

*El "St. Christopher", ya casi un símbolo de Ushuahia.*

# ISLA DE LOS ESTADOS, la isla misteriosa

*Revista Barcos n° 234, Julio de 1997.*

La navegación con rumbo al muelle de la estancia Harberton, donde pasaríamos la noche después de las primeras 35 millas por el canal Beagle desde Ushuaia, me dio la oportunidad de reflexionar un poco sobre esta nueva travesía que emprendíamos con el ketch "Callas", propiedad de Jorge Luis Trabuchi, que ya nos había llevado en varias oportunidades al Cabo de Hornos, los canales fueguinos, y al Continente Blanco en 1994.



**L**a idea era simplemente visitar la misteriosa Isla de los Estados. Una invitación a navegar siempre es bien recibida, pero además ir a explorar una isla poco conocida es algo que no sucede muy comúnmente. Aún en mi caso personal, que por motivos de trabajo estaba yendo a San Juan de Salvamento, donde estaba el mítico Faro del Fin del Mundo casi mensualmente, esta oportunidad no podía perderla. Así es como tuve que acortar drásticamente las vacaciones programadas y postergadas en dos oportunidades, siempre por los trabajos de relevamiento que estábamos realizando conjuntamente el Museo Marítimo de Ushuaia y la Armada Argentina.

Los tripulantes del "Callas" serían, además de Jorge y el que firma, Darío Urruty, Daniel Kunstchik, Adrián "Osito" Jimenez Hutton, Gabriel Absi (camarógrafo) y Anibal Moya (oficial de la P.N.A.)

parte de la isla a la que uno vaya.

A mí en particular me interesaba además hacer un relevamiento de la infraestructura histórico-humana de puerto Cook donde estuviera asentada la Subprefectura y Presidio Militar entre 1899 y 1902. Un cementerio y algunos restos de construcciones se pueden encontrar cerca de la playa. También este sitio fue elegido por Don Luis Piedrabuena para dejar a sus hombres mientras se dedicaban a faenar lobos marinos y pingüinos. Por otra parte, también era interesante volver al Faro de San Juan de Salvamento y ver si podíamos llevarnos el pescante del muelle de la Subprefectura que quedó abandonado en la línea de marea. Todo esto se podría hacer si las condiciones meteorológicas no se ponían totalmente en contra y decir esto en un lugar donde los temporales son muy frecuentes y con mala fama desde siempre, -tal cual lo reflejara el periodista R. Payró en su paso por la isla en 1898:

después de dejar la misión anglicana, allá por el año 1886. Esas tierras fueron otorgadas por el Presidente A. Roca en muestra de gratitud por la gran labor desarrollada con los naturales del lugar: el pueblo yamana.

La estancia, que incluye la isla Gable, tenía como mejor medio de comunicación al mar. En sí, todos los primeros emprendimientos de la región dependían del mar para el traslado de lo producido o para la recepción de bienes esenciales como medicamentos, alimentos, periódicos y la mano de obra para la esquila o los trabajos que fueran necesarios.

Los aserraderos juntaban en las bahías los troncos que luego eran conducidos por jangadas, si el trayecto era corto o a bordo si era un poco más lejos. Recuerdo a Don Vicente Padín que contaba, en esas noches de timón cuando iba a traer o llevar un práctico, cómo realizaban las jangadas desde Túnel a Ushuaia por el bravo canal Beagle. Es por esta razón que

prácticamente todos los establecimientos, sean explotaciones agropecuarias, caso Harberton; minas de oro, como en Bahía Sloggett; aserraderos: Túnel o Puerto Luisa; o criaderos, como Puerto Español; tuvieron un puerto natural bastante seguro, y también que haya mucha gente acostumbrada a navegar. Después vino lo natural, unos aprendieron más que otros sea por necesidad o por que les atraía más. Este es el caso de "Tommy" Goodall, que con su infaltable mameluco está atento a la radio y siempre listo a meter una mano sea en el motor o en un alternador que dejó de funcionar o el desperfecto que sea, sin que casi haya que pedirselo. Por supuesto que el análisis del desperfecto va siendo salpicado por distintas anécdotas de muchos otros barcos en los cuales navegó o simplemente visitó. En su vida, la náutica está unida a las labores diarias:

en la isla Gable todavía tiene ganado ovino que requiere de los traslados necesarios, sea para esquila o una rotación de potreros.

### Monos que hablan

La navegación hasta acá fue como suele serlo casi siempre que sopla sudoeste sin mucha intensidad: nubosidad variable con algunas lloviznas y nieve en los picos (600 mts.); viento del W-SW de 12 a 15 nudos, por momentos calmado y en otros subiendo a 20 nudos. Eso hace que el canal presente "corderitos", pero sin mayor oleaje, lo cual permite a todos amarinarse bien.

Al pasar frente a Puerto Williams y Puerto Almanza nos comunicamos por VHF con los amigos que suelen recalar en estos puertos en viajes al Cabo de Hornos o a los canales fueguinos. Es así como en pocos segundos nos pusimos a hablar con monos en pleno canal Beagle y a pe-



Adrián estaba realizando un relevamiento fotográfico con intención de presentarlo a la National Geographic, Gabriel con su Betacam se dedicó a juntar imágenes para un programa de TV, y todos teníamos como misión especial tratar de encontrar los restos del buque de Don Luis Piedrabuena y el lugar posible de la construcción del cúter "Luisito". Esta tarea pensábamos realizarla recorriendo a pie toda la costa del lado norte de la isla, relevando cuanto cosa encontráramos por sobre la línea de mareas, y explorar los ríos más caudalosos. También teníamos que desembarcar en isla Observatorio y, del lado sur, la muy poco frecuentada bahía Franklin. Un lindo desafío que podía arrojar datos interesantes porque sería la primera vez que se lograría una inspección de todos los lugares posibles del naufragio y del improvisado astillero. También nos iba a permitir tomar contacto con la fauna que varía según la

"...Aquí cuando no llueve graniza, cuando no graniza, nieva, y cuando ni llueve, ni nieva, ni graniza, las rachas amenazan derrumbarlo todo..." - , nos tendríamos que contentar en navegar cuando pudiéramos y realizar los trabajos entre los días de temporal y las horas de mal tiempo que pudiéramos aprovechar a sotavento de la isla.

### Harberton

A las 22,15 arribamos al muelle de la estancia Harberton. Allí, cabo en mano como siempre lo hace sin importarle la hora del arribo, nos esperaba "Tommy" Goodall, actual dueño y administrador del establecimiento, descendiente del famoso Thomas Bridges, y gran entusiasta de todo lo que flota.

Esta explotación fue la primera de la región establecida por el Reverendo Thomas Bridges

sar de la baja temperatura, cosa que me hacía recordar con cierta añoranza otras latitudes. Por un lado primero escuchamos al "Mago II", del "Mono" Damilano, en realidad hablamos con Carolina, que tiene una voz más dulce, y enseguida con Julio "Mono" Brunett, del "Croix St. Paul I". Ambos estaban con turistas- navegantes y sus destinos era el Cabo de Hornos.

A medida que pasan las horas y la conversación gira de temas como el libro de Bruce Chatwin (En la Patagonia), que no es muy apreciado en forma general por los que lo conocieron durante su paso por la región, el viento se mantiene del W/SW y el pronóstico advierte de un cambio de intensidad de los 22 a 25 nudos.

Así fue como el domingo amaneció con un día calmo, sol, ni una nube sobre el horizonte y hasta con una temperatura agradable: 4°C. Los picos de los cerros estaban blancos, producto de la nevadita de anoche y el otoño se hacía presente con el cambio del color del bosque. El casi uniforme verde grisáceo dejó paso a un rojo cobrizo, y en partes amarillo, de las lengas, mientras los guindos permanecen verdes durante todo el año. Para mi gusto esta es la estación del año con mayor colorido, y creo que es la más estable meteorológicamente, con vientos no tan violentos y con menos precipitaciones (de lo que sea) que en el verano. Por otra parte el día casi se reparte a mitades con la oscuridad, cosa que en invierno llega a casi las 18 horas de noche contra el verano, con 18 horas de luz. Es así como en verano todo bulle de actividad, con gran cantidad de turistas, corridas frenéticas y con cenas pasadas la medianoche para luego caer en un invierno muy inactivo ya casi un letargo, que invita al estudio y reflexión o huir rápidamente hacia otras latitudes siempre y cuando no se tenga un hijo en edad escolar.

### Encuentro con los "tide rips"

La navegación por el canal fue placentera y bien turística. Nos dedicamos a "turistear", desviándonos a islas e islotes que tuvieran fauna para hacer fotografías y filmar. El viento cambiaba de intensidad de suave a moderado para luego bajar nuevamente durante todo el día. El atardecer nos fue tomando ya cerca de cabo Buen Suceso, que indica el ingreso al temido estrecho de Le Maire.

Una hora atrás habíamos establecido comunicación con un buque porta contenedores, el "Transmodal", que, con rumbo a Punta Arenas vía estrecho de Magallanes para luego seguir hacia Buenos Aires, nos avisa que por lo menos tienen 4 nudos de corriente a favor dado que estaban navegando a 16 nudos. También nos advierten que encontraron el estrecho bastante movido. Con viento NW y corriente subiendo (del SW) los "tide rips" y el oleaje propio del estrecho pue-



Jorge, captain & owner, al timón con viento fuerte de popa. Anibal medita.

den ser destructores para un velero de pequeñas dimensiones. Así es como, siguiendo las indicaciones del derrotero y la propia experiencia nos mandamos bien pegados a la costa, guiados por el radar, además de estar muy atentos para no llevarnos nada puesto. Según la carta en las inmediaciones del Cabo Buen Suceso, la corriente no debería ser mayor a un nudo. El "Transmodal", al darnos el informe, estaba en el eje del estrecho.

Los "tide rips", o escarceos de marea se dan en todas partes del mundo donde por un estrecho, con o sin cambio de profundidad brusca, pasa una corriente de marea apreciable. En la zona puede ser de 4 a 8 nudos, si esto se combina con viento y marea. Si estas últimas dos son encontradas, las olas estilo Hawai (verticales y con rompiente) pueden ser de varios metros de altura sin ninguna posibilidad de navegarlas (no son ondas). El resultado puede ser un soberano golpe con consecuencias nefastas: vuelta campana, rotura del barco, inundación, pérdida del palo, todo con las consiguientes lastimaduras generales en la tripulación. Para ejemplo vale la pena rescatar al Transporte Naval Cabo de Hornos, que en una de las tormentas fuertes del SW y con corriente del NW recibió un golpe tan fuerte en la proa que le dejó una abolladura de dos metros de profundidad. Es cierto que un buque navega de otra forma y en esos casos si no embiste la ola la puede pasar mal, pero de cualquier forma nos da una idea de cómo puede ponerse este pequeño estrecho de unas 20 millas de ancho, distancia entre Tierra del Fuego e Isla de los Estados.

Por suerte hicimos una prolija y rápida na-

vegación costera hacia la bahía de Buen Suceso con viento NW; eso sería casi un sotavento. De cualquier forma debimos arriar mayor y mesana, dado que sólo con el foque apoyado un poco con el motor hacíamos unos buenos 8 nudos, evidentemente la corriente nos ayudaba mucho.

Vale la pena aclarar dos aspectos sobre el tema: a) las velocidades que se mencionan a lo largo del relato están calculadas por diferencias en el GPS, dado que de la corredera podría a llegar a ser cualquier cosa; y b) el motor en navegación nocturna, utilizando el radar y el resto del instrumental, lo llevamos casi siempre prendido por razones de consumo de baterías y en muchas oportunidades para acelerar un poco pasos o cruces de lugares algo complicados o que nos implicaría ir tirando bordes entre canales con costas llenas de piedras e islotes.

### Buen Suceso

Ya cerca de medianoche vamos viendo la entrada a la bahía de Buen Suceso, que en realidad se nos hizo desear por demás. Sucede que al ir costeando, todo promontorio que aparecía en el radar lo tomábamos como entrada a la bahía, en realidad estaba un poco más lejos de lo que suponíamos. En este segundo día de navegación la tripulación comenzó a conocerse un poco más. Para esta altura los cuentos del "Osito" eran infaltables y constantes. En algunos momentos y por más de media hora se escuchaba sólo la voz del "Osito" en el cockpit. Los demás reían en abruptas carcajadas, se escuchaba un "no puede ser" o, suelto por allí un "no, basta", pero lo cier-

to era que además de nuclear y levantar el ánimo, hacía que las horas pasaran volando. Por supuesto que hubo tripulantes que le tuvieron que pedir permiso para hablar o poder contar algo sin interrupciones (las suyas desde luego), pero realmente fue el rey de la simpatía.

Pero ya a esta altura al "novato" del grupo lo habíamos ascendido de categoría. Resulta que este periplo no era el primero con un cameraman profesional integrando la tripulación; ya en otras oportunidades los hubo y varias veces fueron verdaderos plomos. Dada esta situación con Jorge nos dijimos: "-Mientras que no se vaya al agua, vomite lo necesario y filme lo que le vamos indicando, hay que aguantarlo". Pero demostró, en especial esta última parte de la noche, que se las arreglaba muy bien con el timón, y le gustaba el tema de la vela. Por otra parte era tranquilo, con la cámara molestaba lo necesario, no jorobaba cada cinco minutos que tenía que cargar baterías y a la cámara la cuidaba, pero no exageraba con operaciones insólitas o lugares sofisticados para guardarla. Recién recibido de ingeniero, estaba con ganas de volver a su Bariloche nativo dado que la vida en la "city" lo ahogaba como persona; además de querer compartir un tiempo más largo con su familia. Entre nosotros nos miramos y asombrados vimos que no se trataba de un producto clásico "porteño", que no necesitaba dosis

maniobra de amarre al boyón. El viento del NW se encajona en este cañadón y se convierte del oeste; esto hace que el barco quede perpendicular a la costa. Si bien el lugar es un buen tendedero preferimos tomar la boya que utilizan las lanchas rápidas y los avisos. Existen dos, pero esta situación es cambiante dado que a veces sacan alguna por mantenimiento, otras veces se hunden o se cortan y otras veces no se reemplazan, como el de San Juan de Salvamento o el de Bahía Crossley.

Para la maniobra, me colocó el traje de agua seco "Musto", que en caso de un chapuzón involuntario, su capacidad boyante convertiría el accidente en algo sin mayores consecuencias. Sucede que estas boyas son visitadas por aves y lobos que las convierten en excelentes guaneras, y las patinadas son frecuentes. Con dos cabos ida y vuelta dejamos lista la maniobra para zarpar sin tener que bajar nuevamente al boyón. Nos comunicamos por radio con el destacamento y luego de identificarnos quedamos en que al día siguiente los íbamos a visitar.

