILLIAMS.— Había nacido en Bristol, Inglaterra, y desde muy niño se dedicó a las actividades de la navegación. Poseedor de estos conocimientos y sabedor de las luchas en América, vino al Perú, donde se contrató en la Marina; mas, al pensar que el porvenir de Chile se encontraba en el mar, se trasladó a nuestro país, siendo aceptado en la Marina Nacional en 1824.

Recibida la misión por Williams, de armar un buque para colonizar la región austral, aprovechó una lancha de cincuenta toneladas, la aparejó como goleta y, dotándola de dos cañones, le completó los útiles de navegación indispensables, y con veintitrés hombres, se hizo a la mar a la conquista de esta apartada zona. Su ánimo sereno y su resolución irquebrantable, después de vencer desalientos, y almentar risueñas esperanzas, lo trajeron hasta alcanzar, en el amanecer del 21 de septiembre de 1843, el Puerto Famine, en la desembocadura del río San Juan, a fin de fundar por cuarta vez una colonia que él denominó Fuerte Bulnes, en recuerdo y memoria del ilustre Presidente de Chile, que en aquellos tiempos regía con singular acierto los destinos del país.

Con las formalidades del caso y en cumplimiento de las precisas instrucciones recibidas del Gobierno, el Capitán Williams procedió a

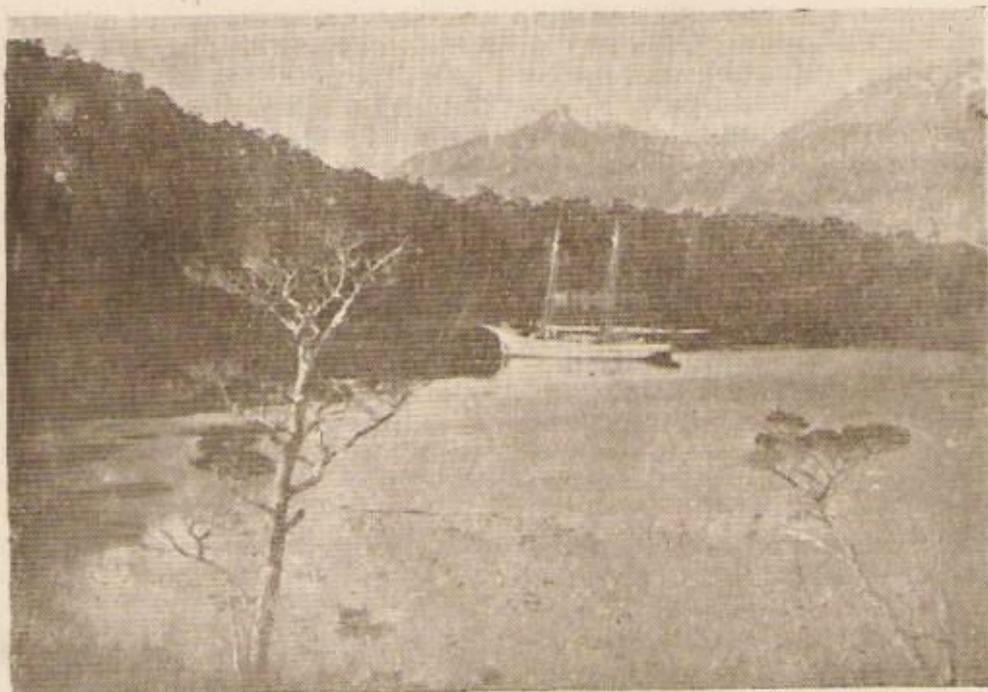
reconocer el terreno en donde nada demostraba que hubiese existido allí algún ser viviente, pues los indios y los piratas que continuamente recalaban en Puerto de Hambre, lo habían devastado. Lo único que llamó la atención de los tripulantes de la "Ancud" fue el hecho de existir allí un asta de bandera, y hacia ese lugar encaminaron sus pasos los expedicionarios; al pie de ella encontraron un porrón de barcos conteniendo un acta en que figuraban consignados los primeros barcos a vapor que pasaron por el Estrecho de Magallanes, y dos o tres monedas con el sello de la reina Victoria de Inglaterra. A pesar que esto no influía en nada para temer que pudiera perderse la potestad de estas tierras, el hábil Capitán retiró el documento y cambió las monedas. Eran las dos de la tarde del día 21 de septiembre cuando el Capitán Williams, dejando a bordo sólo dos marineros, en una segunda bajada a tierra y conduciendo a la rastra piezas de artillería, hacia donde estaba colocada el asta de bandera, con una guardia de honor formada por soldados, procedió a izar el pabellón nacional, que desde entonces luce sus colores majestuosos en esta apartada región de la República, con tal motivo se disparó una salva reglamentaria de 21 cañonazos, que fué contestada por un cañoncito de la goleta "Ancud".

Mientras que la gente, emocionada en lágrimas, se dedicaba a reconocer el lugar de la colonia nueva, a bordo, el Capitán procedió a levantar el acta de la toma de posesión del Estrecho. Servía de secretario el Sargento 2.º Eusebio Pizarro, quien la redactó en dos ejemplares, quedando uno en poder del Capitán Williams. En su parte culminante, decía:

"En nombre de la República de Chile, protesto en el modo de más solemne cuántas veces haya lugar, contra cualquier poder que hoy en adelante trate de ocupar alguna parte de este territorio".

He aquí la importancia preponderante que tuvo la toma de posesión del Estrecho, y de esto se desprende la grandeza histórica que tiene la fundación del Fuerte Bulnes, ya que nos permitió agregar al país tan vastas y ricas regiones y al mismo tiempo nos aseguró su conservación.

Así quedó definitivamente incorporado para Chile el territorio de Magallanes.



Una goleta en el Estrecho de Magallanes. (Foto: A. M. De Agostini).

LLEGAN LOS FRANCESES.— Días después, el 23 de septiembre, entraba la fragata "Phaetón", de bandera francesa, que venía desde Río de Janeiro en viaje a Talcahuano, para hacer carbón. El mismo día entraba otro barco francés, un bergantín ballenero que se dirigía a Ancud en busca de viveres. Los comandantes de las naves, no obstante el mal tiempo en la bahía de posesión, cambiaron las visitas de estilo con la cordialidad acostumbrada.

Como en la segunda bajada a tierra de los franceses, los tripulantes de la "Phaetón" procedieron a izar el pabellón francés, el Capitán Williams, cumpliendo con las instrucciones dadas por el Intendente Espiñeira, que todo lo había previsto, protestó, por medio de una nota que se fundamentaba en el artículo 1.º de la Constitución, nota que traducida al francés fué llevada por don Bernardo Philippi al Capitán Luis Maisin. No hay mayores noticias de la nota chilena ni de su contestación; se sabe, sí, que el capitán francés manifestó que no conocía la posesión efectiva de estas tierras por algún país, ya que el Estrecho siempre había estado abierto a la navegación de todos los buques, y que estableciéndose momentáneamente en ellas, desple-

gaban a voluntad sus pabellones sobre sus tiendas y otras; que así había interpretado el izamiento del Pabellón en la Punta de Santa Ana; que por no tener instrucciones sobre el asunto, no reconocía el oficio del capitán chileno y que se limitaba a certificarlo, haciéndose saber que en ningún caso pretendía atentar contra los derechos de la República de Chile, dado que fuesen fundados, pues eso correspondía a su Gobierno decirlo. Las relaciones se mantuvieron muy cordiales, y cuando el "Phaetón" decidió su viaje, fué su capitán el portador de la correspondencia oficial y privada de los expedicionarios; entre éstas venía una comunicación de Williams al Ministro del Interior. Aun cuando el Capitán Williams había tenido la precaución de izar el pabellón chileno y colocar junto al asta de bandera una inscripción hecha en tabla, lo suficientemente ancha, que decía por un lado: 'VIVA CHILE', y por el otro lado 'REPÚBLICA DE CHILE'. Poco después y en el lapso comprendido entre el 27 de septiembre al 12 de octubre, Williams se dedicó a explorar en detalle los territorios e islas que existen entre el puerto Famine y Pecket Harbour, regresando con la impresión de que sólo era posible instalar una colonia en la Pun-

ta de Santa Rosa, pues los recursos de agua, leña y maderas que existían, hacían muy fácil y llevadera la vida de los nuevos colonos. Durante este viaje de exploración, el naturalista Philippi descubrió el carbón de piedra y manifestaba después, en algunos escritos, cómo también las llanuras del norte serían con el tiempo base de progreso en estas regiones.

LA CONSTRUCCION DEL FUERTE.— Estimando que para facilitar la defensa, la parte más apropiada era la Punta Santa Ana, dió instrucciones a Philippi para que iniciase los trabajos de construcción del que iba a ser el histórico "Fuerte Bulnes", tan íntimamente ligado a la formación de la ciudad de Punta Arenas y, por último, a la actual provincia.

Al teniente don Manuel González Hidalgo, secundado por el piloto Mabón, les correspondió dirigir el piquete que se dedicó a la corta de madera, para las construcciones. Soportando las inclemencias del tiempo, que se puso muy lluvioso, los marineros de la "Ancud" decidieron levantar una choza en tierra para evitar los viajes a bordo y aligerar un poco el trabajo.

El 19 de octubre de 1843 se determinaron los límites del Fuerte y la consistencia del foso que servía de defensa inmediata. Pocos días después entraba en el puerto un barco de nacionalidad norteamericana, y fue tal la visible cordialidad demostrada por el Capitán y dueño, don Cristóbal de Lozada, que el Capitán Williams determinó adelantar la ceremonia a que daría lugar el bautizo del Fuerte, aprovechando su permanencia, fijándose el 30 de octubre para llevarla a efecto.

El 30 de octubre de 1843 fué la fecha memorable en que con salvas de 21 cañonazos se izó en la nueva asta del Fuerte Bulnes el Pabellón de Chile, acompañado de entusiastas y atronadores vivas lanzados por los que presenciaban tan importante y significativa ceremonia.

El capitán del "Spewing", en representación de don Domingo Espiñeira, actuaba de padrino, y una espumante botella de vino chileno de San Vicente se rompía para inaugurar un porvenir preñado de esperanzas al centinela de la Patria en el extremo Sur de América.

Más tarde, el Capitán Williams dejaba encargado del Fuerte Bulnes al teniente don

Manuel González Hidalgo, en calidad de Gobernador de la colonia, ya que él debía regresar a Chilcú a dar cuenta de su cometido. Lamentable era la partida, pero necesaria, ya que ponía el broche de oro de una de las más brillantes páginas en la historia nacional.

El regreso de la "Ancud" fué rápido, y tanto Juan Williams como don Bernardo Philippi fueron enviados a Santiago a fin de que dieran cuenta en forma verbal de su cometido. Desde esa fecha hasta nuestros días, flamea orgullosa la bandera de Chile en el Estrecho, saludado a los buques que cruzan las aguas de Magallanes, abierto por nuestro país a la navegación de todos los países del mundo.

F. L. de la C.—Punta Arenas, 1948.

ARTURO CALVO HURTADO

Arquitecto U. C.

ROBERTO IZQUIERDO

PHILLIPS

Ingeniero U. C.

BANDERA 131 — TELEFONO 81648

Of. 5 — 3.er P.so

SANTIAGO

Línea Aérea Nacional hace historia en el progreso de comunicaciones australes

Por JIP.

Antes del 25 de junio de 1946, las comunicaciones desde y hasta Magallanes se medían por largos días. Un viaje a la zona austral de nuestro Continente significaba deshojar de golpe más de medio mes de cualquier mes; era posible llegar desde Valparaíso a Nueva York, por la vía marítima, primero que a Punta Arenas, por la misma vía. Así de lejos ha estado ese territorio, magnífico en su oro blanco —la lana—, como espectacular lo es hoy en el líquido oro negro de sus pozos de Los Manantiales. Pero ahora esos viajes de Simbades parecen pertenecer a un pasado de leyenda, desde que el 25 de junio de 1946, un avión "Douglas" de la Línea Aérea Nacional marcó 8 horas 40 minutos en un vuelo inaugural del Servicio Santiago-Punta Arenas, el mismo que hasta la fecha ha anulado por las rutas del aire la gigantesca distancia geográfica de 2.400 kilómetros que separan al pulso y corazón de Chile de la más austral provincia chilena, donde se está forjando, a ritmo acelerado, el porvenir de esta patria pujante y emprendedora.

UN POCO DE HISTORIA

Fué el entonces Comandante Arturo Merino Benítez, el forjador de esta empresa. Las máquinas "Sykorsky" de la Fuerza Aérea Nacional, que llegaron a rendir trágico tributo en esa zona, trataban de encontrar la ruta anhelada por todos los chilenos. Se estableció, así, una Línea Experimental a Magallanes, que, luego de dejar sentada la posibilidad de una línea hacia el austro nacional, entró a un receso, lleno de reminiscencias. El advenimiento de aviones modernos y de gran autonomía para los registros de la Línea Aérea Comercial, permitió la coronación de tantos esfuerzos, encontrándose el rumbo definitivo y seguro, esta vez no por sobre la endiablada red de los canales magallánicos, sino por sobre tierra firme, pegándose, en trechos, a la frontera chileno-argentina y afianzada por convenios internacionales, que permitieran,

como al presente, sobrevolar sobre el territorio hermano y ocupar las canchas de emergencia de la aviación argentina. El arribo del "Douglas 0010" de la LAN, a la losa del aeropuerto de Bahía Catalina, en Punta Arenas, piloteada por los expertos oficiales de la Empresa, Sergio García Huidobro, Jorge Peñafiel Rosselot y Alfonso Caviquioli, marcó un acontecimiento de alto auspicio para el progreso de las comunicaciones chilenas.

DOMINADA LA RUTA MAS ESCABROSA

El rumbo que marcan los pilotos al decollar de Los Cerrillos, en Santiago, con destino a Punta Arenas, es el más difícil del mundo. Las cambiantes condiciones atmosféricas a lo largo de toda la ruta parecieron, desde un comienzo, factores insalvables para una regularidad necesaria en una línea de aeronavegación comercial. Sin embargo, la mundialmente reconocida pericia de los pilotos de la LAN, como asimismo la excelente calidad del material en vuelo, fueron suficientes para dominar esta ruta que, por espacio de dos años, ha estado siendo sobrevolada con el mejor de los éxitos. Máquinas del tipo "Douglas" bimotor, con capacidad para 21 pasajeros, y un apreciable margen de carga útil, zarpan semanalmente desde Santiago los días miércoles, regresando de Punta Arenas los días viernes, con una demanda de pasajes de tal categoría, que es necesario hacer reservas a los interesados hasta con un mes de anticipación. ¡Tal es la consecuencia de una etapa de viaje que, por mar, sigue siendo hasta de 15 días, y que, con tesón y patriotismo, ha llegado a quedar reducida a una mínima expresión: 8 horas!

A contar desde esta primavera, junto con estudiar los medios para dotar de un avión "Gleen Martin", con capacidad para 36 pasajeros, la Línea Aérea Nacional ha resuelto implantar los vuelos a y desde Magallanes dos veces a la semana, lo cual contribuirá mucho

más a la ancha labor que le ha correspondido a la empresa, en un corto lapso, en el desarrollo progresista del sistema de comunicación comercial con un importante sector del territorio nacional.

