

SIGLO XX

A pesar del intenso trabajo desplegado por Steffen y otros exploradores científicos de fines del siglo anterior, el poblamiento se hace dificultoso porque todavía hay enormes porciones territoriales, dentro de Aisén, que no son conocidas y no disponen de vías de acceso. Por lo tanto, los trabajos principales en este período tienen que ver con la lenta incorporación de esos valles a nuevas y urgentes vías de comunicaciones y a efectuar el catastro de tierras explotables.

1900-1901. Marino chileno Capitán de Fragata Francisco Nef.

El Fiordo Baker fue estudiado de manera especial, con el auxilio de la “Magallanes”. Desde principios de 1900 hasta abril del 1901, efectuaron levantamiento completo del Seno Baker.

1901. Sir Hesketh Vernon Prichard.

Es una visita relajada, tranquila de un estudioso que esperaba encontrar en torno al gran Lago General Carrera-Buenos Aires, algún resto o huella de milodón. Prichard, antropólogo y periodista científico de New Hampshire, Londres, ingresó hasta el Río Ibáñez. Al parecer, fue el primero en visitar esta región. Después llegaron pobladores desalojados de Huemules.

.1902. Fallo del Tribunal Arbitral inglés, ratificado por Eduardo VII.

Fallo: 12 de noviembre de 1902. La sentencia, o acuerdo, se empezó a aplicar en el terreno a contar de 1903 y se creyó terminado cuatro años más tarde. Con la liquidación del diferendo internacional, que significó la entrega gratuita de la Patagonia Oriental, con todas las consecuencias que penosamente se arrastraron hasta fines del Siglo XX, se perdió "*la llave americana del Atlántico sur*", como llamó O'Higgins a la Patagonia.

1904. Comandantes chilenos García Huidobro y Baldomero Pacheco.

Las cartas del Istmo de Ofqui y los fiordos vecinos de Taitao fueron completadas este año por las expediciones de la “Pilcomayo” y la “Magallanes”, respectivamente.

Los trabajos de la Armada Nacional perfeccionaron los conocimientos topográficos de la Patagonia chilena y abrieron las posibilidades de colonización y desarrollo.

1905 y 1909. Ingeniero Hidráulico Emilio de Vidts.

El Ministerio de Fomento crea una comisión integrada por el Almirante Guillermo García Huidobro, y los Ingenieros Krauss y Teodoro Schmidt. A ellos se unió De Vidts, en su calidad de asesor de la Armada y en 1909 éste permaneció más de un año en la zona y el Almirante, alrededor de seis meses. Los estudios se encuentran archivados en el Instituto Hidrográfico.

1932. Augusto Grosse Ickler.

Después de Steffen, destaca el trabajo intenso, durante más de 30 años, de otro ciudadano de origen alemán: Augusto Grosse Ickler. De ambas figuras hay semblanzas en el Capítulo 3.5.2.

Por propia iniciativa, en 1932, Grosse explora los canales hasta San Rafael, acompañado por dos chilotes. Le preocupaba la idea de encontrar una pasada hacia el Lago Buenos Aires (hoy General Carrera). Así conoció el delta del Río Exploradores y donde, en el futuro, se instaló Puerto Grosse con el mayor de los méritos. Ese camino a través del valle del mismo nombre, enlazando con otro río que lleva a Puerto Tranquilo, en las márgenes del gran lago, está cumpliendo con el viejo anhelo del visionario Grosse “apenas” setenta años después de esa exploración no financiada por el estado.

1934. Max Yunge y Augusto Grosse.

El Gobierno de Arturo Alessandri Palma tiene interés en reanudar los estudios del Istmo de Ofqui. El Escampavía “Sobenes”, comandada por Horacio Vío Valdivieso, transporta al científico Max Yunge y al incipiente explorador Augusto Grosse a la Laguna San Rafael. La Draga “Rhin” permaneció una semana en la Laguna, efectuando algunas operaciones a cuatro metros de profundidad. El Capitán de Navío Carlos Borven, que por entonces publicaba muchos artículos en la prensa con el seudónimo de “Pierre Chili”, decía el 18 de diciembre de ese año: “*La neblina se ha despejado; la canalización de Ofqui es realizable: ¡Manos a la obra!*”.

1934. Junius Bird, arqueólogo norteamericano.

Un personaje excepcional que honra el espíritu científico del Siglo XX.