Mientras se preparaba la cena nos comunicamos con Rubén Gareá, un radioaficionado de Ushuaia, encargado de mantenernos informados de las novedades familiares, y a su vez avisaba dónde estábamos. Esas comunicaciones se mantenían dos veces por día: a las 9 de la mañana y

en 1619 circunnavegaron por primera vez la isla Grande de Tierra del Fuego. Lo hicieron con las carabelas Nuestra Señora del Buen Suceso y Nuestra Señora de Atocha, esta última pasó a la fama cuando, hace poco tiempo atrás fue hallada en el fondo del mar Caribe con una carga de oro y plata.

El 22 de Enero de 1619 se refugiaron en la bahía cuando el estrecho de Le Maire, conocido en aquel entonces como estrecho Nuevo, los castigó con sus acostumbradas corrientes de marea y furiosos vientos.

Aunque visitada asiduamente, sólo existió un asentamiento con carácter de permanente, previo al actual, por parte de la Prefectura Naval. En 1887 se comenzaron las construcciones de la precaria Subprefectura que estuvo a cargo del prefecto Luis Figue. Vivió en el lugar tres años, acompañado por su esposa, cuatro marineros, indios y las sucesivas visitas de los naufragos a quienes debían atender; luego la Subprefectura fue trasladada a Bahía Thetis, próxima a Cabo San Diego, para prestar mejor apoyo a las embarcaciones. Para darnos un poco la idea de lo que fue vivir en el lugar pensemos que los alimentos llegaban por vía marítima y no siempre a tiempo. Hubo por lo menos un marinero que murió de hambre, y en más de una oportunidad, Figue tuvo que despachar a los indios para que se procuraran alimentos como pudieran. Incluso se debían racionar los alojados cuando aparecían naufragos que eran alojados hasta que alguna nave los evacuaba. Esto, sumado a los conflictos con los indios, en especial con el famoso cacique Capelo que había amenazado raptar a la esposa de Figue en represalia de la desaparición de su mujer, hecho que terminó con la muerte del indio, nos habla a las claras de lo inhóspito de la zona.

Cerca del arroyo, en el extremo sur de la bahía se pueden ver paredes de lo que aparentemente fueron los cimientos de la Subprefectura. Hoy, una placa colocada por sus descendientes en el año 1982, recuerda la acción de Figue.

En la desembocadura de este arroyo es posible ver la roda de un barco; se trata del naufragio del cutter Patagones, de la escuadra de Augusto Lasserre.

La cena fue muy tranquila, al igual que el amarre. Si bien se oía silbar el viento en la jarcia, la tranquilidad era absoluta y realmente creo que no existe mejor noche que la que uno puede pasar amarrado a un muelle o en un seguro boyón.

Mentalmente ya nos estábamos preparando para cruzar el temido estrecho de Le Maire. En cierta forma, acabábamos de cumplir la etapa del viaje más frecuentada por casi todos nosotros. Ahora comenzaba un poco más lo desconocido. Para cinco integrantes de la tripulación iba a ser su cruce de bautismo. Para los dos que ya lo habíamos cruzado se trataba de un verdadero desafío al hacerlo con un velero y no en un buque.

*Pesqueros de centolla en Puerto Almanza.*



constantes de smog y a los Ratonos Paranoicos todo el tiempo; por momentos daba la sensación de que casi pensaba como nosotros; Gabriel ya había sumado un montón de puntos a su favor y en especial hacia el grupo; gracias Diego Dangeló por la elección.

### **En espera para el cruce**

Ya casi arribando vemos las luces del destacamento naval de Buen Suceso y preparamos la

a las 20 horas. Aníbal se encargaba de hablar con la Prefectura de Ushuaia, a la que le pedía el parte meteorológico del cual tanto dependíamos.

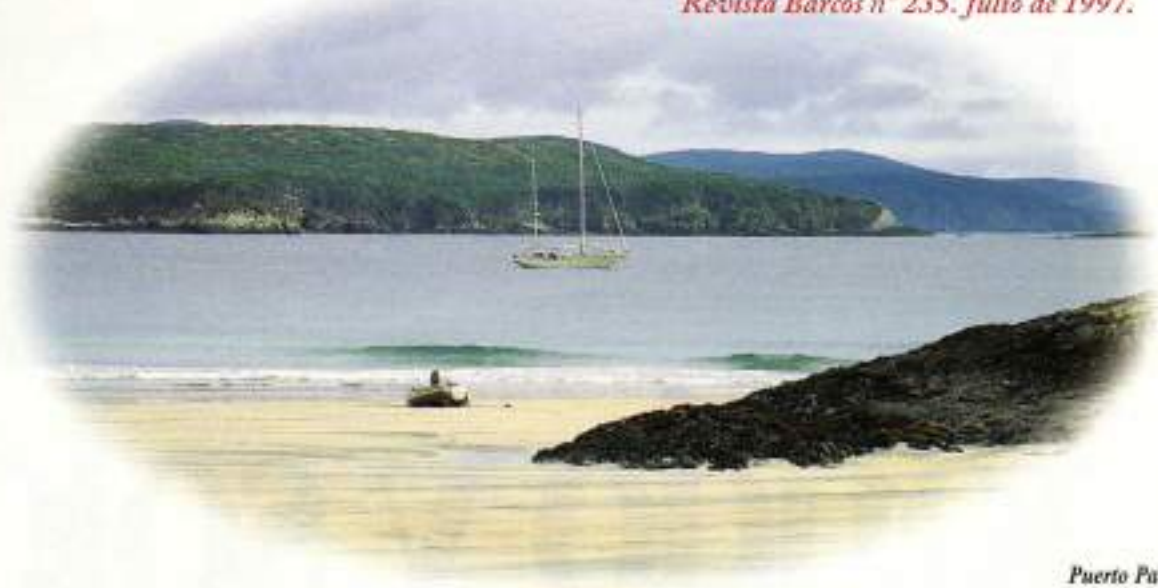
### **Algo de historia**

En la dinette alguien sacó un libro y comenzó a leer en voz alta: "...conocida como "cowut" (almeja) por los indígenas de la zona, la bahía de Buen Suceso lleva su nombre por la nave capitana de la expedición de los hermanos Nodal, que

# ISLA DE LOS ESTADOS, la isla misteriosa.

2ª parte

*Revista Barcos n° 235. Julio de 1997.*



*Puerto Parry interior. El punto, allá lejos, es el "Callis".*



**¿Para qué ir hasta el fin del mundo en barco? ¿Para qué desafiar los vientos, el frío, la corriente y los mil peligros de un mar siempre despierto, siempre hambriento?**

**La excusa es la búsqueda del puerto natural que sirvió como astillero para la construcción del legendario "Luisito", la nave del comandante Piedrabuena. Aunque éste es un motivo tan bueno como cualquier otro, sabemos que quizás no sea el más importante.**

inmediato el cruce. Sucede que al haber tan buen tiempo podíamos intentar posicionarnos lo más al centro del estrecho para que cuando comience a crecer la corriente nos arrastre rápidamente hacia el norte y en la margen opuesta a la que estábamos en este momento. Así es que después de una breve despedida al destacamento, cobramos los cabos de amarre y a intentar un cruce sin sobresaltos.

Por supuesto que sucedió lo que tenía que suceder: la primera media hora de navegación nos mostró un avance de sólo 1,5 millas y una caída al sur de casi una milla, y eso que habíamos puesto rumbo al este. Decidimos hacer una corrección algo extrema: pusimos proa al NNE y avanzamos a 5 nudos según la corredera y a 1,5 nudos según el GPS. Cada media hora Daniel marcaba la posición en la carta y casi puedo decir que fue un desafío personal, dado que no largué la rueda hasta que fondeamos en Bahía Crossley. Cada metro que avanzábamos era una

ta de velas nos hacía rolar más. Hicimos el trayecto siempre con el foque izado, aunque más no sea para decir que teníamos una vela puesta. Poco después de la mitad del recorrido se levantó viento y en una prolija maniobra logramos que la driza del mesana subiera limpiamente al tope pero, cuidado con el detalle, sin la vela. Aunque la maniobra fue en equipo, "Osito" se llevó los mayores insultos; todavía no cree que tuvo algo que ver. Lamentablemente, en el mesana no había otra driza y comenzamos a estudiar la forma de bajarla, pero en ese momento nadie se animó a subir con el barco en movimiento; la tarea quedó para un lugar algo más sereno.

En sí podemos decir que era un Le Maire tranquilo, o casi diríamos un Le Maire dormido; era deseable que no se despertara por un buen rato, por lo menos hasta que estuviéramos del otro lado.

Resumiendo: habíamos partido a las 9,30, siendo las 11,30 a gatas podíamos mantener la latitud, y estábamos a sólo 4

millas de donde habíamos zarpado. La corriente debía cambiar a las 11, pero recién a las 13,30 comenzamos a sentir sus efectos. En media hora caminamos 4 millas en rumbo directo a Bahía Crossley. La siguiente hora fue de unas 8 millas navegadas y ante la tranquilidad reinante decidimos mandarnos bien por el medio de la zona marcada con escarceos, cerca de cabo Setabense, y buscar directamente el faro Le Maire a la entrada de Bahía Crossley. Salvo alguna que otra ola desordenada que nos cacheteó un par de veces, no sufrimos ningún otro inconveniente y entramos a la bahía a las 15 horas, después de seis horas de navegación para hacer 20 millas, de las cuales 16 las hicimos en las últimas 2 horas. Ahora sólo rogábamos que el regreso

nos tratara de igual forma.

### **Bahía Crossley**

Esta iba ser la primera bahía a ser inspeccionada. Nos acercamos bastante a los islotes Los Siete González para ver un poco más de cerca al buque embarrancado que hay en el lugar, pero de la proa que en el '89 era tan sugestiva, ahora sólo quedan una serie de fierros retorcidos sólo visibles en baja mar. Ignoramos de qué buque se trata, pero realmente no nos interesaba en demasía.

El cielo se había ido nublando paulatinamente con una gran masa de nubes que en una especie de frente compacto había avanzado desde el sur. Pero dentro de todo no estaba tan mal, y si el viento venía del sur podíamos quedarnos en



*Puente de un gran buque de madera ¿El "Espora"?*

### **El "Le Maire"**

Por la mañana temprano, y luego de las comunicaciones radiales comenzamos a estudiar la táctica a seguir para el cruce del estrecho. Las condiciones climáticas del lugar no podían ser mejores: viento calmo, despejado y sin perspectivas de cambio. Si a eso le agregamos que cerca de la medianoche el viento había calmado casi totalmente era de esperar un cruce tranquilo. Lo único que nos demoraba era que la corriente bajaba hasta casi el mediodía y nosotros debíamos navegar con dirección nor-este. Esto significaba que podíamos bajar a tierra y pasear un rato. Pero reflexionando un poco decidimos comenzar de

proeza. Me daba la sensación como si alguien nos estuviera sujetando, como si un monstruo marino nos hubiese rodeado con sus tentáculos y no nos dejara ir. Era como ir arrancándole de las fauces de un dragón a su presa. Por otra parte, la corriente se dejaba notar: grandes superficies de mar, de unos 20 metros de diámetro, aparecían acá y allá con inmensos remolinos y remansos; había lugares donde el agua se movía como si a pocos metros de la superficie hubiese rocas; pero por suerte el fondo estaba entre 40 a 80 metros de profundidad. Sólo había algunas ondas del sur, de un par de metros de altura que se arbolaban un poco al sufrir los efectos de la corriente del norte. Al agarrarnos del través nos zarandeaba con todo, y si a eso le sumamos el poco viento, la fal-



*La parte occidental de la isla, tiene playas muy extendidas*

Bahía Crossley sin mayores problemas. Este es un buen fondeadero mientras no sople del norte, cosa bastante común, porque la marejada entra con todo. Después de fondear y preparar un rápido almuerzo, hicimos dos viajes de desembarque con el bote. Buscamos una restinga para no vernos alcanzados con la rompiente, pero fue lo mismo que nada: logramos meter tres olitas adentro del bote sin mayores problemas. La temperatura del agua en realidad no es el mayor inconveniente en estos desembarques, dado que la misma oscila entre los 8 y los 11 grados, pero sí los equipos electrónicos y ni qué hablar de una cámara de video ultra cara. Tranquilo, Gabriel comenta: "Sí, se mojó, pero ya va a funcionar" Dada la experiencia, el segundo desembarque fue más exitoso.

### **Presencia humana en Crossley**

En Bahía Crossley no encontramos mucho más de lo que ya habíamos visto en visitas anteriores. Salvo el total abandono de la baliza, que no funciona, podemos agregar la ausencia del boyón y que la playa estaba llena de telgopor. Es increíble comprobar cómo una isla prácticamente deshabitada -salvo por el Destacamento Naval de Puerto Parry-, pueda tener tan alto grado de desperdicios en sus costas. El telgopor de las "fábricas", (pseudo armaderos) de Río Grande llega impulsado por el viento, el resto son boyas y trozos de redes de pescadores y demás implementos de plástico utilizados en los buques. Lo más lamentable es comprobar la cantidad de botellas

de gaseosa que con su correspondiente tapa han flotado hasta tocar costa.

Pero volviendo a los otros restos, sólo encontramos el refugio que utilizaran los científicos del CADIC y del Museo en anteriores expediciones y las pruebas de que fue recientemente utilizado por alguien, dados los restos de comida y el fogón realizado.

El viento se ha encargado de volver a tapar las excavaciones arqueológicas realizadas por Victoria Horowitz y los pozos de Anne Chapman, que demostraron la visita del pueblo yamana por estos lugares. A veces parece imposible que, en lo que el europeo llamó "frágiles canoas", estos hombres hayan podido desafiar al Le Maire. Por supuesto que ellos tenían todo el tiempo del mundo y si bien eran primitivos, viviendo casi en el estado de la edad de piedra, no significa que fueran tontos y no fueran buenos marinos. El cruce lo pudieron haber realizado en la misma cantidad de horas que nosotros pero me llama la atención cómo pudieron sortear el oleaje, aunque bien pegados a la costa, éste casi no existe. Pero otra cosa también llama la atención: si bien cruzaron hasta la isla, no es posible encontrar los grandes basurales (concheros) que caracterizan los lugares que ocuparon en la isla de Tierra del Fuego. ¿Habría sido una ocupación breve? ¿Cuál fue el motivo? En su lengua llamaban a la isla con el nombre de "Chuanisín", que significa "la tierra de la abundancia". Es muy probable que como todo marino, la curiosidad y el pensar que del otro lado siempre está lo mejor

los hayan inducido a cruzar y volver rápidamente, al comprobar que la realidad no condecía con la fantasía. También cabe la pregunta, ¿cuántos lo lograron en los 6000 años que, según los cálculos, habitaron Tierra del Fuego? Lo cierto es que en este momento no existen árboles con desarrollo suficiente para poder descortezar y armar una canoa del tamaño necesario como para cruzar el estrecho. Aunque sí para realizar reparaciones de cierta importancia. Si consideramos que la canoa debía ser repuesta por lo menos una vez al año, es difícil pensar en una ocupación prolongada.