LA RED MAS GRANDE DE LINEAS

Antes de conectar la capital con el punto austral más distante, la LAN ya había puesto sus plantas en Magallanes, un año antes, escuchando un patriótico deseo del Presidente de la República, Excmo. señor Juan A. Ríos (Q. E. P. D.). Fué así cómo nuestra eficaz empresa, en un intento que, en honor a la verdad, no era esperado en tal magnitud por los propios habitantes de la zona, organizó una Posta Aérea con sede en Punta Arenas y, sin dilaciones de ninguna especie, comenzó desde el 30 de junio de 1945, a sobrevolar el histórico Estrecho de Magallanes, en demanda del puerto de Porvenir, que enfrenta, de orilla a orilla, a la Perla del Estrecho, con solo once minutos de tiempo, en lugar de las cuatro mareadoras horas de la flota naviera mercante regional, transportando, siempre a "full", los diez pasajeros de cabida de las máquinas "Electra", carga y correspondencia. Al través de un tan corto tiempo, el vuelo semanal se ha transformado en vuelos diarios a Porvenir, en donde la población, cooperando con los anhelos de la LAN, construyó la cancha de Bahía Chilota, en un notable ejemplo cívico. Tiempo después, la Línea Aérea Nacional, perfectamente interpretada por los pilotos destacados al frente de la Posta Aérea, llevó el progreso a Puerto Natales, capital de Última Esperanza, estableciendo así un servicio trisemanal hasta la fecha, que junta en 100 minutos lo que para el transporte terrestre significa 8 horas de correr por un camino que, en invierno, se caracteriza por su dureza. Habría bastado esta labor para justificar con creces el implantamiento de un servicio aéreo propio en Magallanes.

No obstante, la dilatada geografía de la

provincia magallánica está hoy día unida por una inteligente red de servicios que mantiene constantemente en el aire a las dos máquinas "Electra" con que cuenta hasta el momento la Posta Aérea de Magallanes. Desde Punta Arenas se vuela hoy, día bajo itinerario regular, hacia Porvenir, Bahía Felipe, Springhill, Los Manantiales, Caleta Josefina, San Sebastián, Punta Catalina y Punta Delgada, todos ellos centros de población y de activa gestión industrial agrícola-ganadera. De esta forma, Magallanes es la única provincia de Chile que cuenta con un sistema propio y autónomo de la Línea Aérea Nacional, dotado de cómodas máquinas "Electra", que pronto serán aumentadas a tres, con un "Lodestar" de 14 asientos.

PROYECCIONES

En breve la LAN hará salir sus máquinas fuera de las fronteras provinciales de Magallanes: una línea semanal a Puerto Montt, en seis horas como máximo, con escala en Balneario (Aisén), y otra a Río Gallegos, capital del territorio de Santa Cruz, en la Argentina, ciudad con la cual el tránsito de pasajeros por tierra es intenso desde y hasta Punta Arenas. Para ambos servicios, la Línea Aérea Nacional tiene dispuestos con mucha antelación sus aviones y equipos de vuelo. Para el establecimiento de la línea a Río Gallegos, la LAN contará con la compensación de vuelos por parte de la empresa argentina AEROPOSTA, que sirve desde hace años los intereses del país hermano, desde Buenos Aires hasta la Patagonia.

De esta suerte, la Línea Aérea Nacional, con visión patriótica y comercial, se ha vinculado estrechamente a la historia de los pueblos de la zona austral y ha pasado a ser un factor preponderante en el progreso de las comunicaciones en tan dilatado territorio chileno.

JIP.—Punta Arenas, 1948.

ALMACENES B A R A S S I — BAZAR RADIO

IMPORTACION DE NOVEDADES

ERRAZURIZ 869

— :: — PUNTA ARENAS

Las Tempestades en Magallanes

Por JOSE RE, S. S.

(Del Observatorio Meteorológico Salesiano de Punta Arenas).

Al estudiar el clima de Punta Arenas, no podemos pasar por alto el factor que constituye la característica de esa región, y que la da particular fisonomía: nos referimos a los vientos huracanados que hicieron tristemente célebres a los mares de esa zona para los primeros navegantes que surcaron el Estrecho, estudiando sus senos y fondeaderos, ya que debía ser el camino más corto a las Indias y la vía obligada para las comunicaciones de España con sus colonias conquistadas en la costa del Pacífico.

Esta es la impresión que uno se forma al leer las Memorias del Comandante de la Real Fragata de S. M., "La Santa María de la Cabeza", en su último viaje de 1785; la misma impresión sería también la del capitán James Cook, de Fitz-Roy y otros navegantes que estudiaron las aguas del Estrecho y canales fueguinos, y de tantos otros que quedaron en esas regiones.

Si no dominaran los vientos fríos y huracanados, esta región sería tierra privilegiada, pues teniendo la misma latitud de Bélgica o Canadá inferior, podría tener los mismos productos agrícolas. Está demostrado que los vientos fríos son la causa que impide el cultivo de varias plantas en Magallanes, ya que los cereales apenas llegan a granear y sólo se usan para forraje.

Es importante recordar aquí un hecho personal que me puso en evidencia la acción del viento como enemigo número uno del cultivo de plantas propias de regiones templadas. Tuve ocasión, durante tres años, de comprobarlo en Puerto Natales, región que por su posición topográfica goza de un clima continental, siendo bastante caluroso en el verano y muy frío en el invierno; es un clima diferente al de Punta Arenas, pero una cosa tienen de común y es el viento huracanado. La experiencia la hice en una huerta muy abrigada que había en mi Colegio Salesiano, y ahí sembré porotos, planta que necesita calor para su cultivo. Pues bien, las plantitas brotaron a su tiempo, losanas y vigorosas, en el terreno

virgen y libre de vientos y, finalmente, echaron flores y vainas abundantes, que granearon perfectamente.

DIRECCION DE LAS TEMPESTADES.— Los vientos más frecuentes en Magallanes soplan hasta nueve veces sobre diez, entre los del oeste y suroeste. Hay también excepciones, pero los vientos del norte, noreste, y sureste no se desatan con mucha intensidad; por el contrario, siempre hay que desconfiar de los del este, que soplan casi todo el año. Le sigue el viento sureste, que es menos frecuente, pero muy duro y más frío, y es el que forma los huracanes. Sigue el viento sur, que causa serios trastornos en la bahía al recorrer su dirección frente a Punta Arenas, pero es precursor de buen tiempo.

Los meses de verano, otoño y parte de la primavera son los más peligrosos para la navegación y específicamente, septiembre, enero y marzo.

COMO SE ORIGINAN LAS TEMPESTADES.— Aquí se presenta la conjetura que explica la violencia peculiar de los vendavales del este y su mayor constancia y fuerza en verano que invierno. Esta conjetura se basa en el principio del desequilibrio atmosférico que en Magallanes parece producirse en condiciones excepcionales. En verdad, durante los largos días del verano, una vasta superficie de la Pampa, como también la superficie de los mares de la costa oriental en esa extremidad del Continente, quedan expuestas a la acción de los rayos solares por un tiempo dilatado. Como prueba innegable de tal acción o influencia se presentan ahí fenómenos de irradiación y rarefacción atmosférica que asumen proporciones extraordinarias, apreciables a simple vista y que llegan a originar los más curiosos efectos de miraje que uno pueda imaginar.

En el invierno, por el contrario, cesa esta causa, porque la acción solar es más corta y menos fuerte y, de consiguiente, la rare-

facción de las capas inferiores de la atmósfera es menos pronunciada sobre Patagonia y Tierra del Fuego. Esta es la teoría del capitán de la corbeta brasileña "Paraná", que en 1822 estudiaba las tempestades de esta región.

Ahora estudiemos nosotros los efectos precursores del barómetro. Sabido es que cuando pasa un ciclón cerca de un lugar, se produce una baja presión, que, pequeña al principio, aumenta hasta los 2 milímetros por hora. Al acercarse el mínimo barométrico la aguja del barógrafo da un salto casi vertical hacia abajo: es entonces cuando la tempestad estalla con todas sus fuerzas.

Al poco tiempo de pasar el viento, el barómetro sube de 1,5 a 2 mm. por hora, indicando que la tempestad va a terminar. Esta es la forma general de los temporales, pero también a veces la presión se mantiene en el mínimo durante varias horas.

DURACION DE LAS TEMPESTADES.— La duración de estos meteoros es variable, teniendo algunos un breve lapso de dos a tres horas y otros, por el contrario, alcanzan varios días y hasta semanas. Muchas veces no es sólo un temporal que se desencadena, sino más bien una serie que se sucede con algunas horas de calma, como el de diciembre de 1940, en que el viento alcanzaba hasta 70 kilómetros por hora durante quince días. En esa ocasión hubo a lo menos tres temporales sucesivos, que duraron seis días cada uno.

VELOCIDAD DEL VIENTO.— Examinando la velocidad antes y después de la baja presión, podremos decir que de dieciséis casos de tempestades, doce están para demostrar que el viento aumenta después del mínimo barométrico. Los casos contrarios pueden considerarse anormales.

Lo que da a los vientos magallánicos un verdadero carácter de huracán es su intensidad asombrosa. Creemos que las tempestades de las Antillas y del Océano Índico no son siempre superiores a éstas, que alcanzan frecuentemente velocidades de 60, 70 y hasta 95 kms. por hora. No hay que olvidar que estos guarismos sólo representan la velocidad media horaria, pero las rachas alcanzan hasta 130 kilómetros por hora.

Cuando soplan esos ventarrones no es raro ver volar los techos y cercos de planchas. En esas circunstancias, nadie cruza las calles, para no ser acribillado por las pedrecillas que lleva el meteoro. En la habia de Punta Arenas, en varias ocasiones, se llevó al garete a barcos y pontones de discreto tonelaje. Dejamos a la imaginación el pánico que estos huracanes produjo siempre en los navegantes del Estrecho, especialmente alrededor de los equinoccios de primavera y otoño.

De nuestros estudios concluimos que el orden de fuerza y frecuencia de los huracanes de Magallanes es el siguiente: marzo, septiembre, enero, agosto, octubre, noviembre, febrero, abril, diciembre, junio, mayo y junio. Marzo es, por lo tanto, el más peligroso, y junio el mejor.

LA HORA DEL TEMPORAL.— Concluimos también, que lo mismo que otras latitudes, las tempestades se presentan más en las horas posmeridianas, y la mayor violencia es alrededor de la hora 18. Es la hora de los ciclones clásicos en que el barómetro llega a su punto más bajo; empero, en los ciclones deformados por varias causas, nadie sabe con precisión absoluta apreciar la hora en que se producen.

De ciento cuarenta y cuatro temporales que he registrado en Magallanes, las horas de frecuencia fueron las siguientes: 121 a la hora 18; 5 a las 20; 3 a las 13, 14 y 17 horas, y 1 a las 10 horas.

J. R.— Santiago, Nov. de 1948.

FARMACIA "VALPARAISO"
Juan Salfate C.

ESPECIFICOS
DROGAS
PERFUMERIA

ROCA 912 — TELEFONO 155

CASILLA 294 — PUNTA ARENAS

ENTREVISTA AL SECREARIO, Sr. RAMON ZELADA C.

El "Touring Club de Magallanes" realiza encomiable labor Dificultades en su programa de acción

Esta importante institución austral fué fundada el 17 de julio de 1931, siendo su primer presidente el recordado general don RAMON CAÑAS MONTALVA. Fué organizado en Punta Arenas, como una sección del Touring Club de Chile y para propender al turismo de ese inmenso territorio, que guarda para el viajero ávido de maravillas, toda suerte de panoramas marítimos y terrestres, que pueden considerarse únicos en el mundo.

El hecho de ser las regiones de Magallanes, Tierra del Fuego y Ultima Esperanza, lugares hasta ahora poco frecuentados por el turismo mundial, constituye un poderoso auxiliar la existencia de una institución relacionadora e informativa de su zona, para despertar la atracción y el deseo de muchas personas que recorren el mundo en viajes de turismo y que, debido a falta de datos autorizados, no han llegado a esta parte austral del Continente americano.

Durante 17 años, el Touring Club de Magallanes, con sus propios medios, ha sido la única institución que ha desarrollado alguna labor turística y de propaganda en la provincia. Ha atendido a numerosos barcos con viajeros extranjeros y ha organizado numerosos cruceros a los fiordos de Tierra del Fuego.

Habiéndose afiliado al Automóvil Club de Chile, ha trabajado últimamente en abrir nuevas rutas al interés y comodidad del turista. Así es importante destacar cómo se aprovecha ahora una nueva vía terrestre al norte del país, hasta Puerto Aisén, y pasando por la costa argentina. Además de los viajes particulares por esta vía con documentos de la institución, hay también un servicio regular de autobús, que ha logrado descongestionar el aumento de pasajeros, que ya no encuentran reservas en vías marítimas o aéreas.

Conversando con el secretario de la institución en Punta Arenas, señor Ramón Zelada Castro, nos informa que el Touring Club de Magallanes está en condiciones de suministrar a particulares y a empresas organizadoras, toda clase de informaciones para la mejor y más económica realización de viajes de turismo a estas regiones. Nos destaca que las zonas más accesibles son siempre los fiordos de Tierra del Fuego y la Cordillera del Paine, pero que a los fiordos casi ya no se puede ir, debido a que los barcos de los Ferrocarriles del Estado, que son los únicos apropiados, no disponen de tiempo y cobran precios prohibitivos, si llegan a hacerlo. Algo parecido sucede también con la región del Paine, que virtualmente se encuentra bloqueada por concesiones particulares que no ofrecen ninguna

clase de facilidades de alojamiento ni movillización.

Hace algunos años, el Club pidió una concesión de tierras en el estratégico lugar denominado Laguna Amarga de Paine, para explotación construyendo un hotel, arreglando caminos y para disponer de una cancha de aterrizaje de aviones, como programa mínimo; pero, desgraciadamente, este lote ha seguido entregándose por nuevos periodos a su antiguo arrendatario, señor Bader; así quedan sin conocer estas maravillas de la Naturaleza los numerosos turistas que vienen a Punta Arenas con ese objeto, nos agrega el señor Zelada.

"Tenemos también una Oficina de Informaciones muy bien ubicada, pero no ha sido posible mantenerla abierta permanentemente al público, por no disponer de fondos para su mantención. De todos modos, nos hemos preocupado intensivamente de la propaganda, editando atractivos folletos que han circulado por todo el mundo; prueba de ello es que de muchos países nos piden noticias precisas para organizar turismo a Chile".

"Nuestra institución se ha mantenido durante 17 años sólo por el entusiasmo e iniciativa de personas muy conocedoras de la región, y que saben en verdad lo que es turismo, porque han viajado por muchos países, pero podríamos realizar una obra ciertamente efectiva y de eficientes realidades, si contáramos con alguna ayuda de los organismos fiscales que han sido creados para este objeto", termina declarándonos el secretario del Touring Club de Magallanes.

Skarmeta Hnos Ltda.

Avenida Colón 766 — Punta Arenas

CAMIONES MACK

IMPLEMENTOS AGRICOLAS MASSEY HARRIS
HERRAMIENTAS ELECTRICAS BLACK DECKER
PINTURAS, BARNICES, ARTEFACTOS SANITARIOS
MATERIALES PARA CONSTRUCCION

Asociación de Ganaderos de Magallanes

O'HIGGINS 1033

TELEFONOS: 27 y 66

CASILLA 317 — PUNTA ARENAS

Una institución al servicio del progreso ganadero de la
Provincia de Magallanes

Viajando por los caminos Magallánicos

Por RAMON COLLADO (Oficial Técnico de Caminos)

Es interesante destacar la región de Magallanes en cuanto a sus bellezas naturales que pueden ser visitadas por el libre acceso que dan los caminos hacia ellas, pudiéndose apreciar a fondo notables y hermosos lugares que impresionan al espíritu con su maravilloso paisaje y pintoresca geografía.