Estuvo en Chile en 1932, pero reapareció en 1934, acompañado de su esposa Peggy. En Puerto Montt adquirió un chalupón de madera y le puso motor él mismo. En su viaje hacia el sur recaló en Puerto Aisén para cargar combustible y se fue recorriendo las costas interiores hasta Punta Arenas, en un trayecto que duró siete meses. Su empresa fue estudiar la vida y costumbres de los alacalufes, analizar los conchales y sitios de interés antropológico en viejas caletas naturales. Al llegar a Punta Arenas se interesó por los lugares arqueológicos conocidos. Vendió el chalupón y compró un viejo Ford T de 1917. Con él estuvo en la Cueva de Fell y se le deben los más serios estudios arqueológicos y antropológicos de la Patagonia. Un año estuvo en Magallanes. Viajó a Comodoro Rivadavia y desde ahí a Puerto Aisén de nuevo. Aquí se embarcó con destino a Puerto Montt. Sus observaciones y materiales se encuentran en el Museo de Historia Natural de Nueva York, donde fue Director hasta 1978.

1938. Augusto Grosse y el Istmo de Ofqui.

Un nuevo intento en la misma vía se hizo en 1938, en noviembre y diciembre, esta vez encomendado por el Ministerio de Fomento. No fue posible a Augusto Grosse cerrar el estudio por el escaso margen de tiempo recibido y por falta de otros recursos.

1943. Grosse y el Río Exploradores.

Fue llamado por el Departamento de Ferrocarriles para estudiar una vía entre Puerto Aisén y lago General Carrera (hoy). Entonces conoció a Guillermo Torrealba, agrimensor del Ministerio de Tierras y Colonización, encargado para una misión en la misma área. Esta es la etapa continua de servicios para este ministerio.

Después de varios intentos se reconoció íntegramente el valle del Exploradores y su contacto con Puerto Tranquilo. Fue en 1943. Veintitrés exploraciones llenan el currículum de Grosse hasta mediados de 1951. Visto así, no es nada; visto en la realidad y los resultados, una labor gigantesca que permitió la colonización de cientos de miles de hectáreas.

1954-1999 Eduardo García Soto.

Notable científico, explorador y experto en cuestión de límites nacionales. Normalmente se desempeñaba como profesor de las Escuelas de Ingeniería Forestal y Geología, de la Universidad de Chile. Fue miembro de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, pero su gran pasión fue el andinismo.

1954. Su incorporación al grupo expedicionario de Campo de Hielo Sur, comandado por el británico Eric Shipton, lo transformó en un personaje respetable entre los entendidos. Ante el pueblo o el ciudadano común fue un ilustre desconocido. Él tampoco se encargaba de promocionar su figura o su labor patriótica: al contrario, era una persona tranquila, reflexiva, más bien seria.

1966. Verano. Dirige una expedición técnica universitaria, integrada, además por Luis Latorre y Erling Villalobos; intentan el cruce, a través de las montañas, desde el Lago Vargas (Río Palena) hasta el Río Bravo.

1995-1999. En estos cuatro años, organizó alrededor de 30 expediciones, entre las cuales se destacan siete viajes a la Antártida. Lo que refleja su entrega total a las investigaciones científicas dentro del territorio nacional.

A Eduardo García le cupo un importante rol en la crítica severa y documentada que se hizo ante el gobierno por los acuerdos diplomáticos adoptados a partir de 1991. Él era un conocedor personal de los puntos claves en la frontera y, por lo tanto, acusó las alteraciones de mapas e hitos en las pruebas de la parte contraria.

El 28 de enero de 1999, con 65 años de edad, se encuentra prestando servicios en la Base Teniente Carvajal de la Antártida, a cargo de la FACH. Efectuaba importantes estudios geológicos con algunos alumnos de la universidad y con oficiales militares. Su vehículo especial rompió una capa de hielo y cayó a una profunda grieta, donde falleció.

El nombre de Eduardo García Soto no ha sido recordado como se debe.

1976-1986. Antonio Horvath Kiss (n. 1952).

Quizás si el último gran explorador de Aisén que se encuentra vivo. Su gestión está íntimamente relacionada con el diseño y la construcción de la Carretera Austral. En efecto, su asistencia profesional como Ingeniero Jefe de Obras Públicas en Coyhaique, comienza el año 1976 y termina en 1986.

Entre marzo y abril de 1976, inspecciona el difícil territorio comprendido entre Cochrane, Mayer, Villa O'Higgins y Laguna del Desierto; y entre V. O'Higgins, Río Pascua, Río Baker hasta Cochrane. De estos estudios nació la idea de crear Puerto Yungay, en el Fiordo Mitchell, como alternativa a Puerto Tortel (Baker).

En julio del 76, en pleno invierno, Horvath realiza una exploración entre el Río Cisnes y el Portezuelo del Queulat, después que vuelos con el piloto Ernesto Heine demostraran que desde el aire no se obtenían detalles para proyectos camineros debido a la espesura de la selva y a lo escarpado de los montes circundantes, los del Queulat. En octubre se inspecciona el terreno desde Puyuhuapi al Queulat y Río Cisnes. Ya están trabajando en el camino que rodea la costa norte del Lago Risopatrón, lo que significa, en la práctica, hacer un tajo contra una muralla de roca.. Toda la obra caminera, entre el Río Cisnes y Puerto Puyuhuapi, se abrió como un veredón en la base de altísimas paredes de roca, dominando ríos cortos pero torrentosos y acantilados a orillas del mar.