### **Restos de naufragios**

En la playa se pueden encontrar cientos de tablas y demás elementos pertenecientes a algún buque. El nombre del mismo o la época es difícil de determinar. Por otra parte, cerca del río principal de esta playa, encontramos los restos de una edificación vaya a saberse realizada por quién. Lo único cierto es que tanto las botellas como los pequeños frascos de medicina delatan unos cuantos años, tal vez más de cien. Más curioso fue el hallazgo, en 1989, de una pipa de cerámica, clásica entre los marinos del Mar del Norte. En realidad no fue la única, porque otros restos fueron hallados por personal del Museo Provincial.

Para algunos estudiosos, éstos pueden ser indicios del naufragio de Don Luis Piedrabuena con el "Espora", (1873) y la posterior construc-

ción del cutter "Luisito", con el cual siguió navegando durante varios años. Pero de Don Luis Piedrabuena sólo pudimos comprobar la presencia de cabras salvajes, descendientes de aquellas que soltó en el lugar para poder tener ganado comestible; vimos una gran cantidad, de buen tamaño y casi todas de color blanco.

Al día siguiente continuamos con el relevamiento y recorrimos la playa donde se encuentra la baliza Teniente Palet. Esta sí estaba en funcionamiento, y aparentemente en bastante buen estado. La playa es de arena y su declive es pronunciado. En la línea de pleamar se pueden encontrar gran número de maderas y palos, pero no de naufragio, sino de árboles, lo que en la zona le decimos un peladero. Nos llamó la atención la diferencia de una playa con la otra. Por otra parte ésta está más expuesta a los vientos del NW, que en la zona golpean con forma de temporal.

### Bahía Flinders

A media mañana levantamos el fondeo y realizamos una corta navegación hasta bahía Flinders. Nuevamente la corriente en contra y la falta de viento hacían que nuestro avance fuera muy lento. Pasamos muy cerca del cabo Galeano, y al igual que el resto de la costa hasta Bahía Belgrano, la costa no presenta playas y el gradiente es muy abrupto.

Las 7 millas que separaban un lugar del otro logramos hacerlas en poco más de 2 horas y media. El día se presentó gris, con una suave brisa

hía está muy expuesta a los vientos del NW, y si bien pensábamos quedarnos en el lugar a pasar la noche, preferimos hacer una inspección y continuar hacia otra caleta algo más protegida.

El lugar es por cierto muy lindo; las playas de arena son muy extendidas con un gradiente muy leve. La de más al fondo me dejó sorprendido; en bajamar había más de 400 metros entre la línea de agua y la línea de plea. Pero no encontramos nada en particular. La que le sigue hacia el norte estaba llena de madera de árbol, telgopor, algunos restos de madera de barco y un boyón de los que la Armada utiliza en la zona; ¿será tal vez

ten. Entre ellos podemos contar a investigadores del CADIC (Dr. Adrián Schiavini), que a bordo del velero del "Mono" Brunet la visita periódicamente; o a otros, como el licenciado Ernesto Piana, que voluntariamente colaboran con los trabajos de los demás. Pero también somos capaces de olvidarnos, y en algunos casos, hasta de negar, que la Armada Argentina mantiene un Destacamento, por cierto que no en las condiciones ideales. También dejamos de lado que el Museo Provincial y la Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Sitios Históricos se preocupe, designando a San Juan de Salvamento sitio histórico, o



*Refugio de científicos en Bahía Crossley*

que sea también gente de la Armada (como el profesor de Supervivencia Pereyra), los que la hayan cruzado a pie en su largo; durante su período de licencia.

Todo esto sin contar que existe una "Asociación Amigos de la Isla de los Estados" (Tronador 4055, Buenos Aires, teléfono 541-3676), que hace lo imposible para difundir lo que es la isla desde distintos aspectos; sean éstos bajo la imagen de Don Luis Piedrabuena, el Faro del Fin del Mundo, los presidios, y la fauna y flora del lugar sin olvidarse de su importancia geoestratégica. Para ello impulsan cuanta actividad pueda desarrollarse, que aumente el conocimiento sobre ella.

Pero con nuestro amor a todo lo extranjero, en gran parte gracias a la convertibilidad, queremos hasta importar nuestra propia imagen. Es así como este "nauta" francés, se hace llevar por algún buque o velero que vaya por la zona y se queda unos días tomando fotografías y escalando sus cerros; lo cual, debemos reconocer, no es para nada tarea sencilla. De esta forma logramos que venga a contarnos cómo es nuestra propia geografía, y tengamos que escucharlo, con la clásica soberbia que caracteriza a estos personajes, diciendo que descubrió tal o cual cosa, que por lo general son totalmente conocidas por los que estamos en contacto con la isla, pero que al no tener influencias diplomáticas o políticas para trascender en las más altas esferas del poder quedamos como simples observadores pasivos.

### ¿Restos de naufragios?

Una de las cosas interesantes que vimos en



*Hoppner interior. Un paraíso.*

del S-SE. Ya presentíamos un cambio de clima. En algunas horas más, algo tenía que pasar. Por otra parte, nos quedamos pensativos al ver cómo la corriente jugaba un papel mucho más serio en la navegación de lo que uno por lo general le otorga. Si bien la carta indica lugares con medio nudo de corriente, a sólo una milla del lugar puede haber 2 o 3 nudos, según esté creciendo o bajando. Es de imaginarse lo que le pudo haber sucedido a uno de esos grandes veleros del 800 que, encalmados sin motor, quedaban a merced de las traicioneras corrientes.

Sorteando los grandes bancos de cachiyuyos entramos en Bahía Belgrano y directamente nos dirigimos a Caleta Baiud, bien al fondo. Esta ba-

el de Bahía Crossley?

En esta misma playa vimos, entre los árboles, una tela azul que daba la impresión de un refugio. En realidad, además de dar la impresión, se trataba de un refugio dejado por un francés que toma la isla como lugar para "vacacionar". A veces da lástima que la tengamos tan olvidada. De los proyectos privados que conozco, todos involucran al gobierno, el cual se debería hacer cargo de todos los gastos que el proyecto origine, sin que ninguno implique la posibilidad de ser auto sustentable.

Son pocos los que toman el lugar como zona de estudio, trabajo o investigación; pero exis-





A la popa del Gurruchaga.

el lugar fue una especie de cuaderna aserrada en un curvón. Eso, entre muchos restos de madera de buque nos llamó la atención. Pero en realidad hasta el momento los hallazgos no eran nada contundentes.

En una tercer playita, siguiendo hacia el norte, continuamos pateando telgopor y revisando la madera depositada por el mar. Cerca de la mitad de la playa hallamos un río bastante caudaloso en comparación al resto. Bien pasada la línea de altas mareas, casi diría unos 50 o 60 metros río arriba, encontramos una parte importante de una construcción naval del 800. Las características son similares para aquellos años, como las clavijas de madera para sujetar el forro y largas varillas de hierro y bronce para hacer firme al armazón entre sí; el tamaño de los maderos es de unos 25 x 25 cm. Este era el primer hallazgo de algo que tuviese cierto porte. Por otra parte, el lugar es apto para poder construir algo. De cualquier forma este relevamiento tenía como objetivo base comparar todos los sitios que dan como lugar de construcción del "Luisito", y descartar los materialmente imposibles. Debemos ser justos con la verdad y si bien íbamos a pasar por el lugar de cualquier forma, ya Natalie Goodall le había comentado a Daniel que ella creía que era ése el lugar de la construcción del "Luisito". Vale la pena aclarar que esta investigadora se dedicó a estudiar la flora de la isla y cruzó caminando desde bahía Crossley a bahía Belgrano.

### Hoppner interior, insólito

Nuestra próxima recalada fue Puerto Hoppner, después de tres horas de navegación. En el trayecto revisamos Cabo San Antonio y vimos dos playas a las que tendríamos que volver. Pero como en un rato más iba a ser de noche, preferimos dejar eso para otro día y tratar de entrar a puerto con suficiente luz. Los "tide rips" de Cabo San Antonio casi no molestaron y la corriente esta vez no actuó en contra.

Entramos a Puerto Hoppner pasando muy cerca de las rocas Ibáñez, donde encontramos una cormoranera. La bahía es bastante cerrada, pero de cualquier forma entra onda del exterior. Como nuestra intención era fondear en el saco interior, nos dirigimos directamente hacia el fondo de la bahía. Ya cerca de la entrada vimos que ésta presentaba dos opciones dado que una roca en el medio daba lugar para dejarla por babor o por estribor. En ambas situaciones el ancho del paso no era superior de los 5 o 6 metros. Porque elegimos dejarla por estribor, no lo sé. Es muy probable que haya sido simple intuición del capitán, a quien nadie se animó a insinuarle que lo haga por el otro lado, dado que además de no tener ni idea de cuánto podría haber de agua es mejor que el dueño sea el que se equivoca ante estas situaciones. La corriente nos llevaba con todo, evidentemente estaba creciendo, y la sensación de pasar entre grandes rocas con agua burbujeante era como si estuviéramos haciendo rafting, pero en un velero con bruto quillote. Para alegría de todos, la ecosonda nunca bajó de los 2,10 metros de profundidad por debajo de la quilla.

No bien ingresamos, y como suele suceder cuando uno más lo necesita, al motor se le ocurrió ponerse a toser. Jorge, ya acostumbrado a estas manifestaciones mecánicas, se mandó corriendo abajo y solucionó rápidamente el problema; se trataba de unas simples burbujas de aire en el combustible.

El espejo de agua del saco interior de Puerto Hoppner es algo majestuoso. Es imposible que una ola pueda ingresar allí; puede existir el huracán más rabioso en el exterior que sería difícil advertirlo. Por otra parte, el espectáculo que brindan los cerros que lo rodean, con algunas

cascadas que se dejan ver entre la tupida vegetación, es soberbio. Nunca en tantos años de navegación encontré un lugar como éste. Simplemente único.

Recorrimos un poco el saco y luego de comprobar que no existía ni una parte de la costa que presentara una playa, nos amarramos de proa a una roca de un islote y por popa, a un árbol en tierra firme. Los encargados de la operación fueron "Osito" y Daniel; el resultado fue el mejor amarre de todo el periplo. Estábamos bien sujetos y a pocos metros de tierra firme.

Navegar por estos lugares tiene la característica de que por la noche, en lo posible, se fondea. Como la costa por lo general lo permite, se trata de buscar un lugar donde se pueda sujetar el barco a algún punto en tierra, sea un árbol o una roca. De esa forma, con el fondeo por proa y una línea a tierra, -a veces superior a los 100 metros de cabo- es casi imposible que durante la noche nos sorprenda algo. Pero en Hoppner Interior logramos lo máximo en navegaciones por la zona: un



Puerto Parry.

cabo a tierra por proa y otro por popa. En esa situación lo único que puede suceder es que se haya elegido mal el lugar por la amplitud de marea y el barco quede recostado sobre una roca, pero si no, puede sobrevenir la tormenta más fuerte, que es imposible que pase algo.

El temor a los vientos en la región es que las tormentas no suelen avisar y además, pueden aparecer los temidos "williwaw". Este viento es arrachado y de unos 20 nudos, o hasta calma en la costa, puede pasar a más de 50 nudos por efecto de los cerros y el rebote entre las paredes. Este viento suele caer como descolgándose de imprevisible de los cerros y golpear contra el agua produciendo un estampido como si fuese una explosión. Uno puede seguir la ráfaga, dado que va levantando agua a medida que se desplaza y dejando, como consecuencia, la atmósfera blanca. Por momentos da la sensación como que uno estuviera en el centro de la génesis de las nubes o mas aún, del clima. A todo esto puede darse que en la costa, a escasos 500 metros del barco, se esté en calma o con una leve brisa.

Pero por el momento estábamos en el puerto más protegido de la isla, al día siguiente comenzaríamos los intentos de buceo si el clima nos daba permiso. No en vano Daniel se trajo cuatro botellones de aire.

*Hoppner exterior.  
Misterio y belleza.*



**Y**a casi llegando a su fin, el Callas continúa su periplo en busca de lo que parece en realidad cada vez más lejano y difícil de identificar: el mítico muelle natural en donde el

Comandante Luis Piedrabuena construyó el "Luisito" A bordo caben muchas cosas, pero nunca el desaliento.

#### **Puerto Hoppner, nublado y húmedo**

El amanecer del día siguiente (8 de la mañana hacia fines de marzo), se presentó con una gran nubosidad, lloviznas, viento calmo y neblina. Fue motivo por demás suficiente para decidir zarpar mucho más tarde.

Con el bote dimos una vuelta por todo Hoppner interior y exterior. Toda la costa es de piedra a pique, salvo una pequeña playa de piedra con gran gradiente que se halla hacia el oeste, inmediatamente después de ingresar a Puerto Hoppner. En este lugar se puede naufragar pero es totalmente imposible que alguien pudiera construir algo; no hay lugar. Los bosques son densos, con árboles de troncos gruesos; al nacer en plano inclinado casi todos poseen importantes curvones. A esta altura, la hipótesis del Capitán de Navío Botta quedaba totalmente descartada; en este sitio no hay ninguna playa de arena, y no existe el lugar material para comenzar la construcción de un cúter de 33 pies de quilla.

Volvimos al barco con la marea bajando. Si en puerto Hoppner estaba algo nublado, no bien ingresamos a Hoppner interior el panorama era peor. La neblina era total, y para sacar fotos era necesario poner el flash. Estos cerros atrapan la nubosidad que viene del Pacífico y hacen que las precipitaciones sean casi constantes. Un poco a semejanza de lo que sucede en el Caribe, donde las islas bajas son áridas, como Anguila o St.

# ISLA DE LOS ESTADOS, la isla misteriosa.

*Lic. Carlos Pedro Vain*

3ª parte

Kitts, y las altas están cubiertas de una frondosa vegetación con hermosos "rain forest"

Los otros contrastes con el Caribe son los 30° C de diferencia en las temperaturas y los violentos vientos de todas partes, además de las traicioneras corrientes. No en vano por la zona pasaron muchos piratas, como Cavendish, Dampier y Drake, pero todos prefirieron asentar sus colonias de forajidos y tener como teatro de operaciones a lugares como las Virgin Islands. Del paso de ellos quedan algunos nombres, como las piedras Dampier en Isla de los Estados o el más famoso de todos, el "Pasaje Drake", que separa América del Continente Blanco, siendo ésta la zona más temida del planeta, pero por sus tormentas. A Drake también se lo recuerda en el Caribe con el Sir Francis Drake Channel en las islas Vírgenes Inglesas, siendo este pequeño mar interior el más calmo del Atlántico.