RUTA DE PUNTA ARENAS A NATALES

Saliendo de la ciudad hacia el lugar denominado **Bahía Católica** (Kilómetro 3,2), se ha construido una calzada de hormigón de doble vía. En el lugar mencionado se encuentran instalados los hangares de la Fuerza Aérea de Chile. En las inmediaciones está situado el importante establecimiento **Frigorífico de Tres Puentes**, el más cercano de la ciudad. Continúa la ruta hacia el lugar llamado **Río Seco**, donde también hay un establecimiento frigorífico de propiedad de la Cia. "The South American Export Syndicate". En este mismo sitio existe una pequeña población que cada día va tomando mayor importancia, en relación a sus habitantes y a sus medios de vida propia.

Más adelante se encuentra la localidad llamada **Río Chabunco**, con su importante establecimiento **Criadero de Zorros** de piel fina. Siguiendo su ruta, el viajero dispone del **Hotel Cabeza de Mar** (kilómetro 48), y en el kilómetro 78 con el **Hotel de Carpa Manzano**. La parte verdaderamente interesante para el turista comienza desde el kilómetro 140, donde está situada la estancia de **Río Penitente**. Es un hermoso y apacible lugar, especial para dedicarse a la pesca del salmón, que abunda en sus aguas. También hay muchas variedades de aves silvestres.

En el kilómetro 150,5, aparece como un vigía el **Morro Chico**, que sobresale de las características del lugar, pues está rodeado de pampa. Tiene más o menos unos 80 metros de altura. Su conformación es de piedra de origen volcánico. Su vegetación es pobre. Solamente en la parte alta crecen algunos árboles. En su parte central hay una especie de cráter, que lo divide en dos partes, formando un pequeño valle, donde hay una vertiente, que forma una laguna, en cuyos alrededores pastan algunas cabras salvajes. Estas fueron llevadas en estado doméstico y más tarde

abandonadas. Es un hermoso lugar para efectuar fiestas campestres. Cerca del lugar hay un excelente hotel de turismo.

Antes de los lugares mencionados, a la altura del kilómetro 100, bifurca el camino hacia el importante establecimiento ganadero de la **Laguna Blanca**, orillando la laguna del mismo nombre.

En un recodo del camino, en el kilómetro 184,5, se encuentra ubicado el hermoso establecimiento hotelero del **Rubens**. Llama la atención el estado de desolación en que se hallan los alrededores de éstos. La mano del hombre, en su afán de progreso, ha dado muerte a gran parte de la naturaleza existente, limpiando por medio de roces los campos, para dejarlos aptos para la ganadería. Impresiona al viajero observar un sinnúmero de troncos retorcidos, ennegrecidos y quebrados por la acción del fuego. Pese a esto, a medida que se avanza, aparece nuevamente la selva verde en todo su esplendor. Se sigue la ruta, pasando por un puente colgante sobre el **Río Rubens**. En las inmediaciones de estos lugares hay instaladas algunas importantes industrias, de las cuales podemos mencionar el **Aserradero de "Santa Teresita"**, único en su género en toda la provincia. En el kilómetro 188, hacia el interior, cuatro kilómetros, más o menos, existe otro establecimiento de la misma índole, que como el anterior, constituye una de las más importantes industrias regionales. Al subir una cuesta, se llega, en el kilómetro 200, al **Cordón "Arauco"**. Pueden verse desde aquí las hermosas llanuras de **Diana**, con sus lagunas, y entre otras, la llamada **"Laguna Escondida"**. Para la vista del viajero se presenta aquí un cuadro natural, difícil de observar en otras partes. Los tintes naturales del panorama dan al lugar una belleza maravillosa. Se sigue siempre por la misma dirección para llegar a **Casas Viejas** (kilómetro 238), donde el camino bifurca hacia la frontera Argentina. Continuan-

do, llegamos al kilómetro 240, donde hay una nueva bifurcación hacia la mina de carbón Natales, y desde allí pasa a la mina argentina de Río Turbio. Esta mina se explota en forma intensa por el vecino país.

En el kilómetro 245 se encuentra instalado el establecimiento ganadero de Estancia Nueva, de propiedad de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, una de las más poderosas firmas ganaderas del mundo. Nuevamente el camino se bifurca hacia el lugar llamado Cerro Castillo, que lleva hasta la estancia Bories. A medida que se va acercando el viajero al puerto de Natales, se perfila la silueta del Cerro Dorotea, cuya terminación va hacia el mar, en un corte que le da la semejanza de la proa de una embarcación. Desde este lugar se puede contemplar toda la cadena de macizos, cordilleras y montes, con toda su fantasía y belleza.

Pasado todo esto, que deja en el viajero recuerdos imborrables, se llega a Puerto Natales, en el kilómetro 254, justo en la plaza de la localidad. El Seno de Última Esperanza se agranda en su belleza panorámica, y la pequeña ciudad pareciera sentirse ruborizada ante la majestuosidad del natural cuadro. A cinco kilómetros de Puerto Natales, en dirección a Cerro Castillo, está ubicado el establecimiento frigorífico de Bories. Más allá, en el kilómetro 7, bifurca el camino hacia los puertos Prat y Consuelo. En este último se encuentran las instalaciones del hermoso establecimiento ganadero de propiedad de los señores Eberhard, en cuyas cercanías existen pequeñas lagunas pobladas de cisnes y enorme variedad de aves silvestres. Por la misma ruta se llega a la ya famosa Cueva de Milodón, lugar donde hace miles de años vivieron el *Glossotherium* o *Neomylodón*, el *Felis Listai* o *Smilodon* y el Oso Pampeano (*Arctotherium*). En esta misma cueva fueron encontrados los restos de estos animales, que posteriormente fueron adquiridos por museos extranjeros. La gruta del Milodón se interna unos 200 metros en el cerro, tiene un ancho de 50 metros y una altura de bóveda de 30 metros. Cerca de esta gruta se encuentra la Silla del Diablo, conglomerado de piedras que tienen la conformación antes indicada.

La región de Última Esperanza es, por excelencia, de gran interés para el turista. Siguiendo esta reseña, podríamos continuar por el camino que conduce a Cerro Castillo, hacia

la subida de Dos Lagunas, y más adelante el Río de Tres Pasos, en cuyas aguas abundan los salmones y las peladillas (truchas pequeñas), sitio de atracción por su belleza natural. Cerca de este lugar hay instalado un moderno hotel, dotado de todas las comodidades para el visitante. A un kilómetro está la Laguna Figueroa. Al llegar al kilómetro 40, está ubicada la estancia de Cerro Castillo, donde bifurcan los caminos hacia el Cerro Guido por el lado chileno, y Cancha Carrera por el lado argentino.

Hay en esta zona lugares de gran interés para el turista, y que constituyen la fuente de mayor importancia en el aspecto de naturaleza y que, sin lugar a dudas, podrían dominarse parques nacionales. Pero, en este aspecto topamos con la dificultad de los medios de locomoción, y que sólo a ciertas personas y en contadas ocasiones permiten su acceso a ellas. El Gobierno y las autoridades competentes nada han hecho a este respecto para dar solución a este asunto, que con ayuda de los organismos del caso, podrían lograr la instalación de una empresa de turismo, que permitiera al visitante y al mismo habitante de la región, gozar de las comodidades de una buena atención y de un servicio de locomoción de un modesto costo.

Así, de esta manera, sería más fácil contemplar desde cerca, en el lugar mismo, las soberbias cascadas de Laguna Amarga, Salto del Paine, Laguna Lazo, Lago Sarmiento, los lagos Toro y Porteno, y muchos otros rincones de enormes e incalculables bellezas. La fauna abunda en estos parajes. El cóndor, amo del aire, domina majestuosamente las grandes alturas, siendo común verlo en grupos de cuatro o cinco. Muchos turistas han logrado filmarlos en vuelo a muy pocos metros de altura.

RUTA INTERNACIONAL.— Costeando el Estrecho de Magallanes, es decir, en el camino de Punta Arenas a Río Gallegos, por Monte Aymond, el panorama no tiene las características de belleza ya relacionadas con el camino de Punta Arenas a Puerto Natales. Sin embargo, cabe mencionar que en su ruta hay una bifurcación a la altura del kilómetro 120, que conduce hacia el importante establecimiento de la industria frigorífica de Puerto Sara, nombre que se le dio en homenaje a Sara del Campo de Montt, esposa del Excmo. señor Presidente de la República don Pedro

Montt, que asistió, en el año 1907, a la ceremonia de la colocación de la primera piedra del establecimiento. Ocho kilómetros hacia adelante, por la ruta ordinaria, se llega al hermoso establecimiento ganadero de San Gregorio, cuya fundación data del año 1875.

La atracción turística siempre ha tenido como objetivo especial la visita a este establecimiento, cuyos propietarios han dedicado su mayor preocupación a la cranza de animales finos, en especial los ovejunos, de cuyos resultados han logrado obtener un tipo especial de cordero, rico en lana y sabrosa carne. Este plantel industrial ha sido visitado por personalidades chilenas y extranjeras. Se sigue por el camino observando solamente grandes extensiones de llanuras y el panorama continúa sin mayores alternativas. En el kilómetro 161 está la estancia Kmine Aike, y en el 173, Punta Delgada, con la estancia y el faro del mismo nombre. Puede decirse que la ruta nacional termina en el lugar denominado **Monte Aymond**, de donde a pocos kilómetros se divisa la frontera argentina, para continuar al vecino pueblo de Río Gallegos (Rep. Argentina).

Forma parte de la red caminera el camino de Punta Arenas a Fuerte Bulnes, que conduce al histórico monumento de la soberanía chilena, y que lleva el nombre del gran Presidente. A su paso considera el visitante la importancia que tomará con el tiempo este camino, debido a la parcelación de los campos adyacentes. Con un criterio altamente democrático, en la Presidencia del Excmo. señor don Pedro Aguirre Cerda se procedió a la entrega, en pequeños lotes, a gente en su mayoría de trabajo y de determinados recursos económicos. Hoy ya se puede apreciar el grado de adelanto que han adquirido estos terrenos, gracias al tesonero esfuerzo de sus actuales ocupantes. Tal es así, que a través de todo el camino se ve la obra creadora del hombre. Campos limpios de malezas, cierras, chacras y las pintorescas construcciones, que dan al lugar más vida y atracción.

CAMINO DEL FUERTE BULNES.—Lugar de verdadero interés para el turista es el Fuerte Bulnes, últimamente restaurado, debido a la iniciativa del general don Ramón Cañas Montalva.

Con la reconstrucción del Fuerte Bulnes renació la historia como un recuerdo de que con ello quedaba de relieve una de las más

bellas páginas de Chile. Para dar término a lo que significa este camino en los aspectos ya señalados, podríamos citar algunos otros lugares, como ser el **Cementerio de Puerto del Hambre**, donde yacen los restos de antiguos navegantes.

HACIA LAS CANCHAS DE ESQUI.— A nueve kilómetros de distancia de Punta Arenas, en el camino que penetra en la Reserva Forestal, el Club Andino de Chile tiene instalado un hermoso refugio, que en la época de invierno constituye un gran motivo de atracción. La cancha del Club Andino cuenta con un andarivel de subida accionado por un motor. Para los amantes del deporte del esquí, hay una cancha principal y tres canchas secundarias.

POR LAS RUTAS FUEGUINAS.— En Tierra del Fuego, donde el terreno es completamente distinto a los señalados anteriormente, hay también una red caminera importante. Entre los principales caminos podemos anotar el que conduce de **Puerto Porvenir** a **Cerro Manantiales**, lugar donde la Corporación de Fomento tiene instaladas las maquinarias para la explotación petrolífera. Es de sumo interés para el viajero conocer las instalaciones que ha hecho dicho organismo, destacándose una pequeña población y las torres, en cuyos pozos hay concretas posibilidades de extracción de petróleo en forma comercial. Al paso de este camino se puede admirar la parcelación de los campos comprendidos entre **Bahía Felipe** y **Springhill**, parcelación que ha venido a tonificar la zona en el aspecto económico, pues donde habían sólo dos grandes estancias, existen hoy muchos establecimientos ganaderos chicos, de gran prosperidad. También destacamos el camino de **Porvenir** a **Baquedano**, que conduce a un centro aurífero por excelencia. En el punto denominado Baquedano, hace muchos años a esta parte, una compañía aurífera, "La Suphen", hizo grandes instalaciones para dragar el **Río del Oro**. Hoy todavía están, como un recuerdo de un tiempo de pleno resurgimiento, las dragas en el lecho del Río del Oro. Por esta misma ruta se llega al lugar denominado **San Sebastián**, donde hay un gran establecimiento ganadero de la Soc. Explotadora de Tierra del Fuego. Desde San Sebastián se sigue hacia **Río Grande**, situado en la República Argentina, donde actualmente se construye un camino que permitirá llegar a **Ushuaia**.

Exploraciones petroleras en Magallanes

Desde la Expedición Darwin de 1835 hasta nuestros días.—Antecedentes geológicos de la región.—Cuando surgió el oro negro en 1945 desde 2.200 metros bajo la tierra.

Por el Dr. CARLOS H. KLOHN GIEHM.

RESEÑA HISTÓRICA DE EXPLORACION GEOLOGICA.— Desde el siglo pasado datan las exploraciones geológicas de la provincia de Magallanes, que fueron efectuadas en expediciones aisladas, en gran parte extranjeras (Ch. Darwin, 1835; Expedición Bove, 1881; Misión científica de Cap. Horn con Hyades y Lovisato, 1882-83; Expedición de Nordenskjöld, 1885-87; The Pincetown University Expedition to Patagonia, J. H. Hatcher, 1885-99, J. Felsch, 1912; C. Bonarelli, 1917; Expedición Finlandesa a Tierra del Fuego y Patagonia Austral con E. H. Kranck, 1928-29; Departamento de Minas y Petróleo, Decat, Pomeyrol, J. Keidel, Augusto Hemmer, 1928-29; Investigación del Departamento de Minas y Petróleo, Augusto Hemmer, 1930-41; Corporación de Fomento de la Producción, 1942 hasta la fecha).

Se lograba una investigación sistemática coordinada, que recién se ha iniciado, hace veinte años, cuando el Departamento de Minas y Petróleo encaminaba el estudio a las posibilidades petrolíferas de la provincia. Estas exploraciones fueron continuadas en forma intensiva por la Corporación de Fomento de la Producción, valiéndose de todos los medios de la investigación geológica moderna, con inversión de los recursos económicos correspondientes, dada la importancia de la tarea. De este modo se logró, a breve plazo, la comprobación inequívoca de la existencia de hidrocarburos (gas y petróleo) en, a lo menos, un gran yacimiento altamente comercial: el del Cerro Los Manantiales, en Tierra del Fuego, cerca de la primera angostura del Estrecho de Magallanes. Desde entonces se ha continuado la exploración sistemática de la provincia, con resultados que han dado la seguridad de que el yacimiento petrolífero de Los Manantiales no es el único con que puede contar el país en esta provincia.

CUADRO GEOLOGICO GENERAL.— Por la configuración de la superficie y por los ele-

mentos geológicos componentes del subsuelo, se divide la provincia de Magallanes en dos partes, a saber: la región andina y la de las pampas o mesetas. La **Región Andina** comprende las cordilleras altas recortadas por numerosos fiordos y excavaciones glaciales que las unen en su lado oriental con las pampas, que en grandes extensiones están cubiertas por materiales morénicos, depositados por los grandes vestigios de la época glacial, que atravesaron estas partes del Continente hasta alcanzar el Océano Atlántico.

La Cordillera Fueguina se compone en gran parte de **rocas plutónicas intrusivas**, granitos y grano-dioritas, envueltas en rocas sedimentarias metamórficas.

La edad de la serie metamórfica y espesor son discutidos, siendo los estudios referentes a ellos todavía incompletos. Se compone esta serie metamórfica de esquistos filíticos, cuarcitas, lentes marmóreos y pizarras arcillosas. Algunos autores consideran los esquistos metamórficos de la Cordillera Darwin, por ejemplo, una **facies metamórfica** de los arcillo-esquistos cretáceos; otros lo atribuyen a la edad paleozoica.