Entre el 76 y el 81 se construyen 272 kilómetros entre Chaitén y Coyhaique. En esta impresionante tarea participan empresas consultoras, constructoras, Cuerpo Militar del Trabajo y la Dirección de Vialidad del Ministerio de OO. PP.

En los meses de mayo y junio de 1979, busca la conexión terrestre hábil y definitiva entre Río Ibáñez y el Murta; entre el Murta y Puerto Bertrand; y entre el Murta y Bahía Erasmo.

1986. Exploración externa a Campos de Hielos Sur, partiendo de Tortel y terminando en Puerto Natales. Fiordos, montañas, ríos, lagos (bautizan el Lago Joseph Emperaire), glaciares (dan nombre al Glaciar Mwonon, deidad alacalufe), y caminan sectores donde jamás el hombre había colocado su pie. Equipo: Antonio Horvath (36), jefe de expedición; Patricio Silva (32), ingeniero comercial; Alejandro Colomé (37), ingeniero agrónomo; Cristián Andrade (33), biólogo marino; y Ricardo Astorga, fotógrafo, autor de una serie de cinco grandes reportajes para Revista del Domingo (El Mercurio), publicados a partir del 01.06.86.

Horvath se ha preocupado permanentemente de unir Puerto Montt con Puerto Yungay, con una red caminera habilitada todo el año. Una distancia de 1.275 kms., por la geografía más quebrada del país, pero, a la vez, la más hermosa. Su sueño, como ingeniero y Senador de la República, es llegar directamente hasta el Estrecho de Magallanes y continuar mediante pequeños transbordos hasta Puerto Williams.

Expediciones en Campo de Hielo Norte.

Tiene 4.400 km². Altura promedio de 1.500 mts. Se inicia, en el norte, con el Monte de San Valentín, de 3.910 mts., la mayor cumbre de la Patagonia.

Algunas expediciones:

1957. Primera Expedición Científica Japonesa. Posteriormente se han efectuado cuatro.

1883-1884. Universidad de Kyoto. Diez científicos japoneses, un ingeniero glaciólogo chileno, Gino Casassa, y **un andinista de Coyhaique, Juan Vargas** (Ver rev. "Trapananda" N° 5, agosto 1985, de Coyhaique).

1997. La Fuerza Aérea de Chile desarrolla profundas incursiones en Campos de Hielo Norte y Sur (Operación Hielo Azul). Eduardo García fue un integrante destacado.

Expediciones en Campo de Hielo Sur.

Considerado el glaciar compacto continental más grande del mundo, aparte de las configuraciones especiales de la Antártida y Groenlandia. Son 13.500 km². Desde el nivel del mar la altura alterna entre 1.000 y 2.000 mts.

Expediciones más importantes, cada una de las cuales constituye una proeza.

1914. Federico Reichert, alemán. Desde Argentina ingresa unos 30 kilómetros, en la parte sur.

1920. Dos expediciones alemanas y una sueca. Sin travesía total.

1931. Alberto de Agostini y Reichert. Primer cruce transversal en sector medio, desde Lago Argentino. Después repitieron otras incursiones, sin nuevos pasos de lado a lado.

1952. Emiliano Huerta, mayor de ejército argentino. Cruce transversal, desde el Fitz-Roy aprox.

1954. Eric Shipton, geógrafo británico. Le acompaña Eduardo García, de la Universidad de Chile. Trayecto casi vertical desde Ventisquero M. Montt a Lago Argentino; es decir, más del 50% de longitud de la gran masa de hielo.

1962. Claudio Lucero, primer chileno en cruce transversal altura Lago O'Higgins.

1963. Eduardo García, chileno. Cruce transversal altura Fitz-Roy.

1969. Toshio Takeushi. Más o menos desde 49.60° a 50.30°, lado chileno.

1980. Mc Sweeney. Repite cruce de Shipton.

1982. Roger Hénon (jefe), Marc Roquefere (27), fotógrafo, y otros 2 franceses. Inician la aventura con intención de cruzar los hielos de sur a norte. Partieron el 24 de octubre y 44 días después abandonaron la empresa a la altura del Monte Daudet (Roquefere se dice descendiente de Antoine I, Rey de la Araucanía y la Patagonia).

1997. La FACH desarrolla el Plan "Hielo Azul", que significa estudio y dominio en estos hielos continentales. Eduardo García colaboró en la confección de los mapas actuales de ambos Campos de Hielo.