Charlando de todos estos temas tan trascendentales la sobremesa se unió con la cena, y así fue como pasamos un día entero en Hoppner in-

terior, habiendo salido sólo a realizar una inspección del lugar durante unas tres horas.

#### **Cabo San Antonio**

Como suele suceder, el día que le siguió fue espectacular. Seco, con sol y un viento del NW a unos 20 nudos, nos aseguraban una rápida singladura con posibilidades de ir inspeccionando costas.

Así fue como, después de comunicarnos por radio con Rubén Gareá en Ushuaia y enterarnos de las novedades familiares, salimos a navegar con cameraman y fotógrafo en el bote. Pusimos rumbo hacia el noreste para regresar hacia Cabo San Antonio y revisar las playas que habíamos saltado al ingresar a Hoppner.

La playa Bedini es de piedra y en ella vimos varias boyas de pescadores, telgopor, madera de árboles y nada más. En cuanto al tipo de costa, es de gradiente alto y después de la línea de mareas altas, sube casi vertical unos 20 metros hasta una pequeña meseta. Lugar por demás difícil para encarar la construcción de lo que sea. Lo otro que



*La única playa de Hoppner. Imposible construir un barco en este lugar.*

*Un refugio en bahía Crosley. Restos de un naufragio*

pudimos apreciar fue que la rompiente es importante, con olas aptas para hacer surf. Después de sortear unas cuantas con el bote de goma, nos quedó la impresión de que faltó poco para ir a parar al agua. La playita que está más cerca de la punta del cabo es de características similares, el resto de la costa es de roca y algo de restinga donde el mar golpea con todo.

Para los que sostienen que aquí se encontraba la bahía de las Nutrias que tantas veces comentara Luis Piedrabuena en su diario, nuestra opinión es que el lugar no es apto para fondear y dejar un buque al ancla, mientras se va a tierra a cazar pingüinos o lobos.

### **Puerto Parry**

Alrededor de las tres de la tarde estábamos amarrados al boyón de Parry interior, listos para ir a tierra. El día hasta el momento había sido magnífico y teníamos la más sana intención de hacer una pequeña caminata hasta la laguna de la cual veíamos caer una hermosa cascada. Cerca de ella se veían las construcciones del "Destacamento Naval Isla de los Estados"

Este fiordo, de unas 4 millas de extensión, está rodeado de altas paredes rocosas que suben hasta los 200 o 300 metros de altura con una gran pendiente. Por arriba de esta línea, el fiordo está rodeado por una veintena de cerros que se unen entre sí formando pequeñas cadenas montañosas. La gran humedad y la protección de los vientos hace que los primeros 50 a 100 metros de ladera estén cubiertos por bosques que, a medida que ascienden, van transformándose en vegetación más achaparrada y con forma de arbusto. Luego siguen partes con turba y líquenes. El resto es roca

pura con mucha piedra suelta.

En sí, el lugar es algo imponente. Pero más impresiona ver la ecosonda, que de una profundidad de unos 46 metros antes de entrar pasó a los 70 y pico para luego superar, ya dentro de Parry, los 170 metros como si nada.

A medida que nos acercábamos a la angostura que hace de entrada a Parry interior, la profundidad bajaba paulatinamente. De cualquier forma, la profundidad era considerable aún muy cerca de la costa. En donde está el boyón de amarre, el fiordo tiene un ancho de unos 600 metros; en Parry exterior la parte más ancha llega a una milla.

Nos demoramos un poco para bajar, dado que nos dedicamos a contestar una llamada que apareció por canal 16. Se trataba de una voz femenina, con acento inglés, que le pedía un comprendido al "Callas". Lamentablemente, cada vez que pasábamos de canal para continuar la conversación se perdía la señal. Realmente era desconcertante escuchar a alguien por radio en la zona. Sabíamos de un velero canadiense que estaba navegando delante nuestro, pero ignorábamos hacia dónde se dirigían. La incógnita quedó porque nunca pudimos establecer una comunicación, aunque los intentos fueron varios.

Así fue que en dos viajes descendimos todos a tierra dejando al "Callas" amarrado al boyón con dos cabos pasados por el arganeo. En realidad trabajaba uno solo, y no directamente sobre el hierro del arganeo sino que en otro cabo de sacrificio puesto al efecto. El segundo cabo de ama-



re quedaba como medida de seguridad si algo le sucedía al primero.

### **El Destacamento y su gente**

En la playita que se utiliza para desembarcar nos estaban esperando tres perras que nos ladraban desesperadamente. Enseguida se fueron acercando para saludarnos los cuatro marinos destacados en el lugar. Después de dar una pequeña recorrida por las distintas instalaciones, nos invitaron a pasar a la casa comedor y allí nos dedicamos a charlar mientras tomábamos un buen café.

Todavía no estaban en la etapa de añoranza, dado que habían llegado tan sólo nueve días atrás, les quedaban por delante otros 30 a 35 días hasta el relevo. Para el oficial, Guardiamarina Pablo A. Vitores, era un paso más antes de entrar en servicio en el rompehielos Almirante Irizar; para el enfermero Ramón Adrián Barrionuevo (alias El Brujo), era su tercer estadía en el lugar; para José Humberto García (alias Manos Brujas), era algo que debía pasar; mientras que para el electricista Juan José Villagra, se trataba de un destino como

cualquier otro, mientras se dedicaba a pasar cables por todas partes para darle habitabilidad al lugar. Para nosotros se trataba de un destacamento que, haciendo una efectiva presencia de soberanía en Isla de los Estados, quedó algo anacrónico.

Sucedó que este lugar fue elegido estratégicamente a raíz del conflicto que existía con Chile por las islas del Canal Beagle. Dado que casi se llega a una guerra, en 1977 se colocó el destacamento en un puerto natural que puede alojar desde submarinos hasta casi un portaaviones. En realidad, la utilidad que podría prestar hoy en día es algo relativa, dado que se encuentra emplazado en un lugar totalmente aislado del resto de la isla. La comunicación por VHF es sólo posible desde muy cerca de la boca del fiordo, dado que los altos cerros hacen que las ondas no salgan.

Por otra parte, al no contar con una embarcación, es imposible que se enteren qué sucede afuera del fiordo y mucho menos poder realizar algún operativo de ayuda a embarcaciones. Tampoco están en condiciones de controlar el tráfico marítimo, y entonces más de uno se pregunta realmente para qué están. Por otra parte, pienso que el costo de mantener este destacamento debe ser altísimo y en especial, a la moda actual, si la utilidad es tan escasa. No pongo en duda que ejercer la soberanía en la isla ya justifica que exista el destacamento, pero también pienso que sería mucho más útil que tuviesen un bote, u otro tipo de embarcación, y que el personal se dedique a tareas un poco más importantes que estar manteniendo el destacamento y por la noche ver videos. Tal vez se podrían realizar trabajos de investigación, sea con científicos argentinos o a través de algún convenio con otro país, a semejanza de lo que se hace en la Antártida. Incluso, llegado el caso, hasta cambiaría su emplazamiento para que, por lo menos, se enteren si pasan buques o veleros por la zona.

Pero todo esto es algo que tendrán que decidir los altos mandos navales en la reorganización de la fuerza. Mientras tanto, seguimos con el café mientras les dábamos las últimas novedades de tierra y preguntábamos por dónde debíamos pasar el bosque para subir hasta el lago de la cascada.

## Ducha y cena

Enseguida "El Brujo" y "Manos Brujas" nos acompañaron parte del trayecto bordeando el arroyo mientras que las perras trepaban delante nuestro. Nos dividimos en dos grupos sólo por una cuestión de ritmo. Adelante iba el guía, seguido por las perras, Daniel, Adrián y yo. Detrás nuestro escuchábamos constantemente la voz de "Osito", que subía contando historias de "Kolucho" (una zona remota explorada por él, de la que tanto Darío como Jorge se sorprendían por las costumbres, vestimenta, porte y la forma de atracar o acosar, con risas o exclamaciones de sorpresa e incredulidad), mientras Gabriel portaba en la espalda la pesada cámara, el trípode y cuanto cosa le pudimos agregar, y Jorge que acotaba comentarios sobre las zonas exploradas por "Osito".

Después de casi una hora de trepada, por momentos tan escarpada que Daniel puso un cubo para que pudiéramos trepar mejor, llegamos arriba. Claro, fue tan arriba que debimos bajar un trecho para encontrarnos con el lago. Evidentemente, después de todas las indicaciones, habíamos agarrado para el lado de los tomates. Recordaba la anterior ascensión con la televisión polaca, en ningún momento debimos colgarnos ni deslizarnos por paredes con agua. Un resbalón podría significar una caída de unos cuantos cientos de metros para terminar parando contra los árboles del bosque. En aquella oportunidad, la subida fue muy sencilla, tanto es así que Cecilia y la invitada francesa Annette subieron por su cuenta guiándose por nuestras pisadas. De cualquier manera, el paisaje desde el lugar era imponente. Hacia abajo y a nuestro frente se extendía el espejo de agua de Parry interior y se alcanzaba a divisar parte de Parry exterior. A nuestra iz-



El "Callas" en bahía Crossley.

quierda, un hermoso lago de aguas oscuras (agua de turbales), todo rodeado de roca viva; y muchos cerros levantándose en línea, como formando un cordón. Estos cerros oscilan entre los 500 a 700 metros de altura, y si tenemos en cuenta que la profundidad de Parry exterior llega a 180 metros a 200 metros de la costa, podemos imaginarnos qué cataclismos formaron esta isla. No en vano son las últimas estribaciones de la cordillera de los Andes, que en Tierra del Fuego se divide en dos; siendo el otro cordón el que aparece en la Península Antártica pasando por debajo del Pasaje Drake y creando un angostamiento con un relativo bajo fondo, que produce el famoso oleaje del Drake.

Lamentablemente el sol ya estaba bajando y era bien poco lo que iluminaba. "Osito" sacó su altímetro y anunció la altura: "- 300 metros...". Sobre el espejo de agua, el "Callas" apenas era visible. Ante la perspectiva de bajar con linterna, preferimos apurar el paso.

El descenso tuvo su buena dosis de aventura, considerando que de guía bajó Daniel; gracias

a él inauguramos otro camino, no tan fácil como por el que subimos pero aceptable. Después de una serie de contramarchas, a las 18,30 ya estábamos abajo. Por suerte nos esperaba una hermosa ducha de agua caliente y una cena en la cual participábamos los dos grupos compartiendo el cocinero, en pocas palabras me embromaron. Así fue que arrancando con la idea de hacer pollo con arroz terminamos cenando, a cualquier hora, una cazuela de pollo con suficiente picante como para terminar con el frío en la Antártida.

Por supuesto que los temas de conversación pasaron de la vida en el barco a la vida en el destacamento y luego, cuando se enteraron que Adrián era oficial de la Prefectura en Ushuaia, comenzaron las charlas sobre como vivían los hombres en cada fuerza, si tenían alojamiento o dormían en el buque y demás comparaciones. Por supuesto que no faltó pasar revista a cuanto armamento existía en las fuerzas y las bondades

de tal o cual buque en comparación con el otro. Un tema interesante fue la gran diferencia que existe en la actualidad entre los marineros, personal voluntario, y los conscriptos de antes. También comentaban que para ellos era muy importante la posibilidad de estudiar y poder avanzar si, al ingresar como voluntario, le gustaba la carrera y decidía quedarse.

Otro tema fue sobre las visitas que recibían. Entre ellas quedaron sorprendidos por la de un "anciano" que los visitó tiempo atrás, y que según ellos, con sus años subió hasta el lago y después de eso se fue con el botecito a remo y viento en contra hasta el barco. También la del francés que vino caminando desde Bahía Belgrano a ducharse, o la de un grupo que se perdió y pudo bajar recién cerca de la media noche. Sucedió que salvo el Guardiamarina, los demás ya habían estado en Parry. Muy cansados nos fuimos para el "Callas" poco después de las 12 de la noche. El viento había aumentado mucho y el pronóstico no era nada favorable: vientos fuertes a temporal

del NW, máxime si debíamos navegar e inspeccionar la costa norte de la isla.

### Viernes Santo en Parry; ¿total inactividad?

Nos levantamos a las 8:00 para comunicarnos por radio BLU con Ushuaia. Desde allá Rubén Garea nos comenta que el barómetro había caído con todo, nosotros todavía lo teníamos en 980 hp.; y llovía copiosamente; cosa que también sucedía en Parry. Es interesante poder recibir las condiciones meteorológicas imperantes en una región no muy alejada, para poder compararla a la de uno. Aunque está aproximadamente en la misma latitud, Ushuaia tiene un clima más benigno que el de Isla de los Estados. Este último es muy similar al de Cabo de Hornos, dado que los centros de baja presión que pasan por el cabo, luego lo hacen por las inmediaciones de la Isla de los Estados. En cambio, Ushuaia se encuentra

gar con guiraldas plateadas, cual si fuese un típico preparativo de una importante ciudad europea para Navidad.

Dario y Adrián se encargaron de traer cuatro bidones de 50 litros de agua con el bote desde el tanque del destacamento. La gente todavía dormía, sólo estaba levantado el Guardiamarina que incluso les dio una mano. Mientras se sucedían los viajes, el viento fue aumentando hasta llegar a los 40 nudos, muy arrachado dadas las altas paredes de piedra que nos rodeaban. En el último viaje, Pablo Vitores ("El Michi") vino al barco a conocerlo. En realidad ya lo conocía por los videos de "Cabo de Hornos" y el de la "Antártida" que tienen en la videoteca del destacamento. Mientras se charlaba y "Osito" preparaba unas pizzas, cayó un fuerte chaparrón seguido de un llamado por canal 16. Se trataba del Aviso ARA "Gurruchaga", que avisaba su entrada a Parry dentro de una hora. Su intención era hacer agua con la manguera que a tal efecto está colocada en este remoto lugar del planeta.

### Tarde movida y llena de interrogantes

Eso significaba, casi seguro, que tendríamos que abandonar el boyón. La primera medida fue llevar a nuestro amigo a tierra y de paso le avisamos que no salía una gota de agua por dicha manguera. Después de almorzar dejamos toda la maniobra lista para dejar el boyón y Jorge le pidió autorización para que, una vez finalizada su maniobra, tirarle un cabo y amarrarnos a popa de ellos.

Desde el destacamento nos piden que revisemos la manguera de agua y para ello vamos Dario y yo en el bote. Al no tener en el destacamento ningún tipo de embarcación se les hace un poco difícil controlar la maniobra de agua dado que la cañería (manguera) recorre casi 1000 metros cerca del mar por una zona bastante difícil de transitar a pie (debido al bosque y los barrancos); lo único que pudieron hacer fue revisar que el tambor de la toma no estuviese corrido ni tapado con basura.