Lo probable es que dentro de la serie metamórfica están ocultos varios elementos de distintas edades, cuya separación no se ha logrado todavía con la suficiente claridad.

De todos modos, según Kranck, en el monte Buckland está cubierta esta formación esquistosa por la **Serie Porfírica**, que es de edad jurásica.

La Serie Porfírica superpuesta a los esquistos paleozoicos se compone de mantos de porfiritas y tobas; su espesor es considerable y sobrepasa los mil metros. La extensión horizontal de esta serie es igualmente importante, pues se la conoce en todo el largo de la Cordillera, desde 44° latitud hacia el sur, hasta el extremo suroriental de Tierra del Fuego y la Isla de los Estados. Se la conoce tam-

bién en la cercanía del Golfo de San Jorge, en San Julián (Argentina) y en las perforaciones efectuadas en Goyle, Cabo Buen Tiempo, Cerro Los Manantiales y San Sebastián. De este modo, es muy justificado suponer que la Serie Porfírica se extiende en el subsuelo de toda la provincia de Magallanes, desde la Cordillera hasta el Océano Atlántico. Este dato es de gran importancia, dado que la arenisca petrolífera Springhill se encuentra entre la serie porfírica jurásica y los arcillo-esquistos cretáceos, siendo derivada de la composición de la Serie Porfírica.

Los arcillo-esquistos y areniscas del Cretáceo que siguen hacia arriba en el perfil estratigráfico, forman un grueso complejo de sedimentos marinos litológicamente uniformes que, sin embargo, en base a su contenido de fósiles, puede dividirse en varios pisos. De diversas localidades se han recolectado fósiles-guías, que indican la existencia de **Turoniano** (un piso al jurásico) del **Neocomiano** (cretáceo inferior) hasta el **Turoniano** (cretáceo medio). Su parte superior se caracteriza por una serie de Amonites característicos (cephalópodos con concha exterior), mientras que en la parte alta se destaca el Bivalvo *Inoceramus Steinmanni*, que vivía en el tiempo del Turoniano hasta Seroniano inferior. La sucesión de los estratos del mencionado complejo de formaciones no es siempre la misma en regiones distantes. En Cerro Los Manantiales, por ejemplo, empieza esta serie con el Turoniano, existiendo un hiatus estratigráfico considerable entre el Turoniano y la serie porfírica, por falta del cretáceo inferior. Precisamente, en lugar de este se intercala la arenisca petrolífera Springhill con espesores de 7 a 35 metros, comprobados en los sondeos.

Encima de los arcillo-esquistos con *Inoceramus Steinmanni* yacen los sedimentos del Senoniano (Cretáceo superior), que en toda la provincia de Magallanes son de carácter marino, mientras que las zonas más nortinas (desde el lago Buenos Aires hacia el norte) que en el cretáceo inferior formaron parte del mar, en el Seroniano **emergieron**, dando lugar a la sedimentación terrestre de los "Estratos con Dinosaurios".

A pesar de ciertos movimientos epigénéticos ocurridos al final del Cretáceo (Lamida Revolución) y que cambiaron el cuadro orográfico de la actual Patagonia, las áreas de la actual provincia de Magallanes siguieron

formando una cuenca marina. Las mismas condiciones continuaron también durante el Terciario Inferior hasta el Mioceno, cuando, lentamente y con oscilaciones, emergía la zona, dando lugar a la formación costanera de los lignitos del piso geológico "Loreto". Prueba de esto son los bancos de ostras que se alternan con los mantos carboníferos.

Desde entonces quedó definitivamente transformado en tierra firme el área de la provincia, demostrando esto, por el carácter terrestre de los sedimentos correspondientes al Plioceno y la Epoca Glacial.

CUADRO ESTRATIGRAFICO.— Con los nombres de formaciones que se mencionan en el texto.

Cuaternario: Epoca Actual, Epoca Glacial.

Terciario: Plioceno, Mioceno, Oligoceno, Eoceno, Paleoceno.

Cretáceo: Daniano, Senoniano, Turoniano, Ceromaniano, Gaultiano, Neocomiano.

Jurásico: Titoniano, Serie Porfírica, Esquistos Metamórficos del Paleozoico.

MANIFESTACIONES DE HIDROCARBUROS EN LA SUPERFICIE.— Desde hace muchos años atrás se conocen manifestaciones gaseosas en distintos puntos del territorio magallánico. Emanan fuentes de gas inflamable y con pronunciado olor a petróleo, tanto en estratos cretáceos como en terciarios. Los siguientes lugares son los más conocidos:

- 1.—Península de Brunswick, al norte del río "Canelos";
- 2.—Península de Brunswick, costa sur del Seno Otway, entre Punta Canelos y Punta Prat;
- 3.—Costa norte de Isla Riesco, al este de Mina "Elena";
- 4.—Costa norte de Isla Riesco, al este de Punta Rocallosa;
- 5.—En el Cabo "Boquerón", Isla Grande de Tierra del Fuego.

Fuera de estos lugares comunmente conocidos, han sido encontrados por los geólogos, durante sus investigaciones en el terreno, otros puntos con pronunciado olor a petróleo o con rastros de petróleo o de asphaltita. La difícil accesibilidad de vastas zonas cubiertas de tupidos bosques y espesos turbales, impiden el conocimiento de todos los lugares con manifestaciones superficiales de petróleo.

PERFORACIONES.— Es muy comprensible que tales indicios de la existencia de hidrocarburos en algunas partes del subsuelo ma-

gallánico, han inducido a empresarios, ya desde muchos años atrás, a probar la suerte en perforaciones "Wildcat". Estas primeras tentativas no lograron los fines deseados, por varias razones, entre ellas, la ausencia de previas investigaciones científicas, deficiencia de equipos, insuficientes capitales y hasta operaciones fraudulentas.

Antes de 1926, año en que se promulgó la ley de monopolio de las exploraciones y explotaciones petroleras del Estado, se habían efectuado ya ocho perforaciones particulares en Magallanes, basadas en las manifestaciones superficiales de gas.

Estas sondas ubicadas más o menos al azar, tenían éxito negativo en cuanto al descubrimiento de algún yacimiento petrolífero explotable. Si bien es cierto que algunas de ellas dieron nuevas manifestaciones de hidrocarburos y contribuyeron a la ampliación del conocimiento geológico de la provincia, no significaron la base para una industria.

En base a los informes geológicos evacuados por la Comisión Decat-Pomeyrol y Reidel-Hemmer, se han efectuado siete sondeos, a saber:

- R 1.—En Isla Riesco, 635 metros;
- R 2.—En Tres Puentes, 1.177 metros;
- R 4.—En Punta Prat, 1.521 metros;
- R 5.—Tres Puentes, 650 metros;
- R 6.—En Tres Puentes (Chorrillo Juanito), 1.432 metros;
- Río Patos I.— 645 metros.

P 7.—En Tres Brazos, 1.390 metros.

R 1 alcanzó 635 metros de profundidad y dió rastros de petróleo y gas. La perforación R 2, que alcanzó 1.177 metros de profundidad, produjo más o menos cinco toneladas de petróleo. También se constató la existencia de gases que tenían una presión de unos 75 atmósferas. La escasa porosidad de los estratos petrolíferos perforados impedía la afluencia de una mayor cantidad de petróleo comercialmente explotable.

Con la sonda R 4, que alcanzó 1.521 metros de profundidad, se comprobaron solamente indicios de petróleo y gas.

El sondeo de R 5, cuya profundidad máxima fué de 650 metros, dió gas con poca presión y algunos litros de petróleo líquido.

Lo mismo ocurrió con la perforación de R6, que alcanzó a 1.430 metros de profundidad.

Del pozo "Río Patos I" emanaron fuertes manifestaciones de gas y petróleo. Esta per-

foración se paralizó a 645 metros.

También la perforación R 7, que alcanzó 1.390 metros de profundidad, dió muestras de petróleo y gas.

Si en efecto esta serie de perforaciones ejecutadas no obtuvieron el resultado anhelado, de encontrar un yacimiento petrolífero explotable comercialmente, ellas han servido para comprobar la efectiva existencia de apreciables cantidades de petróleo y gas en una vastísima extensión del subsuelo magallánico. Además, han contribuido grandemente en la ampliación del conocimiento geológico de la región o indujeron a modificar ciertos conceptos sobre las supuestas estructuras petrolíferas.

El programa de perforaciones a seguir por el Departamento de Minas y Petróleo fué mucho más amplio, pero padecía de insuficiencia monetaria, y para la ejecución de perforaciones no se tenían siempre los equipos más apropiados y modernos.

Recién la Corporación de Fomento de la Producción —heredera digna de la tarea de establecer en definitiva si el país puede contar en la provincia de Magallanes con recursos de hidrocarburos en yacimientos económicamente explotables—, pudo contar con suficientes capitales para emprender una sistemática exploración geológica, empleando los métodos más modernos y técnicos expertos, como también equipos a la altura del día. Como primer resultado, surgía el 28 de diciembre de 1945, del pozo N.º 1 de Cerro Los Mantiales, desde la profundidad de unos 2.200 metros, el primer chorro importante de petróleo, al que hasta la fecha han seguido catorce pozos más. Todas estas perforaciones servían para abarcar los límites y la capacidad productora de este importante yacimiento. Si bien es cierto que en esta fecha no se conocen estos límites debido a la gran extensión del yacimiento, no es menos cierto el saber que el producto de sólo unos pocos de estos pozos, terminados para su explotación, por el simple abrir de válvulas, será suficiente para cubrir todos los gastos hasta ahora invertidos en exploraciones y perforaciones. Mientras tanto, continúan los trabajos de investigación geológica petrolera en diferentes partes de la provincia, cuyo suelo es susceptible de albergar yacimientos hasta ahora desconocidos. Una de estas zonas es la de San Sebastián.

Mares del Sur

Por ALICE LARDE



Indios alacalufes en los canales del sur. (Foto: A. M. De Agostini).

Cómo una cinta cinematográfica fueron pasando, además de los archipiélagos de Chiloé y de los Chonos con la península de Taitao, el de Wellington y el de la Reina Adelaida, perfilándose en seguida el famoso Estrecho de Magallanes. Estaba casi en el extremo sur de América.

Quedé realmente sorprendida al encontrar en aquellas latitudes una ciudad pavimentada: Punta Arenas. Y mi admiración agudizábase al recordar que en el norte de Chile habían puertos que, no obstante haber dejado pasar las más fabulosas riquezas del orbe, ostentaban la ingrata desnudez de su suelo, que podría haberse tapizado de diamantes.

El enorme canal presentábase trazando una formidable ondulación de rebordes llenos de agraciados arabescos litoráneos, insulares y peninsulares. En medio de él, gracias a la alada fantasía, surgió la gallarda figura del eximio navegante portugués que lo descubriera. El brazo de mar agitaba su oleaje tempestuoso en la desembocadura, levantando hacia el cielo o bajándola hasta tremendos abismos la bella carabela. Esquivando la multitud de erizados escollos que amenazaban destruirla a cada paso y haciendo frente a los vientos desatados que aullaban entre los mástiles tratando de arrancarlos y echar a pique la embarcación, Hernando de Magallanes, el inmortal

marino, consiguió pasar al lado del Continente americano y hendir la ondas de un nuevo mar: el Pacífico...

* * *

—Presto la Tierra del Fuego, diseñó su pintoresca silueta semejante a la cabeza de un pez barbado. En la quijada inferior ostentaban la gloria de su hermosura salvaje los montes Sarmiento y Darwin, cuyos majestuosos heleros espejuelaban con la luz que desde lejos les enviaba el Sol.

En la pampa fueguina del norte crecía la raza de los onas y erraban de un punto a otro, persiguiendo a los guanacos con que se nutrían. Acostumbrados desde los primeros meses de su existencia a jugar desnudos sobre la nieve, desafiaban impávidos la tremenda crudeza invernal. Andaban siempre trashumantes. Los hombres, so pretexto de estar listos para avisorar o atrapar la presa, marchaban siempre a la vanguardia, llevando apenas el arco y las flechas; en cambio, las infelices mujeres transportaban al hombro o a las espaldas, pesadas tiendas de campaña, útiles domésticos y robustos hijos.

A escasos kilómetros de allí y en la propia isla, moraban otras agrupaciones humanas diametralmente opuestas.

Entre la inacabable red de laberintos, cana-

les y fiordos, los alcaufes y yaganes pasaban sus años metidos en las frágiles canoas, pescando, cocinando y durmiendo dentro de las mismas, cual si constituyeran, aquéllas y éstos, una sola y trágica armadura. Su aspecto era miserable, enjuto, mal configurado y tarado. Bajando a tierra, comenzaron a caminar como equilibrándose para no caerse, remedando el antiestético andar de los alcaufes...

* * *

—Pensando estaba en tales peculiaridades, cuando, de repente, hondas lamentaciones salieron del propio corazón del Mar.

El rey de las aguas, posponiendo las furias por la bonanza apacible, expresaba sus quejas, exaltando el espíritu:

“¡Ay, dolor! A los mil años de existencia aborígen, surcó mis ondas la primera piragua! Trascurrieron un par de milenios antes de solazarme con la poesía infinita del buque a velas... Pasaron tres siglos aguardando contemplar el vapor. Un centenario después, recién perfilé el hidroavión...”

“¡Qué lento y monótono, acompasado y desesperante es el poder creador humano...! Creyéndome infinito, lo más extenso de cuanto existe, estimulador de locuras y audacias, ensañaciones y adivinaciones de los hombres, he entristecido reflexionando cuán poco han podido valerse de mí, sacando escaso producto de la inconmensurabilidad líquida de mi cuerpo espantable...”

“La piragua, el barco de vela, el vapor, el submarino, el hidroavión y el buque armado que he visto, estoy percibiendo y seguiré mirando, acaso hagan lo mismo siempre... El hombre manchando mis aguas verdes color de esperanza con la sangre fraterna en la guerra naval; la piratería y el bandolerismo reflojando el despojo de los débiles; navegando tras el mercantilismo menguado y transportando el hambre, la decrepitud y la zozobra en acoso de la ilusión de un pretenso puerto de reparación, que al fin no hace más que conturbar, agravando a los que están y azotando más a los que llegan, y cuando no, lanzándolos a la ratería, la simulación y el crimen...”

“¡Amarguras sin nombre...! ¡Mi grandeza sólo ha servido para prohiñar la pequeñés del Mundo...!”

CIA. CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA

Sucursal PUNTA ARENAS
Gerencia: Argentina N.º 830

TALLER "MINERVA"

Fabricantes de cabrestantes y winches a vapor, bombas para todo servicio; la famosa prensa "Ferr. er" mejorada tipo "MINERVA" para enfardar lana, y coquinas de todos tamaños tipo "GRAN PACIFIC".

Fundición de fierro y bronce.

Taller mecánico equipado con maquinarias modernas, soldaduras autógenas y eléctricas; accesorios completos de ingeniería. Reparaciones a flote.

Personal competente en todos los ramos.

TELEFONO N.º 151

VARADERO "MIRAFLORES"

ASTILLERO NAVAL.—Con elementos para varar buques hasta de 2.000 toneladas de desplazamiento, sobre grada cementada, fija. Construcción y reparaciones de cascos de fierro y madera. En la amplia cancha hay lugar para acomodar cinco buques a la vez.

TELEFONO N.º 77

EMPRESA DE SALVATAJES

Cuenta esta sección con elementos propios para toda clase de operaciones de salvataje de naves, elementos de buzos y bombas de achique.