Con el handy comunicábamos al destacamento las novedades y nos quedamos en el lugar esperando que terminaran las maniobras del "Gurruchaga" y del "Callas". Las mismas llevaron un buen tiempo dado que practicaron la toma del boyón bajando un gomón y un buzo se tiró al agua desde el bote, para trepar al boyón. En realidad no entendimos porqué no lo hizo desde el bote, pero sí es fundamental que lo haga un buzo. El buque quedó a pocos metros del boyón, soportando 40 nudos de viento totalmente estabilizado con la máquina mientras terminaban la maniobra de pasar la amarra. El "Callas" esperaba cerca de la entrada de Parry interior a que le avisen que podía "colgarse" de la popa. Una vez finalizada la operación, el Aviso dio un fuerte tirón al boyón, llevándose unos 100 metros hasta que éste tiró de los fondeos. En ese momento le avisa-

ron al "Callas" que podía amarrarse.

Mientras esperábamos nuestro turno de ir a bordo nos preguntábamos con Dario: Si esta gente tiene como misión hacer soberanía en Isla de los Estados y prestar apoyo a las unidades de la Armada, ¿cómo puede ser que no tengan un miserable bote? No pueden ni cumplir con uno de los objetivos del destacamento, que es mantener en condiciones la maniobra de agua para los buques. Tal vez ahora no sea tan necesaria como antes, dado que las unidades nuevas o remozadas cuentan con modernas plantas desalinizadoras, pero entonces, ¿para qué mantienen esta maniobra?

El viento seguía soplando del NW y, según los comentarios del buque, afuera se movía con todo. Para nosotros el viento entraba por la boca de Parry con suficiente fuerza como para no animarnos a salir y sin poder distinguir la verdadera dirección del mismo. Era increíble ver cómo el Aviso "Gurruchaga" navegaba amarrado al boyón; daba la sensación de que estaba tirando bordes, dado que por momentos presentaba la banda de estribor y por otros la de babor, pegando fuertes tirones al boyón. A su vez, nosotros hacíamos lo mismo en su popa.

Bajaron a tierra en varios botes de goma a visitar el destacamento y revisaron la maniobra de agua pero sin llegar a ninguna conclusión, mucho menos repararla. Desde el buque se sucedieron varias comunicaciones con el destacamento. Se trataba de suboficiales amigos que hacía tiempo que no se veían y, sabiendo que estaban en el buque se hablaron por radio. Las conversaciones giraban siempre sobre lo mismo: la familia, el dinero, el auto, hacer patria, soberanía en el agua y en todos los casos se percibía, del personal de tierra, como una especie de autoconsuelo de por qué estaban allí. Vale la pena aclarar que no percibí lo mismo del oficial al mando del destacamento, sino que por lo contrario lo tomaba muy bien y pensando en sus futuros destinos. En una tarde lluviosa y gris como ésta, con viento muy fuerte, y con la perspectiva de quedarse aislados por unos treinta días más debe ser angustiante. Pienso que a eso se le debe sumar que ellos se dan cuenta de que además de solos están un poco sin objetivos de acción inmediata, es decir, al pepe sólo para mantener el lugar en casi una situación de supervivencia, que en realidad no es así, dado que cuentan con comida y comodidades más que aceptables. Si tuviesen objetivos más concretos, realizables, y los medios para concretarlos, sería mentalmente mejor para ellos y más útil para la sociedad.

Aunque el tema no es sencillo, dado que sus amigos desde el buque les daban aliento a los de tierra y cuando le pasaban el micrófono a alguno deprimido del buque, desde tierra el otro se encargaba de levantarle el ánimo. Todo era muy curioso y lo fue más cuando de repente escuchamos unos ladridos por la radio; aparentemente una de las perras debe haber saltado justo cuando abrieron el micrófono. Este hecho terminó con nuestras reflexiones y pedimos al buque si tenían algún parte meteorológico reciente.



Recuerdos en Puerto Parry.

mucho más protegida, rodeada de altas montañas y canales por donde sí corre el viento aturbonado.

Por lo pronto, nosotros debíamos hacer agua. La manguera, que a tal efecto está puesta cerca del boyón de amarre y que trae agua de la cascada, apenas largaba unas gotas. Con los binoculares pudimos observar que al tambor de 200 litros, puesto a media altura en la cascada a manera de embudo, caía agua suficiente para llenar los tanques en pocos minutos; evidentemente el agua se perdía por algún lugar, así que se decidió hacer agua con bidones en el destacamento.

Si bien la lluvia molestaba bastante e imposibilitaba nuestras caminatas de relevamiento por la costa, cambiaba el aspecto del lugar. Después de un par de horas comenzaron a aparecer centenares de chorrillos y pequeñas cascadas que caían al mar por todas partes; daba la sensación como si alguien se hubiese encargado de decorar el lu-

# Isla de los Estados,

Revista Barcos n° 237. Septiembre de 1997.

4ª Parte

## la isla misteriosa.

Esta vez, la naturaleza obstaculizó la expedición desde el cielo; y la tripulación del "Callas" trabajó todo lo que pudo en los momentos en que el lugar no era sacudido por largos temporales de varios días de extensión. Lo esencial es no perder el ánimo.

### Puerto Parry, temporal en la amarra

Al solicitar el parte meteorológico al aviso ARA "Gurruchaga" para cambiar el ánimo y hacer algo, el remedio fue peor que la enfermedad, dado que cuando terminaron de pasarlo, los que quedamos deprimidos ante las perspectivas que se venían fuimos nosotros. El parte decía: "Viento del N NW de 40/55 nudos, con ráfagas de 65 nudos, rotando al E, muy fuerte, pasando a temporal"; en pocas palabras, nos esperaban por lo menos un par de días en el lugar. La presión acompañaba a la moral reinante en el lugar, y caía constantemente: en tres horas bajó 10 hp., ahora estaba en 970 hp.

A las 18 horas, el ARA "Gurruchaga" dejó



Saliendo de Parry.

el boyón y volvimos a acomodar al "Callas". Como el viento hizo que se formara mucha ola, no volvimos a bajar a tierra aunque nos invitaron a cenar. A medida que oscurecía, el viento iba en aumento. Se mantuvo en los 35/40 nudos constantes, con ráfagas de hasta 55 Nds. Los rebotes que daba el viento contra las altas paredes de piedra nos hacían escorar bastante; tanto que los vasos volaban de la mesa, aunque no fue ningún problema para bajar una cuantas botellas de vino mientras se jugaba al truco y un espectacular estofado de pollo preparado por "Osito" amenizó la noche. Ante la situación imperante, y a sabiendas de que pasaríamos por lo menos un día más en la amarra, nos quedamos hasta tarde charlando so-

*Albatros jugando con las olas. Según la leyenda, alma de pilotos perdidos.*

bre todo lo ocurrido, mientras acompañábamos la charla con licores varios.

Durante la noche, el "Callas" golpeó varias veces contra el boyón. Tanto Jorge como yo escuchábamos los golpes y si bien nos despertaban no les dábamos bola. Con todo lo que habíamos golpeado en la Antártida y en los canales fueguinos, éstos eran golpes menores. Los demás, algo asustados, nos miraban extrañados de que siguiéramos durmiendo; bueno, eso sólo cuando los ronquidos de Daniel lo permitían, cosa que sí nos preocupaba de verdad.

Un casco de acero bien construido es un verdadero acierto. Recuerdo una noche en la Antártida (isla Booth, puerto Le Francaise), que varamos y luego, con la bajamar el barco quedó recostado sobre unas piedras. Cuando comenzó a crecer, un gran pedazo de glaciar se desplomó y produjo una marejada que hizo golpear al barco con muchísima fuerza contra las piedras; pero por suerte nada pasó. Los golpes que estábamos dando contra el boyón no eran nada en comparación de aquellos, a lo sumo un poco de pintura saltada.

El viento siguió en aumento, pasando los 60 nudos en las ráfagas. Por suerte no teníamos que estar navegando afuera. Escuchamos al "Gurruchaga" que, pasando frente a Buen Suceso, en pleno Le Maire, estaba con temporal del NW, mar 7 y por suerte, con viento y corriente a favor.

## Sábado

El sábado nos esperaba una sorpresa, el viento había borseado al SW, manteniéndose la intensidad anterior pero con violentos "Williwau" que nos golpeaban con un gran estallido. Estas pequeñas turbonadas jugaban con el bote de goma levantándolo del agua y dándolo vuelta. Cada tanto alguien preguntaba: "¿Quién dio vuelta el bote?" Ahí nos enterábamos que los williwau se encargaban de hacerlo para un lado y para otro.

De esta forma, imposibilitados de bajar a tierra y casi sin poder salir afuera por la lluvia, el frío y el fuerte viento, pasamos todo el día charlando, leyendo y jugando al truco; siendo los momentos de la comida el gran amenizador del día. Hoy nos jugamos y, dado que no había mucho para hacer, amasamos ñoquis de papa. Intervenimos en el operativo Daniel y el que suscribe la nota. Aunque parezca mentira, la comida es de una gran importancia en estas expediciones y en general en todas las navegaciones prolongadas. Si leemos cualquier libro de la región, sea desde Amudsen en su marcha al Polo Sur o el naufragio de Don Luis Piedrabuena en la Isla de los Estados, veremos que se detalla, entre las cosas importantes del día, qué comieron en cada comida y qué pensaban comer en los días subsiguientes. Aclaran el tamaño de las raciones y si algo escaseaba, cómo iba a ser reemplazado o racionado. También es interesante ver cómo las expediciones que triunfaron lo hicieron por saber cómo

pués encontraron su cuerpo y el de sus compañeros. En las expediciones antárticas pasaba algo similar; como ejemplo tomemos la del británico Scott, que no encontró la tienda con alimentos dada la fuerte tormenta, y lo pagaron con la vida.

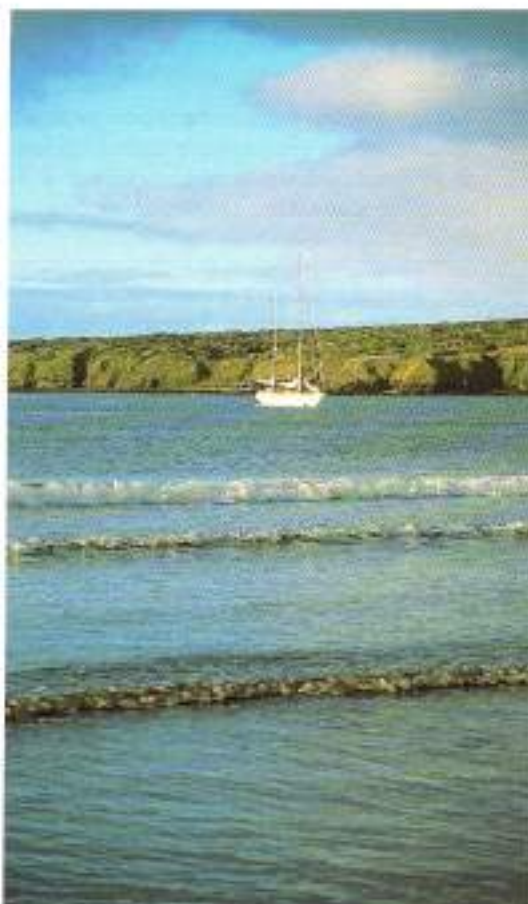
## Reflexivo Domingo de Pascua

La tormenta seguía con viento fuerte del SW y los clásicos "williwau" de la región. Aunque la presión había subido bastante, ya estaba en los 1006 hp., la tormenta continuaba siendo de pronóstico bastante desalentador: viento Fuerte a muy Fuerte del Sur pasando a temporal, chaparrones. Así es como nos preparamos a pasar otro día en el boyón.

Por suerte se podía bajar a tierra, dado que había muchos recalzones que duraban unos cuantos minutos. De esta forma Dario y Anibal continuaron con la maniobra de los bidores mientras que con Jorge nos dedicamos a analizar las posibles derrotas a seguir. Si algo teníamos en claro era que no bien mejorase un poco el tiempo saldríamos a navegar. Por otra parte, estábamos totalmente seguros que si alguien naufragaba en el lugar era totalmente imposible que pudiera construir algo y menos embarrancar la embarcación en una playa; ya que no existe ninguna.

Después de almorzar goulash con verduras, Daniel, Gabriel y "Osito" bajaron a tierra para hacer otra escalada hasta el lago y luego tratar de hacer cumbre en algún cerro.

La tarde la pasamos con algunas reparacio-

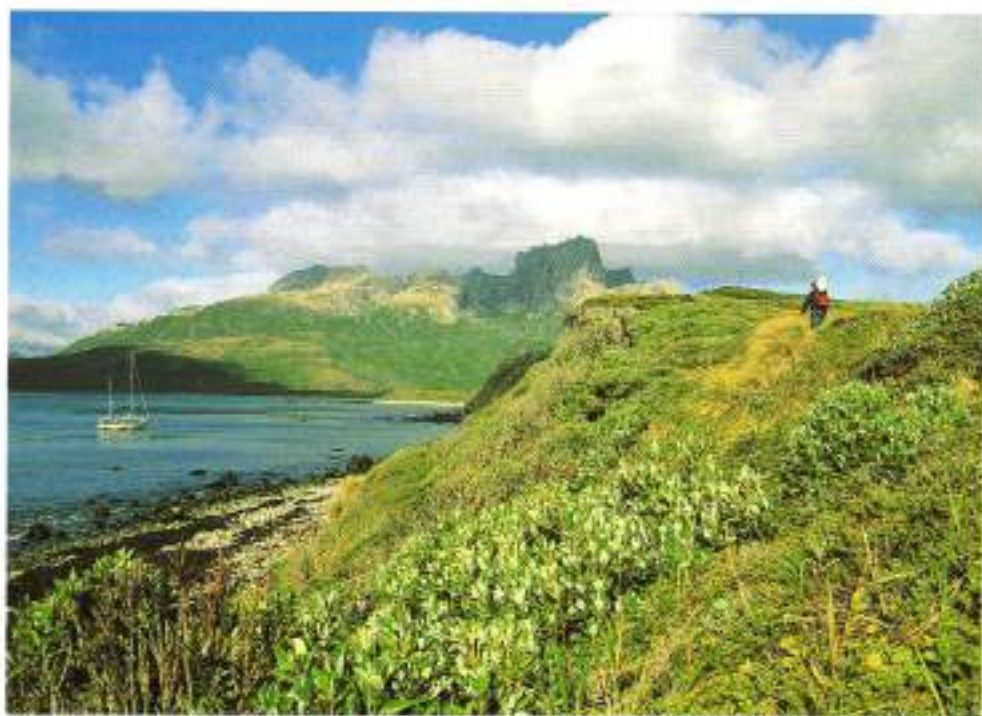


Puerto Roca.

Desde la cumbre nos llamaron por radio, pero nos fue totalmente imposible localizarlos. Llovía intermitentemente y ya para las 18 horas, el viento estaba en los 30 nudos fijos, con ráfagas de 45 Nds. Una pequeña marejada producida por el viento hacía imposible ir a tierra. El mayor problema era que los golpes de viento eran tan fuertes que cuando pegaban contra el barco producían un sonido como si fuera un estallido; en pocas palabras, parecía una explosión. Inmediatamente a eso, el bote se daba vuelta. En un momento dado, cuando Jorge salió con Anibal para subirlo a bordo, veo cómo queda flameando por unos instantes en la popa del barco mientras Jorge intentaba hacerlo bajar. Parecía un chico con un gigantesco barrilete; la diferencia era que se trataba de nuestro único nexo con tierra.

Demás está decir que los tres excursionistas debieron quedarse en el destacamento con la ropa empapada. Por lo menos tenían una ducha caliente y lugar para dormir, además de comida. A nosotros nos resultaba imposible hacer alguna maniobra para ir a buscarlos, aunque según ellos, en tierra la calma era casi absoluta. Claro, ellos estaban a sotavento de un paredón de casi 600 metros de altura y rodeados por un denso bosque. Ese mismo paredón que los protegía a ellos provocaba los violentos "williwau" que nos pegaban con dureza. Cada tanto caía un chaparrón o granizaba; el clásico chubasco del SW.

En un momento me sorprendí a mí mismo preguntándome qué diablos estaba haciendo un Domingo de Pascua en ese lugar. Me acordaba de mi familia, de la casa de Villa Giardino, Sierras de Córdoba, con ese clima tan suave y benigno al que estoy acostumbrado desde que nací; y que en



Cabo Colnett, y "Osito" con una vértebra de ballena.

disponer de los alimentos. En los naufragios contra la costa de la región, la mayor cantidad de muertes las causan el hambre y no el mar. Allen Gardiner y sus compañeros estaban confiados en que llegaría el buque con el reaprovisionamiento correspondiente. Así fue como seis meses des-

nes varias y, al haber tres tripulantes menos a bordo, mucho más cómodos. El espacio se reduce mucho al no poder usar la parte externa del barco. Por otra parte, la inactividad hizo que el barómetro interno bajara mucho y en forma inevitable, se produjeron algunos roces.

este momento mi familia debería estar pasándola bien, refugiados a la sombra de algún árbol junto al arroyo. Los divagues continuaron con lo de siempre: "Claro, ahora comprendo cómo esta isla ha quedado deshabitada desde la historia de la humanidad. Si pensamos que en el mundo hay más de 11 mil millones de personas, y sólo siete en este barco y cuatro en el destacamento, debe ser por algo; y no creo que los únicos vivos seamos precisamente nosotros".

Miraba hacia afuera mientras el "Callas" escoraba, navegaba el boyón y caía un poco de agua nieve; y veía esos altos muros grisáceos de roca cual si fueran las paredes de una majestuosa cripta. Al fondo se veían las luces del destacamento, que con mucho acierto "Osito" las bautizó con el nombre de "Manhattan", claro, era lo más civilizado que teníamos en el resto de nuestro mundo. Las comunicaciones con Ushuaia me daban la sensación de estar conectándonos entre Galaxias. En uno de esos enlaces nos avisaron que el temporal iba en disminución, manteniéndose el viento de intensidad regular del sector SW. Eso nos permitiría salir y continuar con los trabajos.

### Cabo Conett y Puerto Roca

El tema del trabajo que nos habíamos impuesto era fuente de constantes consultas entre nosotros, y no pequeñas discusiones. Pero por otra parte era uno de los objetivos del viaje y el que nos mantenía unidos por sobre todas las cosas. Aún así, se creaban dudas de que lo pudiéramos cumplir, dado que la cantidad de imágenes para el video no era la suficiente, hasta el momento. Por otra parte, nos faltaba mucha costa que recorrer y los días iban pasando mientras esperábamos que el tiempo mejorara.

Por la mañana temprano Anibal fue a buscar al grupo de montañistas que pernoctó en "Manhattan". Un par de ellos estaba bastante enojado de que no hubiésemos ido a buscarlos la noche anterior. Parecía como si no nos creyesen que habíamos estado en medio de un temporal; para ellos llovió un poco y no había pasado nada más. De cualquier forma habían recibido hospedaje e incluso una cena ("paty-nesa", algo así como milanesas de paty), que todavía estaban repitiendo. La discusión y los reproches continuaron por un rato; evidentemente Jorge tenía razón: "Más vale que salgamos a navegar porque esto no da para más".

Después de completar tres viajes con bidones de agua potable y agradecerle al Guardiamarina todas las atenciones recibidas, cobramos el cabo de amarre y salimos a Parry exterior. A medida que nos alejábamos, la nubosidad fue menor al igual que el viento. Este sólo aumentaba cuando el fiordo se angostaba. Era muy probable que no bien estuviéramos afuera el viento sería bastante suave. Y así fue. Con un oleaje bastante grande navegábamos con viento del SW de unos 15 nudos.

Viramos Cabo Conett y fondeamos frente a bahía Colnett, donde bajamos a tierra Daniel, "Osito" y yo. Daniel se dedicó a recorrer la playa de piedras de bahía Colnett, y con "Osito"



Boyas y redes de pescadores en las playas.

caminamos toda la Ensenada Vanega, que es de piedra con muchísimos restos de telgopor, madera de árboles, boyas de pescadores, redes y demás residuos dejados por los pesqueros como cascotes, botellas de gaseosas, sandalias y un largo etcétera. Pero del mascarón de proa que habían comunicado en mayo del 96 no había ni restos, aunque los restos de naufragio eran abundantes. Pero el lugar no tenía nada que ver con Piedrabuena ni el Luisito. Después de casi tres horas de caminata volvimos al barco; cruzamos el cabo por la parte más angosta, casi cerca de la isla. El lugar está cubierto por turba y el paso se hace pesado.

El siguiente punto de desembarque fue Puerto Roca. Zarpamos a las 15:30 de bahía Conett, y a las 16:45 estábamos bajando con el bote. Nuevamente recorrimos la playa, que es realmente espectacular. Se trata de una playa muy extendida de arena blanda y suave gradiente. Su extensión es de poco más de una milla hacia el oeste, mientras que hacia el este, la restinga sigue una media milla. Esta restinga prácticamente divide la playa en dos partes siendo ambas algo distintas. En el extremo este de la playa hay una importante roquería donde en la época de don Piedrabuena (1869), sus empleados hacían aceite a los pingüinos Rey. Cerca de la playa corre un río que da a una laguna de aguas muy negras, dado el turbal y rodeado de bosques. El río es apto como para ser navegado por un bote. De restos de naufragios no encontramos absolutamente nada. Sólo vimos gran cantidad de fauna, y cruzan delante de mí tres nutrias bastante grandes, en dirección al mar, desde donde me vigilan con cierta tranquilidad.

Esta playa de arena era la primera que encontrábamos desde que dejamos bahía Belgrano, en realidad Caleta Baiud. Nos llamó la atención lo atípico de este tipo de costa y cómo don

Luis Piedrabuena dominaba toda la isla como si fuese sólo un lugar para pasear. En esta misma playa dejó cuatro empleados suyos el 16 de febrero de 1869 con la consigna de construir un refugio, una casa, toneles para almacenar aceite de pingüinos, un bote y caminos para arriarlos a los corrales donde los mataban a golpes de pulos en la cabeza.

Como no pudo venir a buscarlos en fecha (19 de junio), los recuperó el 7 de diciembre del mismo año. Es interesante leer el diario llevado por uno de sus empleados (G. H. Gardiner), en el que cuenta cómo trabajaban, las excursiones exploratorias que hacían y cómo se alimentaban de la carne de pingüino, hasta habían inventado una infusión a base de apio silvestre "con caldo de pingüino". Por supuesto que hasta el jabón estaba confeccionado con grasa de pingüino.

### Basil Hall y una búsqueda infructuosa

A las 18,15 zarpamos hacia Basil Hall, que dista sólo cuatro millas del lugar. La idea era poder fondear o amarrarnos a tierra para continuar con el relevamiento a la mañana siguiente, y en lo posible bucear el casco hundido que hay dentro de la bahía.

El viento había calmado totalmente y el cielo estaba a medias despejado. Cada tanto caía un chaparrón, pero ya a estas alturas nos parecía un tiempo más que hermoso.

Terminamos la maniobra de amarre a las 20,30 en plena oscuridad. Darío puso un cabo por el tronco de un árbol seco en tierra, y por proa dejamos caer el fondeo que se clavó con todo. El lugar es por demás atractivo, siendo un puerto muy tranquilo y seguro. Además no había ni la más leve brisa. Después de casi cuatro días de inactividad habíamos aprovechado bastante bien este lunes 31 de marzo.



La mañana del martes se presentó con mucha nubosidad pero sin viento. A las 9 estábamos con el bote recorriendo todo el contorno de la bahía. Lamentablemente no pudimos encontrar el casco hundido que tan claramente se veía hace unos años desde el paso que une con el puerto Año Nuevo. En ese lugar sólo unos 600 metros separan un puerto del otro, pero lo único que encontramos fue una foca de Weddell que nos estudiaba con bastante interés. Después sólo fueron boyas de pescadores y telgopor; además de gran cantidad de cachiyuyos y madera de árboles. Ni un solo trozo de madera de naufragio. Pero lo peor fue que estuvimos más de media hora navegando por la zona del hundimiento y sólo veíamos una gran jungla de algas pardas que nos imposibilitaban ver más al fondo.

Durante las dos horas que duró la recorrida con el bote, los que se quedaron a bordo tuvieron que luchar con la maniobra de fondeo. Resulta que, como se quemó el alternador de 24 volts, no queríamos usar el cabestrante, así es como largábamos el ancla de cepo con cabo y se recogía con el molinete a mano. Pero en este lugar vino con una cantidad tan grande de cachiyuyos que era imposible izarla. Tuvimos que ir cortando las algas con un cuchillo, tarea que demandó un buen rato, dejando a un Aníbal extenuado.

El "Callas", frente a bahía Colnett.



### Malas noticias

El plan del día era visitar y recorrer la isla Observatorio, donde desde octubre de 1902 funciona el faro que fue el que reemplazó al de San Juan de Salvamento. Por otra parte queríamos ver si ése era el posible lugar del naufragio de la goleta "Espora". Ya habíamos pasado por los islotes Elizalde y la isla parecía muy similar a ellos, sólo que un poco más grande y alta, y como los islotes, sin árboles. Después la idea era recalar en Puerto Cook, pasar la noche y seguir hacia Puerto Año Nuevo.

Una vez de regreso en el "Callas", Aníbal pide el pronóstico por BLU a Prefectura Ushuaia (L3P). No podíamos dar crédito a nuestros oídos: "A partir de la noche del martes (hoy), vientos Muy Fuertes del N y NW borneando al SW, de 70 km. pasando al sector S. Para el miércoles, temporal con fuerza 75/88 km. Continuando el día jueves y disminuyendo por la noche. Viernes continúa disminuyendo borneando al E SE". Acabába-

mos de salir de un temporal que duró casi cuatro días para escuchar el aviso de otro que tenía una duración similar. La decisión fue inmediata: no perder tiempo y hacer todo lo máximo posible. Así fue que, sin viento, fuimos a todo motor hacia Isla Observatorio; estábamos a sólo cinco millas del puerto. Si el pronóstico se cumplía era muy probable que volviéramos con viento en popa.

A las 12:30 ya estábamos fondeando por popa en Bahía Miguel, mientras Aníbal y Daniel llevaban un cabo a tierra para dejar el barco bien amarrado. La dura tarea que tuvieron que realizar no se la deseo ni a mi peor enemigo. Debieron luchar contra la marejada, el peso de un cabo de casi 100 metros de largo enganchado en cachiyuyos y todo a remo, dado que vaya saber por qué motivo no pasieron el motor. Por suerte "el alemán", (Daniel) es un excelente remero, pero Aníbal casi muere.

Lic. Carlos Pedro Vairo

Noquis y truco al mal tiempo.



# Noticias de Puerto Parry

Lic. Carlos Pedro Vairo

En la nota de Barcos No.236 referida a la Isla de los Estados he cometido un par de errores involuntarios, dado que desde el momento en que la escribí hasta que apareció publicada, y, viaje mío a la Vírgenes Españolas mediante, no me había enterado de algunas novedades muy importantes.

La principal novedad con respecto a su equipamiento es la incorporación de una embarcación a motor, doble proa, traída especialmente desde el apostadero de Puerto Deseado. Esto, para los navegantes deportivos de cualquier bandera, es algo alentador. Además de que el destacamento pueda contar con una embarcación para sus tareas específicas, nos hace sentir una sensación de seguridad, tal vez más imaginaria que real. Pero saber que en una emergencia podemos contar con gente de mar que pueda dar una mano, sea por pérdida del chinchorro o, como por lo



Recuerdos del paso por Puerto Parry

general sucede, que el chinchorro no sirve para las condiciones del lugar, es muy útil.

La segunda novedad es que se va a construir un muelle para dicha embarcación, cosa que va a resultar más que útil para todos los veleristas con sus chinchorros, aunque la rompiente en la playita no es grande; por lo menos nos evitaremos mojarnos.

En cuanto a las otras novedades, quería referirme a que, en el tema de las comunicaciones, obvié sin proponérmelo que Parry está unido radialmente con el Apostadero de Buen Suceso, (sobre el estrecho de Le Maire) y a su vez, ambos con la Base naval Ushuaia. Creo que se entendió que sólo tenían Canal 16 de VHF, pero eso no es así. Por otra parte, quería aclarar que se trata de la única alternativa que un navegante deportivo puede tener en búsqueda de ayuda, sea

por enfermedad o accidente.

En la isla, la actividad de escalar un cerro o bajar por un

barranco es normal para todo visitante por su geografía. Si un accidente sucede, invariablemente es el Destacamento de Puerto Parry el único que puede darnos una mano. Está ubicado casi en el centro geográfico de la isla (del lado norte), en un lugar totalmente protegido del clima que pueda imperar en el exterior, y, maravillosamente, fue pensado para que no afecte el ecosistema, dado que está rodeado de montañas y aislado del resto.

Pero quiero resaltar de aquella nota, por si no quedó claro o tapado por otros comentarios, es que, al costo que sea, cumple con una misión indelegable, tal cual lo hubiera ambicionado Don Luis Piedrabuena en su tiempo, que es la de ejercer la soberanía nacional en forma efectiva. En pocas palabras, y aunque otras personas lo nieguen, —como sucedió en el documental emitido por ATC—, son las únicas personas en toda la isla.