SERVICIO MARITIMO

El servicio regional comprende los siguientes elementos marítimos:

VAPORES: "RIO VERDE", "AUSTRAL", "LOVART" y "PATAGONIA", y servicio anexo de remolcadores y lanchas.

TELEFONO N.º 346

Entre los hielos del ventisqueros Grey

ASCENSION A LA CORDILLERA BARROS ARANA

Por Hennig Willumsen y José Floegel.



Habiendo partido de Punta Arenas en automóvil, llegamos por la tarde de un día de diciembre a "Pudeto", antes estancia independiente, ahora sección de la estancia Río Paine. Cruzamos el río un poco más abajo de la cascada, por sobre una viga que hace las veces de puente. El paso no es muy agradable, especialmente cuando hace viento o cuando el río trae mucha agua, pero es el único que existe. Como tenemos bastante equipaje, debemos hacer varios viajes desde donde queda el auto hasta la pasada sobre el río, en una distancia de cerca de un kilómetro.

Desde Punta Arenas habíamos pedido que se nos proporcionara en "Pudeto" un caballo para llevar la carga hasta la choza del Lago Grey, y contábamos con este caballo como una cosa segura. Sin embargo, no fué así, pues el ovejero que está en "Pudeto" no había recibido instrucciones ni tenía otro caballo que el suyo propio, que necesita para su trabajo. Tampoco conoce el camino al "Grey". Ofrecemos indicarle el camino a cambio de que

nos acompañe y lleve en su caballo parte de nuestra carga. Finalmente, acepta y podemos así preparar la partida para la mañana del siguiente día.

Partimos como a las ocho de la mañana. El ovejero lleva unos treinta kilos de nuestro equipaje y nosotros diecisiete kilos cada uno. Hasta la choza del Grey son 17 kilómetros, pero la huella es mala y es un continuo subir y bajar cerros. Llegados a la choza del Grey nos despedimos de nuestro acompañante y continuamos ahora con todo el equipaje al hombro —unos 32 kilos por persona—, hasta el lugar llamado "Chorrillo Encajonado", unos 5 kilómetros más adelante y a unos 400 metros de mayor altura. Aquí acampamos, dando término a nuestra primera etapa.

Al día siguiente decidimos avanzar primeramente con sólo la mitad del equipo, buscando una huella que debe correr por el faldón boscoso que va orillando el vestinquo Grey por el este. Nos habían dicho que existía esta pasada y deseábamos explorarla para

saber si en una ocasión futura sería posible pasar con un carguero. El año anterior, al llegar a "Chorrillo Encajonado", tomamos aquí por sobre el hielo del vestinquiero, debido a que el continuar por tierra nos parecía muy difícil. Ahora nos convencemos de que es preferible la ruta del hielo. Durante cuatro horas luchamos por atravesar el bosque, subiendo y bajando profundas quebradas y lechos de torrentes que bajan de la Cordillera, recorriendo la distancia que en línea recta no sería de más de cinco kilómetros, hasta llegar a un cerro en donde habíamos acampado el año anterior; pero, habiendo venido en esa ocasión por sobre el hielo. Como hemos traído solamente la mitad del equipaje, debemos volver por aquello que nos falta. Afortunadamente, hemos traído los grampones para el hielo y regresamos por esta ruta en sólo dos horas. Como es tarde para hacer un tercer viaje y estamos algo cansados, pasamos la noche en el mismo campamento del primer día, en donde afortunadamente habíamos dejado armada la carpa.

A la mañana siguiente tomamos nuevamente por sobre el hielo hasta el lugar en donde habíamos dejado el día antes parte de nuestro equipaje y, continuando de aquí en adelante por tierra, orillando el vestinquiero, por un terreno bueno para caminar, llegamos en corto tiempo al torrente glacial que limita por el norte la Cordillera del Paine. Regresamos por la segunda mitad del equipaje y, por la tarde, después de cortar algunos árboles e improvisar un puente que nos permita cruzar el torrente, acampamos al pie de un cerro que en las cartas figura sin nombre y que decidimos llamar "Cerro De Agostini", siendo este campamento el que hará de base para nuestras excursiones.

El día siguiente lo empleamos en escalar una altura de unos 900 metros, para estudiar la posible travesía del vestinquiero Grey, que en este lugar tiene un ancho de unos 5 kilómetros. Queremos atravesarlo de este a oeste, para llegar a la Cordillera Barros Arana. Hechas las observaciones del caso, en la tarde hacemos otra excursión hacia el noreste, orillando el torrente que hemos cruzado, y en dirección a un vestinquiero interior que hemos divisado desde una altura, y que suponemos es el que alimenta el "Chorrillo". Efectivamente, después de unas dos horas de mar-

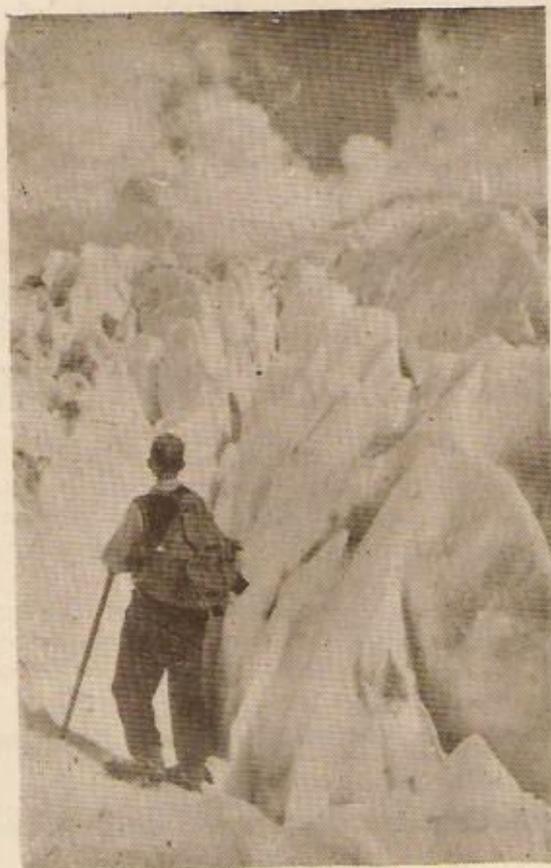
cha a través de un tupido bosque, llegamos al pie del vestinquiero. Este muere en seco es decir, no hay laguna alguna delante del hielo, pues las aguas de deshielo son absorbidas inmediatamente por el torrente. Como el Chorrillo tiene su origen en este vestinquiero y desagua por debajo del vestinquiero Grey decidimos llamar al torrente con el nombre de "Chorrillo de los Vestinqueros".

Al día siguiente probamos la travesía del vestinquiero Grey, tomando una ruta que el día anterior habíamos creído fácil. Sin embargo, no es así, y después de varias horas de luchar con enormes grietas y "seracs", decidimos regresar y probar otra pasada. Tomamos un kilómetro más arriba y aquí, afortunadamente, el hielo es poco quebrado los primeros cientos de metros, para ser después casi totalmente plano y sin agrietaduras. En una hora llegamos a unas morenas flotantes, que, como unas islas de algunos cientos de metros de largo y 10 a 20 metros de ancho, se extienden por sobre el hielo. Continuamos por sobre el hielo y en poco tiempo finalizamos la primera travesía del vestinquiero Grey, llegando a la Cordillera Barros Arana en un lugar donde otro vestinquiero de regular tamaño baja desde la Cordillera y sirve de afluente al Grey. Estudiamos aquí la posibilidad de escalar la Cordillera, orillando el vestinquiero por su lado derecho y regresamos después a nuestro campamento base con el fin de preparar la excursión definitiva que ha de llevarnos a lo alto de la Cordillera Barros Arana, desde donde esperamos poder observar el altiplano de los hielos continentales.

Al día siguiente no podemos hacer la excursión definitiva, porque amanece nublado y con lluvia. Pasamos casi todo el día metidos en la carpa. Por la tarde aclara y tenemos un atardecer magnífico. Sube también el barómetro, lo que nos hace esperar para el día siguiente un tiempo magnífico. Efectivamente, despertamos a las 5 de la mañana con bastante frío y un cielo completamente despejado. La temperatura es de dos grados bajo cero y la carpa está cubierta de escarcha. También el agua está congelada. Preparamos rápidamente una bebida caliente, y a las seis estamos en marcha. A las 7.20 marchamos sobre el hielo del "Grey". A las 9 hemos cruzado el "Grey" y empezamos a escalar la

Cordillera Barros Arana. A las 13 horas estamos en una cumbre de 2.200 metros de altura, habiendo sido la ascensión sumamente fácil. Alcanzamos a divisar hacia el oeste un extenso manto de nieve que parece extenderse por kilómetros y kilómetros, a una altura de más o menos 2.000 metros. Se nos acaba aquí el buen tiempo y comienza a nublarse y a nevar con bastante fuerza. Alcanzamos aún a escalar una cumbre gemela de igual altura, clavar la bandera chilena y tomar algunas fotografías. Después debemos iniciar el regreso, para evitar el perdernos en medio de la tormenta y desaparecer del todo sobre el ventisquero Grey. Después de algunas peripecias, estamos de regreso en nuestro campamento base, a las 19 horas, habiendo estado en marcha casi todo el día, durante trece horas.

Si hubiéramos tenido más viveres, podríamos trasladar nuestro campamento al pie de la Cordillera Barros Arana, con lo que ahorramos en cada excursión seis horas, que es lo que nos demorábamos en ida y vuelta desde nuestro actual campamento. Pero nos quedaban solamente viveres para uno o dos días. Hemos estado viviendo a base de porridge, fruta seca, café y chocolate, y nuestras raciones están casi agotadas. Decidimos, por lo tanto, regresar hacia la choza del Grey, primeramente, y desde allí a Pudeto. El nuevo día amanece nublado y con lluvia. Esperamos hasta mediodía para secar un poco la carpa y cargar nuestras mochilas. Después iniciamos el viaje de regreso, primeramente por tierra unas dos horas, después por sobre el hielo del Grey otras dos horas y, finalmente, de nuevo por tierra otras dos horas, hasta llegar a la choza del Grey. Regresamos con 25 kilos de equipaje cada uno. Pasamos



Ventisquero Grey.

la noche en este campamento y en la mañana siguiente —que es domingo— tenemos la suerte de recibir la visita del Grupo de Caballería de Puerto Natales, que regresa de maniobras. Gracias a la gentileza de su comandante, el Mayor señor Enrique Falcón, gran parte de nuestro equipaje es trasladado hacia Pudeto sobre las cabalgaduras, llevando nosotros solamente las mochilas, máquinas fotográficas y otras pequeñeces. En Pudeto damos término a nuestra excursión, pues ya no nos falta más que regresar a Punta Arenas (254 kilómetros) en automóvil, lo que hacemos en el décimo día de nuestro interesante viaje por los hielos del Grey y las crestas empinadas de la Cordillera Barros Arana.

J. F. y H. W.— Club Andino de Chile, Pta. Arenas.

TALLERES GRAFICOS SMIRNOW

EL NOMBRE BASTA

ARTURO PRAT 228 — SANTIAGO

*Cortesía de la
Comunidad Menéndez Préndes*

Compañías de Seguros Generales

"LA AUSTRAL" Y "LA REGIONAL"

(Las Compañías de Magallanes y para Magallanes)

FONDOS: \$ 19.000.000.—

Calle O'Higgins 1001 esquina Puerto Montt — Teléfono 172

CASILLA 146 — PUNTA ARENAS

Subdivisión de tierras fiscales

MAS DE TRESIENTAS MIL HECTAREAS HAN SIDO INCORPORADAS A LA ECONOMIA NACIONAL. — 84 PEQUEÑOS GANADEROS, TODOS CIUDADANOS CHILENOS, IMPULSAN TESONERAMENTE LAS LABORES GANADERAS DE LA REGION. — SE HAN INVERTIDO MAS DE CUARENTA MILLONES DE PESOS

Por DANIEL CLARO DE LA MAZA

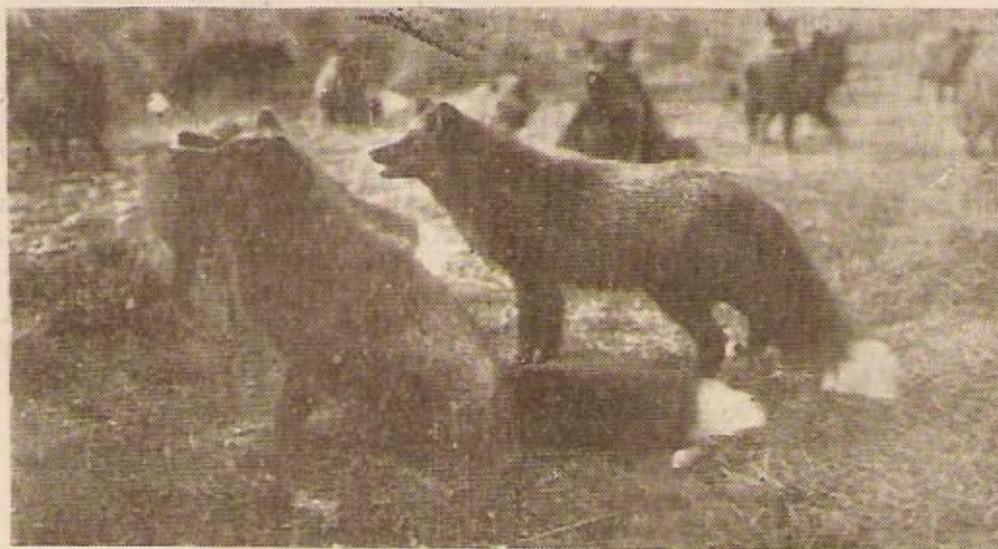
Para nadie es un misterio que el proceso económico de Magallanes se ha desarrollado a través de la ganadería, y que el progreso de esta zona chilena ha corrido paralelamente al curso seguido por sus exploraciones ganaderas.

También es de conocimiento público que todos los campos ganaderos de Magallanes eran del Estado y, en consecuencia, ha sido éste, por medio de la política que ha seguido al disponer de las tierras, el que ha hecho posible el auge y desarrollo de la ganadería.

Si damos una mirada retrospectiva a la política gubernativa aplicada a la distribución de tierras, vemos que ésta ha tenido dos etapas: una que abarca desde los años 1878 al año 1938, que se caracterizó por la entrega a particulares de enormes extensiones de terre-

nos, y la otra, a partir del año 1938 a la fecha, que ha tenido un marcado propósito de ir a la subdivisión en pequeñas hijuelas ganaderas de los campos fiscales.

El Gobierno del Excmo. señor Alessandri, escuchando el poderoso clamor de las habi-



En el criadero de zorros "El Antártico" de Punta Arenas. Es el más grande de Sudamérica y produce más de mil pieles finas al año de zorros plateados y azules.

tantes de Magallanes, que por todos los medios a su alcance y en todas las formas posibles, pedían de los Poderes Públicos un retazo de terreno fiscal para que trabajaran en él los núcleos familiares, y comprendiendo también el señor Alessandri el nuevo rol que entraba a jugar en el complejo problema económico, el derecho de propiedad que, de acuerdo con la Constitución del 25, pasaba a desempeñar una función social, obtuvo del Congreso la dictación de la Ley 6.152, que marca el comienzo de la nueva política de subdivisión de tierras.

De acuerdo con dicha ley, fué posible subdividir unas 340.000 hectáreas en los lugares denominados Springhill, Bahía Felipe, Punta Catalina y Pantano, los que se subdividieron en 84 pequeñas estancias de 2.500 a 6.000 hectáreas de cabida, las que fueron entregadas a otros tantos ciudadanos chilenos.