*Isla Observatorio. Montacargas para el Faro; un aguilucho y el "Calles".*



# Isla de los Estados, la isla misteriosa.

Lic. Carlos Vairo

## Isla Observatorio

Daniel (alias el alemán), no bien en tierra, trepó los 30 metros de desnivel que hay de la costa a la superficie bastante plana de la isla. Aníbal regresó al barco y prefirió descansar un poco, así es que desembarcamos con Darío, Gabriel y "Osito"; Jorge y Aníbal irían después. Preferí desembarcar por el embarcadero oficial donde está la casilla de concreto que era utilizada para la batería de tubos de gas cuando el faro era a gas, y ya con válvula automática. Si la escalera que estaba en el barranco se conservaba tal cual los galpones que figuran en la carta, estábamos bastante embromados, dado que de todos los detalles colocados minuciosamente por el Servicio de Hidrografía, en la actualidad quedan restos, casi arqueológicos, de los mismos. Ni hablar del sendero.

En un rápido vistazo vi que también faltaba la escala de metal (tipo tanque de agua) que había tiempo atrás. No me demoré ni un segundo en buscar la de madera así que lo más lógi-

**Náufragos, convictos, exploradores, científicos y rufianes han dejado su huella en la isla, tal vez una de las más misteriosas del mundo.**

**Un territorio habitado por sus fantasmas, en donde imperan duras condiciones todo el año. Allí estuvo nuestro corresponsal, con un objetivo: encontrar el lugar donde fue construido el "Luisito"**

co era trepar por donde a uno le parecía más fácil. Seguimos a "Osito" que salió primero tipo guía "sherpa", pero de esa misma forma le perdimos el rastro porque se mandó por un lugar bien empinado; Gabriel con la cámara y el trí-

pode a cuestras se negó sabiamente. Darío siguió los caños de gas que iban por una especie de túnel debajo de las copas de los arbustos achaparrados y llegamos al cabestrante de lo que en otro tiempo fue el montacargas. Allí un aguilucho nos miraba sin inmutarse. Esperó a que Gabriel montara el equipo de video en el trípode y se quedó en pose. Al pasar unos minutos llegamos a pensar que era un bicho embalsamado así que nos pusimos a gritar como desahogados para que remontara vuelo y darle un poco de acción, al fin y al cabo se trataba de un video y no naturaleza muerta. El maldito bicho siguió duro como una estaca, evidentemente nos estaba tomando el pelo. Así que una piedra casi lo roza y fue solo después de que nos diéramos por vencidos que decidió levantar vuelo y planear por sobre nuestras cabezas un buen rato.

Continuamos con la misma estrategia que con la que habíamos comenzado la ascensión, así que decidimos seguir los postes con los caños de gas que seguro nos conducirían al faro

por un lugar más o menos parejo. Sucede que la superficie de esta isla está cubierta de un pastizal alto, como el de las islas Malvinas, y cada tanto aparecen grupos de mata negra (arbustos) muy tupidos, que dificultan mucho el andar, y si a eso le sumamos las partes con turbales es estar tropezando todo el tiempo. En los lugares de tierra dura, el suelo está minado por cuevas de conejos y nidos de pingüinos que, en esta época del año ya comenzaron su ciclo pelágico.

Llama la atención como a sólo cinco millas de distancia de la Isla de los Estados que está casi toda cubierta de bosques, no haya un solo árbol en toda la isla. Evidentemente al ser tan plana y baja el viento la arrasa y las precipitaciones deben ser mínimas a comparación de su vecina.

Del norte veíamos que se estaba acercando, lentamente, una gran nubosidad; por otra parte

no hacía nada de frío. Hacia el sur veíamos en toda su extensión la Isla de los Estados. ¿Cómo habrá sido la vida del guarda faro cuando los relevos eran cada varios años y los reaprovisionamientos cada seis meses?

### El faro y el observatorio magnético

El faro comenzó a funcionar el 1º de octubre de 1902 y como dice el diario del guardafaro: "En la fecha se inauguró el nuevo faro de Año Nuevo y por probarlo con anticipación se prendió la luz media hora antes de la hora reglamentaria. Viento fresco de S:S:W, chubasco de granizo"

Este guardafaro es el

mismo que estaba en San Juan de Salvamento y tuvo la misión de prender por última vez la luz del mítico faro del Fin del Mundo. En el libro de guardia, que es el mismo para los dos faros, leemos: "Miércoles 1 Setiembre ( ya era octubre) en la fecha por Superior orden se apagó el faro de San Juan de Salvamento por haberse inaugurado el faro de Año Nuevo". Las canti-



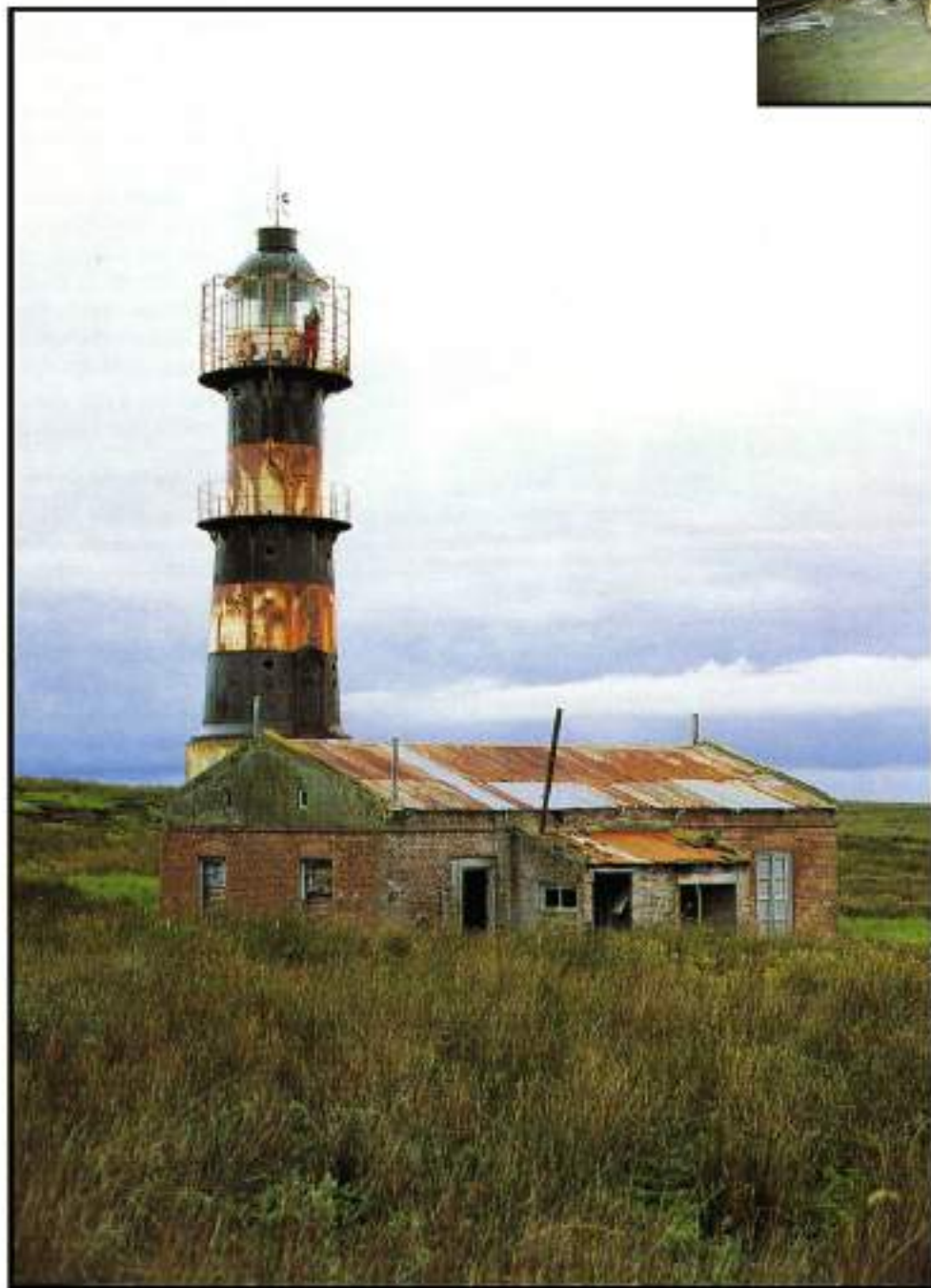
Interior del faro y restos de visitas recientes.

dades de combustible de existencia coinciden de uno a otro faro y eso hace suponer que el mismo fue llevado al nuevo; el combustible usado era kerosene.

El reemplazo del faro fue originado en los problemas que causaba su anterior emplazamiento. San Juan de Salvamento fue elegido por varios motivos: geopolíticos al ser un sitio visitado por los navegantes franceses en su paso por el Cabo de Hornos, tanto es así que era llamado St. Jean (San Juan) y fue Don Augusto Lasserre el que lo pasó al español y le agregó de Salvamento, dado que allí podían ir a buscar auxilio los naufragos. La idea era que como se trataba de un puerto seguro, los buques podían recalar para hacer aguada y leña. También existió la convicción de que el lugar iba a contar con una embarcación permanente para hacer salvatajes, cosa que nunca pasó de un par de botes. Al instalarse la subprefectura y el presidio militar también se pensó en una colonia penal, tanto es así que cuando el periodista Roberto Payró lo visita en 1898 había seis presos que estaban con sus mujeres. Por eso la construcción de un muelle de 50 metros de largo, varios edificios, el faro y por supuesto un gran cementerio.

En cuanto al faro en sí, podemos transcribir también al periodista Roberto Payró que escribió para La Nación: "...Prueba concluyente de que el faro no está bien ubicado, tanto más, cuanto que su sector pasa apenas de noventa grados. Sin embargo, esa luz es importantísima, pues todos los barcos que se disponen a doblar el Cabo de Hornos, buscan la Isla de los Estados para comprobar y arreglar sus cronómetros ( N. E. para la longitud ).

Hace tiempo se proyectó cambiarlo a la más avanzada de las islas de Año Nuevo, lo que sería excelente por todos conceptos; pero nada Isla Observatorio, y la presencia del Faro, desde 1902.



se ha hecho aún en ese sentido, a pesar de que es conocida la opinión de casi todos los navegantes de esos mares".

Pensemos que era la única luz para guiar a los navegantes entre el Río de la Plata y el Cabo de Hornos. El primer faro fue el instalado en la isla Martín García; el segundo fue el de Isla de los Estados y recién en 1904 se instaló el de Cabo Vírgenes para marcar la entrada al transitado Estrecho de Magallanes.

La reubicación del faro fue finalmente impulsada por la construcción del "Observatorio Magnético" que tuvo su origen en el VII Congreso Internacional de Geografía (Berlín 1899), cuando la Real Sociedad Geográfica de Londres pide al gobierno argentino colaboración con la Comisión Internacional Organizadora de la Expedición Antártica. Se construye el faro y diversas instalaciones meteorológicas, observatorio magnético, casas y depósitos. Es así como este lugar se convierte en el último punto donde las expediciones antárticas recalaban previo salto a lo desconocido. Allí comparaban los instrumentos que la expedición llevaba con otros en tierra firme para realizar los ajustes necesarios; sea tanto en los cronómetros marinos (longitud) como con los equipos magnéticos. En 1917 se levantaron todas las instalaciones quedando sólo el faro.

En la isla recalaban las expediciones del Dr. Charcot, de Otto Nordenskjöld y la corbeta Uruguay en misión de rescate de la expedición sueca, además de muchos otros exploradores. El lugar tenía corrales para los animales que traían para carne, generalmente capones, y también grandes caniles para aclimatar los perros que iban hacia el Antártico. Es que estos perros traídos a bordo desde el hemisferio norte sufrían mucho por el paso del ecuador. Los planteles eran rearmados con perros de las Malvinas.

En la época de las grandes expediciones antárticas, que para 1903 era hasta desconocido su contorno, la Isla Observatorio fue algo así como el Cabo Cañaveral para los viajes de los astronautas a la Luna. Con la diferencia de que estos últimos sabían adónde iban, estaban comunicados y no era por muchos días si todo salía bien. En el caso de los exploradores polares salían por lo menos por un año.

Pero volviendo al observatorio magnético, hoy no queda nada en pie. Sólo se pueden encontrar algunas maderas de lo que fueron las construcciones que dejaron al desmantelarlo y que el viento se encargó de derribar. Las otras casas y laboratorios fueron desarmados y lleva-

dos al continente, al igual que las casas de San Juan de Salvamento que desde Santa Cruz llegaron al lugar para luego ser trasladadas a Puerto Cook y en 1902 a Ushuaia.

Hoy por hoy lo único que queda en pie es un hermoso faro, típico de fines del 800, construido en ladrillo y gruesas planchas de hierro. La casa con varias dependencias espaciosas es de material y cuenta con sótano donde estaba la caldera y la carbonera. De la casa se podía pasar al faro por un pasillo a dos aguas con paredes de ladrillo y piso de material. Los ladrillos son de una firma de Puerto Montt, aparentemente comprados en Punta Arenas y llama la atención que son de la misma marca que los ladrillos utilizados en la construcción de material que existe en Puerto Cook: la mal llamada casilla de Eyroa. En realidad fue la comisaría del lugar, de la cual algunas organizaciones, tomando a la ligera la historia (algo así como historia "light" que está tan de moda en alimentos y bebidas) y al no encontrar los restos sobre Vancouver pusieron la placa en dicho lugar. Pero de ya lo veremos con



En el cockpit, Daniel, "Osito", Jorge, Darío, Gabriel y Aníbal. De fondo, la Isla de los Estados.

más detalle en Puerto Cook.

### Mal tiempo

Continuamos revisando el lugar mientras las nubes que venían del norte nos fueron cubriendo. Por suerte el viento estaba casi en calma total. En las inmediaciones del faro no pudimos encontrar nada en pie, ni el mástil con un pabellón de chapa y con la placa del ARA Yamana que comenta el derrotero, ni ninguna de las construcciones que marca la carta. Tampoco vimos el pilar de observación y la Baliza Olla, que teóricamente se usa para recalcar, en línea con el faro, estaba en el suelo; evidentemente no se usa más. Las piedras y restringas están todas donde la carta las indica, por suerte.

Volvimos al "Callas" y bajaron Aníbal y Jorge. Calcularon que en una hora estaban de vuelta. A la media hora ya se había largado a lloviznar pero en la amarra estábamos muy bien y

nos pusimos a preparar un almuerzo ligero para poder zarpar no bien llegasen de tierra. El cielo estaba cada vez más negro y comenzaba a levantarse algo de brisa. A las 15,30 todo el mundo estaba a bordo.