Para establecer los resultados económicos y sociales de esta subdivisión, se puede anotar los siguientes datos, tomados del Servicio de Ganadería y Sanidad Animal del Ministerio de Agricultura, correspondiente a los años 1938, fecha de la subdivisión, y a 1946:

ANTES Y DESPUES DE LA SUBDIVISION

| | | Bahía Felipe y Springhill | |
|--------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
| | | 1938: | 1946: |
| Dos estancias con | 246.882 há. | 66 estancias con | 246.882 há. |
| Lanares existentes | 194.129 cab. | Lanares existentes | 249.066 cab. |
| Producción de lana | 668.245 kgs. | Producción de lana | 814.996 kgs. |
| | | Punta Catalina | |
| | | 1938: | 1946: |
| Una estancia con | 39.950 há. | Ocho estancias con | 34.550 há. |
| Lanares existentes | 30.400 cab. | Lanares existentes | 43.660 cab. |
| Producción de lana | 112.850 kgs. | Producción de lana | 134.362 kgs. |
| | | Pantano | |
| | | 1938: | 1946: |
| Una estancia | 49.000 há. | Diez estancias | 49.000 há. |
| Lanares existentes | 30.702 cab. | Lanares existentes | 32.188 cab. |

Los datos consignados hablan por sí solos del exitoso resultado económico de la subdivisión.

En cuanto al aspecto social, tenemos que referirnos necesariamente a la población humana que vivía en las cuatro estancias anotadas. Antes de la subdivisión, no alcanzaba a doscientas personas la dotación permanente de ellas; hoy día pasan de dos mil los pobladores de las estancias, y debemos llamar la atención hacia el hecho altamente humano y de sentido social, que consiste en el derecho que tienen los pobladores de vivir con sus mujeres y sus hijos en aquella zona, que antes era sólo permitida para los solteros.

Además de hacer notar que cada pequeña estancia constituye un centro completo de explotación ganadera, lo que ha representado una inversión superior a los cuarenta millones de pesos en obras de carácter permanente que, con ello, han enriquecido el patrimonio fiscal y han dado movimiento a capitales de gran envergadura.

Es de desear, para el progreso de la provincia de Magallanes, que el Gobierno continúe

con la subdivisión de las tierras fiscales, pues los ensayos practicados así lo aconsejan, y al mismo tiempo, como un estímulo para estos esforzados luchadores, es de toda justicia que se estudie una modificación a la Ley 6.152, que permita el arraigo definitivo de estos pobladores a la tierra que trabajan, lo que permitirá un mayor progreso en estas explotaciones.

(Colaboración de la UNION DE PEQUEÑOS GANADEROS DE MAGALANES).

D. C. de la M. (secretario).— P. Arenas, 1948.

JORGE LECANNELIER RIVAS

Abogado

Estudio: WALDO SEGUEL 608

TELEFONOS: 1527 y 66

PUNTA ARENAS

Socios del Club Andino de Chile, Punta Arenas

Presidente honorario: HENNING WILLUMSEN K. (18-III-1944)

Socio honorario: ALBERTO M. DE AGOSTINI S. S. (28-XII-1945)

SOCIOS FUNDADORES (8 ay 21 de marzo de 1846)

| | | |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Hening Willumsen K. | Helga Liebrecht N. | Olga Braun Guevara |
| Otto Fugellie M. | Lotte Liebrecht N. | Sergio Claro de la M. |
| Ernesto Liebrecht | Ana Kunica de Mordojonic | Rebeca de Claro |
| Oscar Avila | Vladimiro Covacevich | Rita Sipicic |
| Daniel Claro de la Maza | Alfredo Doberti | Nelda Garese |
| Luis Sánchez | Francisco Goyoaga | Oriana Domic de B. |
| Franco Bianco | Luciano Roux | Anita Garese |
| Teodoro Nissen | José Menéndez Montes | Rogelio Barroso |
| Juan Cordaro | Arturo Menénrez Montes | Eva Mutzenbecker |
| Ivo Stipicic | Adolfo Agote | Alberto Foessel |
| Ramón Zelada | Tte. Carlos Soto | Amalia de Foessel |
| José Floegel | Hugo Bonifetti | Esteban Scarpa |
| Kristian Willumsen | Juan Pollack | Teresa Larravide |
| Arturo Corcoran | Hilda Vorhauer de Pollack | Carlos Yubero C. |
| Carlos Mordhorst | Jaime Barros Cotapos | Jorge Krunemacker |
| Nibaldo Bitsch | Eric Schióditz | K. Carnegie Ross |
| Hilda de Bitsch | Tomás Franciscovic | Romeo Mattioni |
| Josefina Vásquez de Robles | Varlos Gacitúa Braun | Miguel Zlatar |
| Alejandro Domic | Gabriela Calvo de Gacitúa | Félix Bonifetti |
| Elbio Leiva | Luz Vallejos de Willumsen | Neda Jordán |
| Adriano Borgoño | Ignacio Veloso | Brecey Wilson |
| Dolmo Ursic M. | Olga Willumsen | Manuel Merino |
| Pablo Romer | Felipe Latorre | Tomasa Markovic |
| Joaquín Sandoval | Juan Braun Guevara | José Imperatore |
| Ove Gude | Amalia B. de Braun | Arnoldo Friedli |
| Kurt Welsson | Comus J. Meredith | Leslie Saunders |
| | Sara Braun Guevara | |

Socios activos en ejercicio, hasta agosto de 1948

NOTA.—Los registrados con una v entre paréntesis (v), son socios vitales.

| | | |
|---------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| Avila, Oscar | Bonacic, Natalio | Barassi, Nelda |
| Agote, Adolfo (v) | Buvinic, Tomás | Baquedaño, Sergio |
| Arcaya, Caupolicán | Bitsch, Manuel | Claro, Daniel |
| Arcón, Arturo | Burchardt, Jorge (v) | Cordaro, Juan |
| Arcaya, Carmen | Barasi, Mario | Covacevich, Vladimiro |
| Alvarez Rodríguez, Manuel | Bonacic de Milhovilovic, Ma- ry | Corcoran, Arturo |
| Alvarez S., Orana | | Campos M., Jorge |
| Alvarez S., Edilia | Balseiro, Odulla (v) | Campos, Juan (v) |
| Aguirre, Darío | Bergert, Alvaro | Campos Menéndez, Fco. (v) |
| Bianco, Franco (v) | Brevis M., Gregorio | Cvitanic, Mladen |
| Bitsch, Nibaldo (v) | Baeriswyl O., Armando | Campos, Olga |
| Borgoño, Adriano | Bierbaum Ewald | Convalia, Alberto |
| Bitsch, Hilda de (v) | Brucker, Patricia | Cibotti, Eduardo (v) |
| Braun Guevara, Jorge (v) | Barria D., Héctor | Córdova, Maguel (v) |

Córdova, María A. de (v)
 Domic, Alejandro (v)
 Doberti, Aliredo
 Dubrock, Rosemarie
 Dubrock, Orlof (v)
 Dubrock, Edith
 Durán, Cal to
 Davet de Ivelic, Elsa
 Damianovic, Alberto
 Davison M., Josefina
 Davison M., Guillermo
 Di Biase, Cosme (v)
 Durán, Pedro
 D.ck, Tomás
 Eterovic, Lucas
 Ebensperger, Renata
 Floegel, José (v)
 Ferrada, René
 Fernández, Joaquín (v)
 Fernández Paz, José (v)
 Fernández, Florentino (v)
 Fepip G., Carlos
 Flores S., Carlos
 Gude, Ove
 Goyoaga, Francisco (v)
 Gutiérrez, Alejandro (v)
 González, Eduardo (v)
 Gutiérrez, Eliana
 Garese, Pedro
 González M., Eugenio
 Gliewe, Jorge
 Gómez, Octavio
 Garese, Julio (v)
 González Y., María Olvido
 González Y., María Pilar
 González Y., Nieves
 Harper, Juan
 Hofman, Lorenzo
 Hardy, Doris
 Hardy de Stagno, Odette
 Haman de Mac Lean, Daphne
 Hardy, Claudio
 Haman de Morrison, Silvia
 Hubner R., José (v)
 Hubner, María A. de (v)
 Iglesias, Armando
 Ibáñez Paredes, Julio
 Ide, Renán
 Imperatore M., Salvador (v)
 Izquierdo, Nicolás
 Imperatore Alvarez, José (v)
 Jordán, Danilo (v)
 Jalil Barria, Fusal
 Kunica de Mordojovic, Ana
 Kesten de Stolz, Edith
 Kusanovic, Mila

Korn, Thornwald
 Korn, Humilde
 Kusanovic, Milena
 Kusanovic M., Eugenia
 Klee, Enrique
 Klohn, Erik
 Liebracht, Ernesto
 Leiva, Elbio
 Liebrecht, Helga (v)
 Liebrecht, Lotte
 Langhaus, Osvaldo (v)
 Leiva, Victoria (v)
 Lillo C., René
 Llamazares, Hugo
 Lenz, Enrique
 Mordhorst, Carlos (v)
 Menéndez Montes, José (v)
 Menéndez Montes, Arturo (v)
 Matic G., Mateo
 Marcou, Leonardo
 Mihovlovic, Nicolás
 Mergudic, Juan (v)
 Mugalski, Otto (v)
 Moya, Osvaldo (v)
 Mugalski, Max (v)
 Mau, Walter
 Mardojovic, Carlos
 Mattos, Antonio
 Mugalski, Ernesto (v)
 Molina M., Carlos
 Molkembuhr, Elisa
 Magri, María Angela
 Molkembuhr, María
 Mair, Keneth
 Mugalski, Eml (v)
 Moldinic, Nicolás
 Mac Gaskill, Nora
 Miholovic B., Alfonso
 Nissen, Teodoro (v)
 Navarro, Lautaro
 Nicklitscheck, Victor
 Olave, Alejandro
 Ortolaza R., Jorge
 Nielsen J., Andrés
 Pechar, Juan (v)
 Pavicic, Jerónimo (v)
 Pavicic, Jorge
 Pagels, Ernesto
 Pavlov, Nicolás
 Prieto, Héctor (v)
 Pirozzi I., José
 Prieto Alvarez, Ana María
 Pisano F., María M.
 Pirossi I., Antonio
 Parker, Johanna
 Pérez C., Jorge
 Peruzovic, Matias

Jeruzovic, José
 Romer, Pablo
 Roux, Luciano (v)
 Romer, Hilda
 Robles, Alfonso (v)
 Reinisch, Carlos
 Rohers, Rodolfo
 Romer, Grete (v)
 Rohers, Victoriana
 Requena A. Luis
 Rubio, Miguel
 Rada, Ramón
 Skarmeta, Nadica
 Sánchez, Luis (v)
 Stipovic, Ivo (v)
 Sandoval, Joaquín
 Stuart, Florencia
 Sapunar, Pablo (v)
 Skirving, Juan
 Stambuk, Daniel
 Stolz, Guillermo (v)
 Schulz, Martín
 Salinas, Carlos
 Schulz, Anemarie
 Schäfer, Ernesto
 Simián, Eduardo
 Sapunar, Dusan
 Sazunic, Bozidar
 Skarmeta, N. colás (v)
 Sánchez, Aurora
 Talma, Rafael
 Tonini, Orlando (v)
 Tonini⁹, Rinaldo
 Tate, Allan
 Travini, Luis
 Ursic M., Doimo
 Ursic B., Olga
 Vásquez de Robles, Josefina (v)
 Vogelhumer, Ruth (v)
 Vukasovic, Margarita (v)
 Vergara, Mario
 Vera, Bernardo
 Veiga, Alonso Jesús (v)
 Willumsen, Hening (v)
 Willumsen, Kristia
 Weisohn, Kurt (v)
 Witt de E., Rose M. (v)
 Witt, Germán
 Wegman, Adolfo
 Weisohn, Wanda de
 Witt, Gerardo (v)
 Yáñez L., Marina
 Zelada, Ramón
 Zanetti, Juan (v)
 Zirotti, Mimi

RESUMEN GENERAL DE SOCIOS EN 1948

| | |
|---|------------|
| FUNDADORES (en ejercicio: 37; ausentes o renunciados: 42) | 79 socios |
| VITALICIOS | 67 socios |
| HONORARIOS | 2 socios |
| ACTIVOS EN EJERCICIO | 221 socios |
| OFICIALES DE EJERCITO | 10 socios |
| INFANTILES | 7 socios |
| REGISTRADOS EN TOTAL EN LOS DIEZ AÑOS | 504 socios |

BOLETIN ANTARTICO N.º 6

Organo del "Club Andino de Chile, Antártida"

PUNTA ARENAS EN LAS EXPEDICIONES ANTARTICAS

La gran ciudad más austral de Chile y de la tierra ha figurado con rango de honor en las exploraciones polares, y muchas tuvieron a Punta Arenas como puerto de abastecimiento, preparación y etapa estratégica de los grandes viajes.

Es que el puerto meridional fué siempre para esos navegantes del Sur, como la última mano tendida a la civilización, y parece que los barcos llevaron un coeficiente de seguridad al despedirse del Continente en este punto. Recordamos así las expediciones de Nordenskjöld, Cook, Charcot, Shackleton y las empresas balleneras de Andressen, en los tiempos que pudiéramos llamar la época heroica. En los últimos años, Punta Arenas ha sido también punto obligado para los barcos de Byrd, Finn Ronne y las expediciones navales chilenas de 1947 y 1948.

Pero aún más, la historia ha consignado otro hecho extraordinario para la Antártida, en relación con estos lugares. Nos referimos a una expedición de veleros holandeses, que después de salir del Estrecho de Magallanes en 1598, fueron arrastrados en furioso temporal al sur del Cabo de Hornos y del Mar de Drake siendo los primeros en avistar tierras antárticas en las Shetlands del Sur.

En los tiempos modernos, con el progreso de las comunicaciones aeronavales, la ciudad de Punta Arenas ha cobrado un valor trascendental de primer rango y su importancia se acrecentará en un futuro próximo.

TERCERA EXPEDICION CHILENA

Ya se encuentran con proa al sur, la fragata "Covadonga", el petrolero "Malpo" y el patrullero "Lautaro", acondicionados por la Marina de Chile para la nueva expedición de relevo de las bases Soberanía y O'Higgins. Tendrá por objeto también la instalación de una nueva base continental al sur del Círculo Polar, y que, como las anteriores, ha sido proyectada por nuestro arquitecto polar J. Ripamonti. La expedición es comandada por el comodo-

ro Cap. Leopoldo Fontaine. Entre los civiles, además de Ripamonti, figuran Oscar Pinochet de la Barra, abogado polar en su tercer viaje; Robert Gertsmann, cinematografista, en su segundo viaje, y un representante de Relaciones Exteriores.

CATASTROFE EN UNA BASE INGLESA

En el mes de noviembre ha ocurrido una sensible desgracia en la base británica de Hope Bay, situada en el extremo nororiente de la península Trinidad de la Tierra de Graham o de O'Higgins. Se produjo un incendio en las instalaciones, que fué muy difícil atacar, culminando con la muerte de dos hombres del destacamento.

La base inglesa se encuentra sólo a cuarenta kilómetros de la base chilena de O'Higgins, inaugurada por el Presidente de la República Excmo. señor González Videla, en febrero de 1948. Pero, a pesar de la corta distancia, sólo podría existir una eventual comunicación por la meseta glacial en esquís y trineos, ya que el mar se encuentra aún congelado hasta diciembre, y las bases tampoco quedan con embarcaciones apropiadas en caso de poder utilizarlas por algún canal.

Sin embargo, el comandante en jefe del Ejército, el general don Ramón Cañas Montalva, ha dado orden radiofónica al destacamento militar de base O'Higgins, para que estén listos en ofrecer casa y auxilio si los hombres que quedaron en la base inglesa de Bay Hope llegaran en cualquier momento, y que aun estudien la manera de acudir hasta ellos, si fuera necesario, después de intercomunicarse por radio.

Es que aún las Fuerzas Armadas de Chile no han olvidado la gesta del Piloto Pardo, que dio ejemplar rescate a veintiocho hombres de la expedición inglesa de Shackleton, en agosto de 1916, y que llegó hasta su mismo refugio de la isla Elefantes, en el escampavía "Yelcho", lo que recordamos en artículo aparte.

"CORRESPONSAL EN LA ANTARTIDA"

Con este título, Enrique Bunster presenta, en su última obra titulada "Bombardeo de Valparaíso y otros relatos", los temas de mayor significación referentes a la Primera Expedición Chilena de 1947, y de la cual el prestigioso escritor, periodista e historiador, formaba parte representando a la revista "Zig-Zag".

CON EL "ANGAMOS" Y LA "IQUIQUE" EN PUNTA ARENAS

Es el momento de consignar en este número del Boletín, que se inserta en la edición dedicada a Punta Arenas, los memorables días que nos añoran recuerdos magníficos para los que participamos en la Primera Expedición Chilena Antártica. Tanto a la ida como al regreso del sexto continente, Punta Arenas fué para todos los expedicionarios de la fragata "Iquique" y del transporte "Angamos", un motivo de significación histórica en el memorial de todos los "diarios de viaje" y en el caudal de las más intensas emociones vividas en ese gran derrotero de la Marina por los mares polares. Todos los escritores que viajaron en esa expedición, destacaron en crónicas y relatos brillantes, esos jubilosos días nuestros de Punta Arenas: recordamos, así, a Eugenio Orrego Vicuña, Enrique Bunster, Oscar Vila Labra, Raúl Silva Maturana, Hans Helfritz, Oscar Pinochet de la Barra, Pablo Estay, Genaro Medina, Guy Walrand; esperamos aún a Francisco Coloane. Algunos de ellos supieron revivir hechos olvidados y poco considerados anteriormente en la historia antártica de Chile, como la acción de los balleneros de Punta Arenas, y se desenterraron documentos de valor archivados en la capital austral. En discursos, conferencias y crónicas de esos días, se supo apreciar más la obra de O'Higgins, Bulnes, Huneeus, Aguirre Cerda y González Videla, que supieron acumular acción para nuestra soberanía polar. Y se glorificó como nunca a Magallanes, Juan Guillermo, el Piloto Pardo y a todos los que han actuado en la gesta de esta región austral del mundo.

Hagamos memoria de los días de la Expedición en Punta Arenas:

—El 14 de enero de 1947, a las 16 horas, fondeó la fragata "Iquique" en Punta Arenas, y zarpó el día 15, a las 20.30. El trans-

porte "Angamos" llegó al puerto el 3 de febrero, zarpando el día 5, a las 23.50. Los barcos llegaron silenciosamente, y en Punta Arenas hicieron sus últimas tareas de acomodación y subieron la última carga polar: carne, mástiles para antena, víveres, seis ovejas con su carnero y un sabio francés. Hubo manifestaciones en el Club Naval, Guarnición Militar, Sociedad Médica, Círculo de la Prensa y Refugio Andino de Chile. Los expedicionarios eran mirados con curiosidad; muchos creían que no volveríamos. La despedida nocturna en el muelle congregó a bastante público que coreó el Himno Nacional.

El día 25 de marzo el "Angamos" y la "Iquique" regresaban al Continente y entraban al Estrecho de Magallanes, el primero por el Atlántico y la segunda por el Pacífico. Una escuadrilla aérea de Punta Arenas prodigó los primeros saludos de bienvenida, y los aviones pasaban rasantes sobre los mástiles de los buques; había enorme entusiasmo. Esa noche los barcos esperaron en Río Seco. A la mañana siguiente hubo entrada triunfal al muelle, siendo recibidos oficialmente por las autoridades y por el pueblo, en medio de un bullicio de bandas militares, saludos de sirenas de los buques de la bahía, campanas y aviones evolucionantes. Inmediatamente se hizo una transmisión por Radio Polar, en cadena para todo el país, donde hablaron el Comodoro y varios expedicionarios.

Los días siguientes, hasta el 1.º de abril, fueron fiestas de regicijo para los expedicionarios, porque la ciudad les prodigó sus mejores atenciones. Punta Arenas, en nombre de Chile, exteriorizó el júbilo nacional por el éxito de la Primera Expedición Antártica, y todos los grupos sociales y organizaciones de la gran capital austral se esmeraron en sus manifestaciones. La marinería tuvo sus prime-

dos días francos después de cuatro meses de esforzada tarea. Hubo brillantes recepciones y homenajes de la Armada, la Fuerza Aérea, la Guarnición Militar, la Intendencia, la Municipalidad, Círculo de la Prensa, Club Andino de Chile, Colegio Saleciáno, etc. Varios expedicionarios fueron invitados al Fuerte Bulnes, a los frigoríficos, al Criadero de Zorros, y la Aviación brindó a algunos, hermosas excursiones a Springhill, para visitar los pozos petrolíferos de Manantiales y estancias de Tierra del Fuego, a Puerto Natales y a las Torres del Paine.

Nunca olvidaremos el magnífico crucero en que nos llevó el comandante Arturo Prado, en su *Electra*, por esa maravillosa región austral patagónica, en que los georamas se ofrecen al viajero aéreo en visiones espectantes,

DE PATAGONIA AL CIRCULO POLAR EN AVION, IDA Y VUELTA SIN ESCALAS

Como lo anunciamos en nuestra edición anterior, damos los detalles del notable vuelo antártico efectuado por la aviación naval argentina el 13 de diciembre de 1947. Fué un vuelo intercontinental sin etapas, preparado por el contraalmirante Gregorio Portillo y secundado por el piloto Mario de Ugarriza, empresa que se realizó en el cuadrimotor Douglas C. 54-G.T.1, acondicionado especialmente para zonas heladas. La carta del tiempo fué dada por el teniente Martiniano Leguizamón Pondal, y en la empresa participaron un cuerpo de técnicos y un operador cinematográfico.

El vuelo se inició a las 4.45 horas desde el aeródromo Com. Luis Piedrabuena, situado próximo a Santa Cruz (50° latitud S. y 68.40° longitud Oeste), regresando a la misma pista a las 20.15 horas, con un recorrido de 4.000 kilómetros después de sobrevolar el Círculo Polar Antártico.

La temperatura, visibilidad, cambios en el centro anticiclónico y velocidad de los vientos se calcularon exactamente; un fuerte temporal acompañó al avión hasta más allá del Cabo de Hornos. Sin plafond volaron sobre las nubes, al dejar el extremo austral del Continente americano y cruzaron el temido Mar de Drake con tiempo mejorado. A las 11 horas observaron el horizonte los primeros puntos blancos, que se supuso eran los témpanos y picos nevados de las numerosas islas del Archipiélago Shetlands del Sur, que separa el Estrecho de Bransfield del Continente Antár-

no imaginadas por la mente más fecunda: el laberinto geofísico de los fiordos azules y el anfiteatro de las altas serranías multicolores con sus vestigueros de seracs que se deshacen en témpanos en los lagos paradisiacos. Era la impresión de los senos Otway, Skiring y Ultima Esperanza, la presencia de los lagos Toro, Balmaceda, Sarmiento y Nordenskjöld; las cordilleras de Arturo Prat y Barros Arana, y la culminación de la obra de arte de la Naturaleza en las Torres del Paine, que surgen esplendorosas sobre el capricho de las montañas.

—El 2 de abril la "Iquique" y el "Angamos" abandonaron con emoción a esta ciudad de Punta Arenas, que supo brindarnos tantas emociones y tan cordial acogida.— H. B.

tico. (Este estrecho ha sido bautizado con el nombre de "Mar de la Flota" por Argentina).

En un magnífico panorama sortearon las islas Smith y Low, y a las 11.30 surgió la inconfundible Isla Decepción, cráter de volcán extinguido en el mar. Observaron en la Bahía Balleneros de esa isla, tres naves argentinas y un grupo de hombres que agitaban los brazos.

Desde Decepción el avión puso proa a la Tierra de Graham, a fin de reconocer la elevada cadena de montañas que las bordea. Por sobre las Islas Lieja y Brabante del Archipiélago Palmer, se alcanzó la Bahía Dallman, en cuyo centro se distinguía un conjunto de pequeñas islas cubiertas de hielo y nieve que constituyen el Archipiélago Melchior.

Pudo distinguirse la antena de la radio del Destacamento Naval situado en la isla Gama y la presencia de nueve hombres de la Armada, allí destacados. El avión redujo la altura y dejó caer un tubo con mensajes, correspondencia, diarios y revistas.

Tomando altura se contorneó la Isla Amberes, pasando el Estrecho Gerlache, el Archipiélago de las Islas Argentinas y la Bahía Margarita.

A las 13.41 horas, el avión cruzó el Círculo Polar Antártico.— En ese momento se envió un comunicado al Ministro de Marina, expresando que "al cruzar el Círculo Polar, nuestra Patria se coloca en el primer puesto, realizando este vuelo intercontinental".

La temperatura exterior, sumamente baja,

produjo la acumulación de hielo en las alas del avión, así como en la hélice, pese a los antihielos de que se había provisto el aparato. El regreso se efectuó siguiendo una trayectoria similar: se atravesó el Mar de Drake, Cabo de Hornos, Río Gallegos, hasta aterrizar en Piedrabuena, a las 20.15 horas.

Durante el vuelo se realizaron, en diversas oportunidades, simulacros de abandono de la nave. Desde el avión se arrojaron banderitas

argentinas que quedaron clavadas en la nieve.

Este magistral vuelo efectuado sobre mares y hielos antárticos desde el Continente americano, duró 15 horas 30 minutos, y demostró que un gran porvenir espera a la aviación en la exploración del Sexto Continente y las futuras comunicaciones habituales. Las informaciones las hemos tomado del folleto "Antártida Argentina", de Primavera Acuña, editada últimamente en Buenos Aires.

HOMENAJE A ANDRESEN, EL PRIMERO EN IZAR LA BANDERA CHILENA EN LA ANTARTIDA

Por EUGENIO ORREGO VICUNA

Mientras permanecíamos en Punta Arenas, al regresar con la Primera Expedición Chilena Antártica, se abrió paso una idea oportuna que encontró la cooperación eficaz de los comodoros Santibáñez y Guezalaga y del alcalde don Francisco Campos, en cuya compañía pude realizarla con el mejor éxito. Se trataba de ubicar la tumba del capitán Adolfo Andressen, para rendirle homenaje solemne, ya que fué él quien primero plantó la bandera de Chile en la Antártida, en 1906. En el cementerio encontramos la partida de defunción, y más tarde, un compañero suyo, el capitán Fallemberg, nos llevó al sitio en que corrieron sus últimos días. Era un cuarto humilde y estrecho en una modesta casa de la calle Jorge Montt N.º 996, ocupada por la señora Delfina Andrade, bondadosa mujer que lo atendió en la etapa final. Ella nos condujo hasta su sepulcro, sobre el cual había una cruz de madera, donde todavía podía leerse su nombre. Por azar afortunado, los restos del gran pionero no habían caído a la fosa común, pues los derechos de sepultura temporal estaban vencidos desde hacía dos años...

Nos contó la buena señora que sólo ella, con su hijo, empleado ahora en una sala de cine, y el Cónsul señor Sckerongering, lo habían acompañado en su último viaje, una noche de enero de 1940.

La inscripción en el Registro del Cementerio, decía así: "Adolfo A. Andressen, de 77 años de edad, falleció de cáncer caquexia, el 13 de enero de 1940".

Toda una existencia de aventura y hazaña, de variado esfuerzo, a la que no fatió la grandeza y sobró mérito cívico, pues servía bajo el pabellón nacional desde 1900, se había epi-

logado en una cama del viejo Hospital de Punta Arenas.

La vida de Andressen tiene los elementos que pueden caracterizar una biografía novelada. Hombre de mar, consagró al mar su actividad, en él vivió, de pie sobre las olas, en veleros frágiles, que corrían impávidos los temporales y las fuertes marejadas australes bajo su experta mano de piloto. Vino joven a Magallanes, en época de gran auge para la ciudad, cuando era el Estrecho la puerta de entrada al Pacífico Sur, y ahí se enroló en las compañías balleneras que se organizaron y cuya acción se desenvolvería hasta mediados de la Primera Guerra Europea. Llegó a ser comandante de la Flotilla Magallánica, que estableció su centro de trabajo en la Isla Decepción. Desde allí, según puede leerse en la obra de Charcot, salía en sus barcos a caza de la ballena azul, persiguiéndola entre las Shetlands y por los mares sureños. ¿Hasta dónde? Hay constancia que frecuentaba el Canal de Guerlache y es posible que buena parte de la Antártida Chilena le viera pasar en las fructuosas temporadas de verano. El explorador francés refiere cómo vivía a bordo del "Gobernador Bories", buque fábrica, con comodidad y abundancia, y rememora su hazaña de rescate del barco inglés "Telephon". El mar era su elemento, el peligro lo incitaba; más que el acicate de la ganancia, la lucha primitiva con los grandes cetáceos le brindaban satisfacciones de deporte. ¿Cuánta vió en sus cruceros? ¿Qué descubrió? ¿Cuáles secretos pudo llevarse a la tumba ese hombre para quien la fama no tenía seducciones? Algo podrá saberse cuando sean examinados con proligidad los libros de bitácora y la docu-

mentación que se conserva de la antigua Compañía.

Conviene insistir una vez más, porque lo honran grandemente, en las reiteradas menciones que hace el ilustre Charcot, de los servicios que le prestara en sus expediciones del "Pourquoi Pas". Esos servicios generosos lo señalan como cooperador de la cultura y la ciencia.

Terminada la guerra, la hostilidad de las empresas rivales que pretendían desplazar a Chile del campo ballenero, se tradujo en pérdidas para la Compañía Magallánica, que cesó de funcionar. Entonces Andressen empleó las utilidades de sus largas correrías adquiriendo a bajo precio los barcos que la integraban, los que vendió a firmas europeas, haciendo utilidad de dos o tres millones de coronas. Rico ya, rico en exceso, para sus hábitos modestos, se fué con su compañera a Noruega. Ocurrieron desavenencias y la pareja se separó, invirtiendo ella su haber en un hotel y otras propiedades que lo triplicaron. El, entretanto, vivía alegremente en francachelas y tal vez en amorios, hasta que un día se hizo presente el llamado del mar. ¿Cómo resistirlo? Sólo aquellos que han puesto su pie sobre la ola, que han visto las auroras y los crepúsculos en la masa fugaz que se desliza y pasa, que acaricia y muerde, que suele tener arrulllos de cuna después de furioses de invierno, sólo aquéllos pueden saber en qué consiste el llamado del mar.

Andressen empleó lo que le quedaba de su fortuna, que no debía ser poco, en adquirir varios barcos —el "Chile", el "Presidente Alessandri" y otros—, formando sociedad con marineros de aventura, entre los que se contaba el Capitán Felleberg. Y un día se despidió de la tierra noruega, poniendo proa a las similares costas de nuestra zona austral.

En Punta Arenas inició nuevas actividades pesqueras, pero esta vez no lo acompañó la fortuna. Estaba envejeciendo, los negocios se pusieron malos, riñó con sus socios. Y quedó solo en la ciudad que antaño lo viera vencer. Frecuentó los bares de marineros, arrastró penosamente los años y los achaques, hasta caer en una cama de hospital. Y allí, por dolorosa burla del destino, le llegó la noticia de que su compañera había muerto en Cristianía, legándole fortuna cuantiosa... El viejo lobo de mar debió maldecir su suerte y luego, en el examen último, cuando se pasa

revista a los sucesos de la vida, con los pies afirmados para el viaje, sonreíría a la imagen de su compañera, de la amiga abnegada de los años de lucha, que Charcot elogiara. Debió verla, alta, hermosa, joven como en la hora del amor, y tal vez tuvo su visita en ese minuto en que se rompen barreras y se anulan distancias...

Manos humildes cerraron sus ojos, compañeros humildes siguieron a pie la caja de pino en que dormía, bajo la noche estrellada de enero, y las paladas cayeron sobre la tumba humilde, junto al mar...

* * *

De pie ante ella, sacudida la cabeza por las brisas del otoño, evocamos su memoria con la buena señora Delfina, que tuvo la gentileza de obsequiarnos las fotografías que conservaba del viejo capitán. En una le vemos en la época de su madurez, junto a marinos desaparecidos. Era bajo de estatura, enjuto, de rostro firme, de ojos enérgicos, que debieron ser azules. En otra, decorada por el pelo blanco, resaltaba aún la expresión de inteligencia.

El 1.º de abril de 1947 rendimos homenaje a la memoria del capitán Andressen, que tuvo considerable relieve cívico. Acudieron los comandantes, autoridades locales, marinería de desembarco, delegaciones aéreas, navales y militares, la banda del Destacamento Austral Número 10, y los colegios de la ciudad, a más de gran masa de público. La sepultura, que ayer vimos invadida de hierbas, estaba cubierta por la bandera de Chile. Ante ella, mientras la corneta tocaba silencio y la tropa presentaba armas, el comodoro Federico Guezalaga y yo colocamos una corona de flores con una tarjeta, donde se leía:

"Los miembros de la Primera Expedición Antártica Chilena, al valeroso y esforzado capitán don Adolfo Andressen".

Ante su tumba hablaron Guezalaga, el alcalde Campos y el titular señor Sallés, quien ofreció erigirle un mausoleo. Me correspondió fundamentar el homenaje en palabras cuya sinceridad chilena llegó, presumo, a cuantos se encontraron allí reunidos.

¡Pobre capitán Andressen! A la inhumación oscura y medrosa en la noche, sucedía ahora el desagravio solemne, el homenaje cívico en clara tarde de sol. Para los que la merecían

ron, llega la gloria, pero llega tarde. Así es la vida. Cuando las sombras caen y los remos de Carón se mueven en las aguas del silencio, cuando nada tiente, cuando nada se espera,

vienen en tropel las ya inútiles posibilidades. Llamen a la gloria el sol de los muertos, y dicen bien. ¿Los rayos de su luz pueden atravesar las fronteras de lo invisible?

INCREIBLE HAZAÑA DEL INGLÉS SHACKLETON Y EL CHILENO PARDO

LA MAS DRAMATICA AVENTURA ANTARTICA EPILOGO EN PUNTA ARENAS

Nota de H. BARREKA

Se cumplen ya treinta y dos años de un notable suceso para nuestro puerto austral del Estrecho de Magallanes: el 4 de septiembre de 1916 atracaba al muelle el famoso escampavía "Yelcho", comandado por el gran piloto de la Armada chilena, Luis A. Pardo V., conduciendo a veintiocho exploradores ingleses que habían vivido la más terrible aventura entre los hielos polares, luchando dos años con la muerte. La ciudad estaba de fiesta porque la patria cumplía uno de sus más heroicos actos de solidaridad humana, y los salvados por Chile estaban anonadados por la emoción y los sufrimientos anteriores.

Recordaremos brevemente esta historia, como lección de hidalguía para los marinos de todo el mundo.

LA CATASTROFE

La desolada isla Elefante del lejano archipiélago, recibía en marzo de 1916 la visita de veintiocho exploradores polares, dirigidos por Sir Ernest Shackleton, que arrancaban de la muerte y luchaban con la muerte, después de perder su barco "Endurance", triturado entre los témpanos del Mar de Weddell. Durante dos años habían navegado mares y canales y recorrido 2.800 kilómetros de glaciares continentales y montañas de hielo. Después de la catástrofe de su barco, se quedaron peligrosamente un tiempo sobre un témpano a la deriva y evidenciando sus últimas energías, se lanzaron en tres botes hasta las playas estériles de la Isla Elefante.

Ahora estaban desesperados, hambrientos y ateridos; continuar en la isla era una muerte lenta y segura; no se utilizaban aún las radiocomunicaciones, y la espera de un auxilio inesperado era una probabilidad imposible. Pero Shackleton los había salvado tantas veces del fracaso y del abismo, y la presencia del jefe era aún como una roca protectora. a la que se aferra un náufrago.

Deprimido y gastado con la lucha incesan-

te y la fiera de cien huracanes, el comandante expuso a su gente la más extraña y arriesgada de sus resoluciones: había que ir en bote con seis tripulantes hasta la lejana Isla Georgia, situada a 1.600 kilómetros de mar abierto, y volver con un barco de una hipotética estación ballenera, a salvar los veintidós hombres restantes, que debían resistir dos meses comiendo algas y los pingüinos que pudieran retener. La audaz empresa fué aceptada sin vacilar, y todos dieron el paso al frente, eligiendo el jefe a los cinco mejores, siendo Worsley el patrón de la pequeña embarcación, la que se lanzó con su vela desplegada por el mar más revuelto del mundo.

Desde ese momento el nombre de Georgia era más que una tierra prometida, y los seis extraños pasajeros de aguas polares se apretujaban de frío en el mísero bote que avanzaba lentamente entre el montuoso oleaje y la terrible valla de los huracanes. Pero Shackleton, bondadoso y enérgico, sabía animarlos, a pesar de sus dolores de ciática y el trabajo, debía ser continuo e intenso para no sucumbir. Los hombres apenas podían maniobrar con sus pies ateridos; casi no podían vencer el turno horario del sueño; las olas caían como cataratas y debían eliminar el agua con una bomba y romper el hielo que amenazaba hundirlos.

Un violento vendaval los hizo retroceder hasta los témpanos del Sur y perdieron mucho tiempo para volver a la ruta que calculaban con un sextante. Shackleton describió todas sus penurias en las Memorias, que largo sería resumir en esta crónica, y revela que sus hombres se comportaron como verdaderos héroes.

De repente se acabó el agua de beber y la sopa condensada que ingerían como alimento. ¿Sería éste el fin del sacrificio y sucumbirían los seis del bote y los veintidós de la Isla Elefante? Pero no; repentinamente, una

tarde brumosa avistaron la Isla Georgia, mientras un violento huracán amenazaba lanzar el bote contra los arrecifes. Con sus últimas fuerzas lograron atracar, pero, desgraciadamente, era la costa opuesta a la que creían hab. tada por balleneros. Habían logrado men- guadamente el primer triunfo, después de ven- cer 1.600 kilómetros en las peores aguas del planeta.

EN LA ISLA GEORGIA MERIDIONAL

Desembarcaron, y esa noche alojaron en una cueva, durmiendo como reyes en camas de hojas; devoraron algunos polluelos de al- batrós y bebieron agua fresca de un arroyuelo que no hub. eran cambiado por el néctar de los dioses. Era el primer reposo después de un mes de casi no pegar los ojos.

Era el 19 de mayo de 1916. No podían ir en su bote a vela hasta la otra orilla de la is- la porque se habrían estrellado contra las ro- cas y perecerían con toda seguridad. No ha- bía más solución que cruzar la isla a través de los heleros y picachos nevados. Shackleton, Worsley y Grean emprendieron la marcha, de- jando a los otros tres compañeros por estar completamente incapacitados.

Llevaban víveres para tres días, una cocina portátil, un piolet para hacer escalones en el hielo, brújulas, un cronómetro y 30 metros de cuerda. Herraron los zapatos con tornillos de latón y atados con la cuerda se lanzaron a la aventura. Ascendieron la montaña escalan- do el vestinquo y salvando las enormes grietas, una de las cuales media 60 metros de profundidad, 60 de ancho y 600 de largo, y que por los huracanes se desprendían enormes masas de hielo.

Una vez alcanzada la máxima pendiente, debían bajar hacia el lado opuesto por un glaciar de gran inclinación. La situación era muy embarazosa: si no continuaban la mar- cha, morirían helados y no podían descender haciendo escalones con la picota, porque la distancia era enorme. La resolución fué de- cisiva y Shackleton ordenó: "Muchachos, la cosa es pel. grosa y puede costarnos la vida; pero no hay otro remedio; tenemos que echarnos cuesta abajo deslizándonos por el hielo".

Era de noche y el proyecto era peligrosísi- mo: ¡echarse cuesta abajo a la ventura, en un precipicio, sin saber qué había en el ca- mino ni en el fondo! Era lo más temerario, pero lo hicieron. Cada cual tomó su pedazo de cuerda e hicieron una especie de cojín, que les sirvió como deslizador; los tres, sentados

sobre el hielo, se tomaron de la cintura, for- mando una sola pieza, y se lanzaron en ver- tiginosa carrera.

—"En los primeros momentos —escribe Worsley— sentía que se me erizaba el pelo con un pavor inmenso, pero pronto me reco- bré y empecé a sonreír, pues la cosa tenía vi- sos de deporte delicioso, a pesar que volába- mos como a 90 kilómetros por hora. De pron- to todos gritábamos de contento, hasta que la velocidad fué disminuyendo y paramos con toda felicidad en un montón de nieve".

Era el principio del fin de la aventura: después de haber cruzado los terribles mares en bote a vela y haber cruzado por los hielos de la Isla Georgia en 36 horas, ahora ya esta- ban en la estación ballenera, tan agotados y encanec. dos, que el comandante de la esta- ción que los había festejado dos años antes, no podía reconocerlos.

Fueron nuevamente festejados, pero, vuel- tos a la civilización, aunque en una desampa- rada isla del Sur, no podían echarse al des- canso. Llevaban encima una enorme respon- sabilidad, y Shackleton debía poner en prác- tica su plan de buscar un barco para salvar los 22 compañeros de la lejana isla Elefante.

Primeramente rescataron a los tres expedi- cionarios que quedaron en el otro lado de la isla, con una embarcación de la estación ba- llenera, y una vez algo respuestos, comenza- ron la nueva etapa de su odisea antártica.

SALVADOS POR LOS CHILENOS

En junio de 1916, Shackleton ya había lo- grado llegar a Punta Arenas, nuestro puerto meridional; lo había conseguido en un pe- queño barco de la estación ballenera de Geor- gia, venciendo a las dif. cultades y los tempo- rales del Sur. Había que conseguir un barco que pudiera volver hasta la isla Elefante.

—"En Punta Arenas —escri. be Worsley— en- contramos tanta bondad, ayuda y simpatía, al igual de chilenos e ingleses, que nuestro es- píritu se elevó y nuestra s esperanzas se acen- tuaron. Era como llegar a un refugio seguro después del huracán".

Los residentes británicos reunieron 1.500 li- bras esterlinas, con lo que arrendaron el bar- co "Emma", de 70 toneladas. Los chilenos les obsequiaron las provisiones y el Gobierno de Chile ofreció el eccampavía "Yelcho", bajo el mando del capitán Luis Pardo, para que los remolcara la tercera parte de la ruta hasta Elefante.

La tripulación del "Emma" se componía de

8 hombres, entre ellos un teniente chileno llamado Ramón Aguirre que acompañado de su guitarra los entretuvo durante el viaje, y un ladrón de pesca en vedado, que había estado un año en la cárcel y deseaba tomar aire puro por los mares del Sur.

La "Yelcho" los acompañó lo más que pudo y se desprendió del cable del "Emma" sólo a 350 kilómetros de distancia de la isla Elefante, cuando ya se encontraban en el peligroso campo de hielos flotantes. El pequeño barco quedó solo luchando infructuosamente con la masa de hielo, sin poder cruzar los témpanos que en ese invierno habían avanzado muy al Norte, y sólo 24 días después de la partida de Punta Arenas, pudieron llevar el barco hasta las islas Malvinas, contra un vendaval del Oeste. El Gobierno acudió nuevamente en su ayuda, enviando la "Yelcho", que los trajo a remolque hasta Punta Arenas.

Shackleton buscaba un barco mayor y apeló a su Gobierno, quien ofreció enviar el "Discovery", pero Inglaterra estaba en guerra y tal ayuda tenía muchas restricciones. Nuevamente el Gobierno de Chile ofreció la "Yelcho", y el Capitán Pardo y el Teniente Aguirre zarparon de Punta Arenas hacia Elefante el 25 de agosto de 1916, acompañando a los expedicionarios. El barco llegó al mar de témpanos, recibiendo su bautismo de hielo, y el día 28 de agosto arribó hasta la isla Elefante, siendo recibidos con la indescriptible alegría de los naufragos. La "Yelcho" había vencido a la densa neblina y a las vallas de los témpanos con las hábiles maniobras del comandante inglés Worsley y del capitán chileno Luis Pardo Villalón. Fué un día feliz para todos.

Inmediatamente se rescató a los 22 expedicionarios que volvían a la vida, y se dispuso el rápido regreso a Punta Arenas, despidiéndose todos de los hielos y mares antárticos donde habían vivido dos años luchando con la muerte por la ciencia y la aventura.

En la mañana del domingo 4 de septiembre de 1916, la "Yelcho" hizo su entrada triunfal en Punta Arenas con su jubilosa carga humana. El recibimiento fué grandioso, las campanas fueron echadas a vuelo y todo el pueblo se lanzó a los muelles. Los andrajosos y barbudos expedicionarios fueron disputados para atenderlos y cuidarlos como joyas. Ese día todo el mundo vibró con la gran noticia transmitida por cable, y los títulos sobre la

Gran Guerra quedaron relegados a segundo término en los diarios.

Shackleton, el audaz explorador polar, que acababa de finalizar la más terrible de las aventuras antárticas, lo primero que hizo fué reconocer su gratitud a Chile, y envió el siguiente cable al almirante Muñoz Hurtado, de Valparaíso: "No tengo palabras para expresar mis profundos sentimientos de gratitud por todo lo que ha hecho por nosotros. Le escr.bo.— Shackleton".

El vicealmirante contestó: "Sirvase recibir sinceras congratulaciones por el feliz resultado de su empresa, debido enteramente a su constancia y decidido empeño. La Armada Chilena ha recibido la noticia del salvamento de los marinos ingleses como si se tratara de nuestra propia gente".

Después de una semana de festejos en Punta Arenas, Shackleton se trasladó con toda su gente a Valparaíso y Santiago, para corresponder a una invitación especial del Gobierno chileno.

* * *

Pero ahora que Sir Ernest Shackleton y el capitán piloto Luis A. Pardo Villalón, ya no existen, es justo recordarlos siempre en sus hazañas. Eran los tiempos heroicos de la Antártida. Shackleton, con sus exploraciones de dos años por la conquista del Polo Sur, con sus descubrimientos antárticos y con su terrible odisea que abrió el camino del salvamento; el Piloto Pardo, con su audacia para darse por entero a la solidaridad de los marinos, y con sus hábiles maniobras para rescatar a los expedicionarios de los hielos, después de tres viajes por las peores aguas del mundo: los dos, uno inglés y otro chileno, son héroes magníficos que honran a la Marina de dos países.

Es por eso que cuando llegamos a Punta Arenas el 26 de marzo de 1947, regresando con la Primera Expedición Antártica Chilena, con toda felicidad y en un grandioso recibimiento de la ciudad, recordé como nunca la dramática hazaña de Shackleton y Pardo, que tuvo su epílogo en estos mismos muelles hace treinta años. Inmediatamente visité un Club donde se guarda un gran retrato del héroe marino inglés y explorador polar, con su autógrafo, dedicado a Punta Arenas, y no pude menos que venerar su memoria.

H. B.— Santiago, Septiembre de 1948.