Luego de recuperar el cabo de amarre y levantar el fondeo zarpamos hacia puerto Cook. Se quedaron al timón Daniel y "Osito", bien enfundados en los trajes de agua, porque ya llovía copiosamente. Lamentablemente el comando interno no funcionaba, ni tampoco el piloto automático, por un problema hidráulico. Desde la timonera controlábamos la derrota que en vez de ser en línea recta, al ser el viento de un largo, "Osito" iba tirando bordes. En un momento Gabriel me preguntó si estaba bien hacia donde íbamos, porque para él nos dirigíamos a cualquier parte pero no a Cook. Controlado el rumbo notamos que, con tanta charla en el cockpit, se iban directo a San Juan de Salvamento. Un par de veces debimos corregir la derrota, unos 30 grados en cada oportunidad. Aunque el compás no funcione no hay excusa de no tomar una

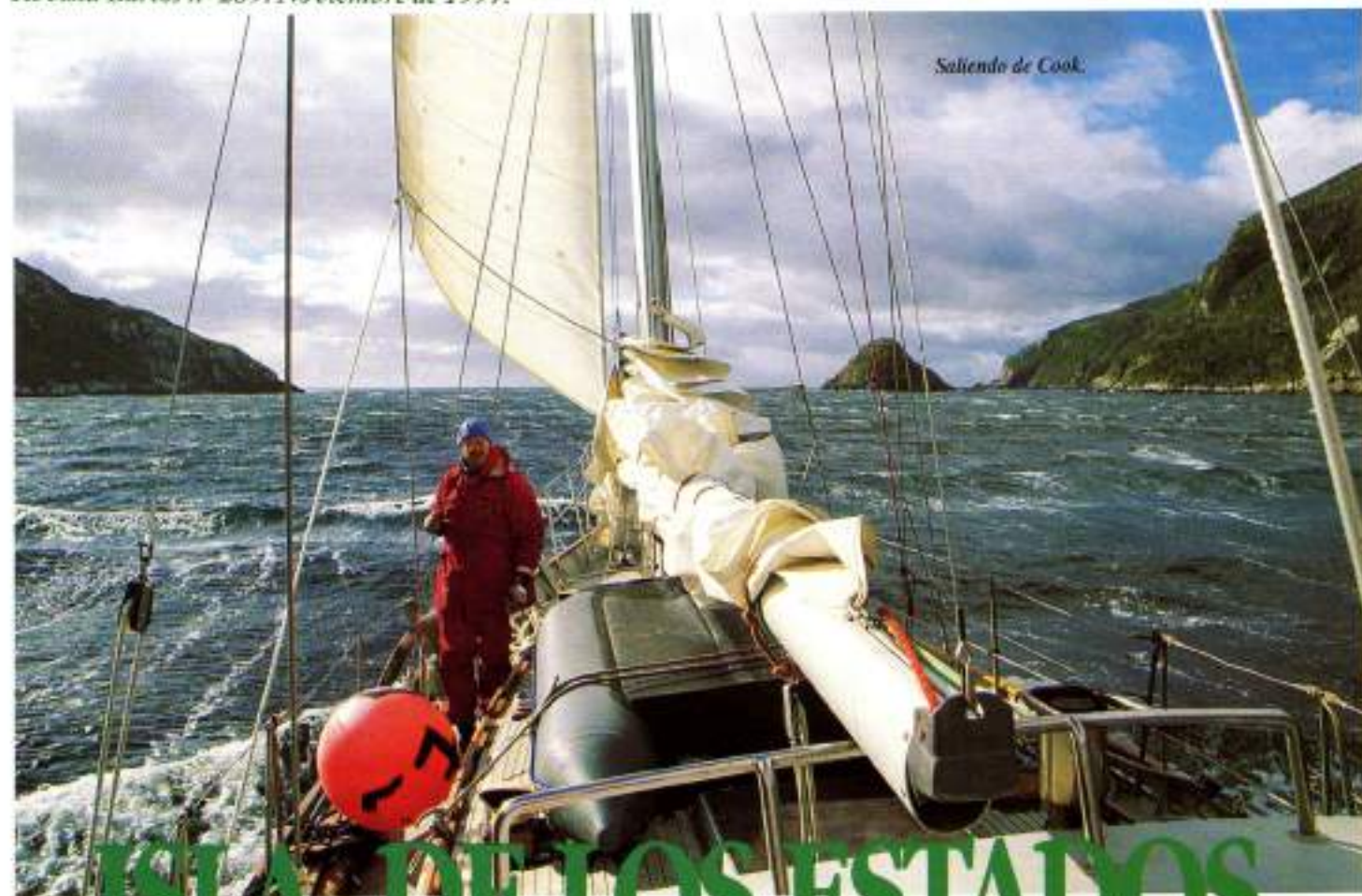
referencia en tierra y seguirla. De cualquier forma no era nada grave.

Entre las charlas que se impusieron estaba sin duda alguna el tema de la construcción del cutter "Luisito". Es totalmente imposible que alguien haya construido una embarcación en el lugar del tipo del "Luisito"; no existe playa alguna en la que se la pueda hacer y si se construye arriba, ¿con qué elementos se la baja y

de qué árboles se obtiene la madera? Tanto los señores Ratto como Braun Menéndez estaban totalmente errados en sus apreciaciones.

A las 17,50 llegamos a puerto Cook y nos tomamos del boyón. En realidad nos preguntábamos con Jorge si es que esa era la mejor solución; tal vez hubiera sido mejor amarrarnos por popa a tierra y un fondeo por proa, no lo sabemos; pero sí que fue la solución más rápida. Así fue como salté al boyón y nuevamente pasamos 2 cabos ida y vuelta, aunque trabajaba uno solo y éste lo hacía sobre un cabo de sacrificio, es decir un cabo fijo en el arganeo por el cual pasaban los de amarre, de esta forma el roce se producía entre cabos.

Ya a esta hora era imposible hacer nada. La poca luz no nos permitía ni filmar ni fotografiar, tampoco era placentero caminar bajo la lluvia para hacer el relevamiento de la infraestructura histórico-humana del lugar. Teníamos que tomar medidas del cementerio, de las casas construidas sobre pilotes en la costa, del muelle y en lo posible, buscar la casilla de Eyroa.



Saliendo de Cook.

# ISLA DE LOS ESTADOS, la isla misteriosa

7ª parte  
Lic. Carlos Vairo

## Puerto Cook

Puerto Cook tiene la particularidad de estar separado de Puerto Vancouver, del lado sur de la isla, por un pequeño istmo de unos 500 metros de ancho. Desde la playa y caminando en línea recta sin meterse en los bosques se puede hacer el trayecto en unos 20 minutos. De cada lado de esta especie de camino se levantan, lentamente, dos altos cerros. El saco interior de Vancouver tiene una linda playa de arena, en cambio la de Cook es de piedra. La bahía exterior de Vancouver está salpicada por rocas y restingas que le dan un aspecto tétrico.

El istmo que separa Cook de Vancouver fue usado por los pescadores y marinos de la época para pasar embarcaciones de un lado a otro. Es decir, si llegaban del lado norte podían continuar la pesca o caza de lobos del lado sur con sólo cruzar el istmo. Tanto es así que podemos leer de Roberto Payró (1898, La Nación) ... "Encontramos algunas vigas empotradas paralelamente en la turba, como carriles, y que sin duda han servido para transportar embarcaciones de un puerto a otro".

El diario de G. H. Gardiner escribió en su diario (19 Marzo de 1869), ... "Es un excelen-

**Más sobre el "Callas" y su tripulación, enfrentando a los elementos que gobiernan el fin del mundo.**

**Afuera llueve, y a bordo, el tiempo se alarga contando algunas de las mil y una historias de este rincón del mundo...**

te paraje para los buques pescadores, pues tienen la facilidad de arrastrar sus botes de un lado al otro de la isla cuya distancia es de 600 yardas medidas. Aquí se ven muchas tablas clavadas en los árboles, con los nombres de los buques pescadores que han visitado este paraje, haciendo aguada y leña para ir a trabajar con los lobos y los elefantes marinos."

Un tema que es interesante es la casa de Eyroa. De la visita que le hizo Roberto Payró en 1898 podemos leer que quedaba sobre Vancouver y no sobre Cook. También trae una intere-

sante descripción; pensemos el lugar en 1898: "... se compone de dos departamentos, a saber: una pieza cuadrada y una cocinita adyacente. Está construida con chapas de hierro galvanizado, y forrada por dentro de madera, menos el techo; una puerta da luz al interior, otra más pequeña se abre sobre la cocina. Su mueblaje se limita a unas cuantas camas portátiles, casi completamente desvencijadas, un banco largo de madera, varios tablonces; en el techo los remos de dos embarcaciones, y junto a las paredes, y esparcidas por el piso, negras bolsas de sal, húmedas como si hubieran estado a la intemperie. En la pared del fondo, frente a la puerta, un tablero contenía, en castellano, francés, e inglés, la siguiente hospitalaria inscripción:

*SE RUEGA A LOS SEÑORES NAUFRAGOS  
U OTROS QUE USEN ESTA CASA, LA  
CUIDEN Y GASTEN SOLO LOS VIVERES  
NECESARIOS PARA SU SUSTENTO*

*Buenos Aires, 1 de Enero de 1896*

Pero evidentemente, de los víveres y enseres sólo quedaba lo enunciado en el cartel por-

construcción del faro, se pasó a temas de la zona y "Osito" leyó del libro "La novela del mar" el episodio del suicidio de la finlandesa "Mila" en Punta Lasserre y donde posiblemente estaba la cruz de metal que le pusieron en la tumba junto a la playa.

Afuera seguía soplando fuerte y cada tanto golpeábamos contra la boya. La charla continuó pero los temas rondaron siempre sobre lo mismo. De la campana que usaban en el faro de San Juan de Salvamento, que había pertenecido al buque "Esmeralda", comenté que en el cementerio de Cook están los restos de los tripulantes de la barca "Lina", de Hamburgo, encontrados por el mayor Juan Grandon en Cabo Cornell el 15 de marzo de 1900. Además de soldados del piquete de infantería y presos.

Saliendo de Cook hacia el este se puede ver la bahía Puerto Pactolus que recibió su nombre por el hundimiento del "Pactolus" y el hallazgo de los cadáveres de parte de su tripulación, que murieron de hambre.

Como podemos ver, a medida que caía el barómetro, -ya estaba en 990-, nuestros temas de conversación eran cada vez más negros. Por una parte, era inevitable, dado que estábamos rodeados de naufragios, cementerios, presidios y hasta el Faro del Fin del Mundo abandonado. Evidentemente la isla trataba de repeler a los visitantes que venían a saquearla o a introducirle cambios.

## Segundo día en el boyón de Puerto Cook

La mañana del miércoles se presentó ventosa y con chaparrones. El intento de salir a recorrer quedó solo en eso; los motivos fueron el fuerte viento y una lluvia intermitente; cuando paraba, granizaba.

Las comunicaciones por radio con Ushuaia, primero Rubén Garea y luego L30, nos confirmaron el parte anterior y la situación que estábamos pasando. En Ushuaia era similar pero como es lógico el viento tenía mucha menos intensidad. El pronóstico había variado un poco dado que ahora los vientos muy fuertes del oeste iban a ir pasando paulatinamente al sur y luego a todos los cuadrantes del este. El motivo de semejante descalabro estaba dado por 2 centros de baja presión, uno al sur del Cabo de Hornos y otro en la latitud del Estrecho de Magallanes pero un poco más afuera. Entre los dos se encargaban de tirarnos temporales.

Ver tierra a unos 200 metros y no poder bajar del barco es una tortura. Si en puerto Parry teníamos "Williwaus" que bajaban de los cerros, aquí teníamos una especie de embudo (puerto Vancouver) que juntaba todo el aire del sur y con presión pasaba entre dos cerros para salir acelerado por puerto Cook. Ahora comprendimos porqué en el istmo que separa los dos puertos no había árboles y era usado como una avenida por los marinos de antaño, para pasar las embarcaciones. En ese momen-

to el viento era dantesco. Se veían las ráfagas pasar por tierra y cuando se acercaban a la superficie del agua levantaban una nube que se movía en zig zag, como buscando un camino, a veces chocando contra las paredes de las montañas y otras saliendo por la boca del puerto. En tres oportunidades estas nubes blancas chocaron en su camino al velero; el encuentro era casi una pequeña explosión, tanto por el sonido como por el sacudón que pegaba el barco. El espectáculo a nuestro alrededor era fantasmagórico. Todo el día el viento estuvo en los 30 nudos, como mínimo, alcanzando los 57 nudos en las ráfagas. Sólo pensar lo que deben haber pasado aquellos navegantes a vela de hace 100 años, es para temblar.

Nuevamente pasamos el día refugiados a bordo. La cocina, la lectura y el truco fueron los pasatiempos favoritos. Daniel hizo pan, de lo cual todos nos quedamos extrañados dada que su habilidad en la cocina es tal que no llega ni a



Puerto Vancouver.

dominar el abrelatas, y Jorge y "Osito" se consagraron como pareja en el truco. Nuevamente las charlas rondaron el gran tema que nos había reunido arriba de un velero: navegar por los mismos lugares por los cuales pasó Luis Piedrabuena y tratar de entender mejor su diario sin tergiversar lo que escribió, como hacen muchos que jamás estuvieron en la Isla y, lo que es peor, no saben navegar.

A todo esto escuchábamos por la radio que los pesqueros estaban capeando el temporal y el portacontenedores "Transmodal" había perdido media docena de contenedores de la cubierta. Un transporte perdió tres, y en la ciudad de Río Grande Defensa Civil se había declarado en alerta, pidiendo a la gente que se abstenga de salir a la calle.

## Cementerio de puerto Cook

Por la noche escuchamos gritos. Alguien había estado gritando adentro del barco, evidentemente una pesadilla. Por la mañana se tocó el tema y Jorge comentó que tuvo una larga pesadilla en la que los muertos salían de sus tumbas y lo trataban de agarrar. Evidentemente ya estábamos un poco pasados de tormentas, naufragios y cementerios. Por suerte el jueves se pre-

sentó mucho menos ventoso y la presión había trepado a los 1015 hp., desde los 990 hp. El pronóstico auguraba viento del sur bajando su intensidad, el centro de baja presión ya había pasado, así es que con 20 Nds. de viento decidimos recorrer el lugar y hacer el trabajo de relevamiento para después continuar a San Juan de Salvamento.

En tierra se pueden encontrar postes clavados en la playa de piedras que formaron parte del soporte para las construcciones que formaban el complejo del presidio, subprefectura y el muelle. Los restos de una construcción de material y un poco más alejada, una virgen Stella Maris con la placa del Rastreador Bouchardo 25/5/1946, colocado sobre una base de material de 1 metro por casi 2, nos hace pensar que allí hubo otra construcción, vaya a saberse de qué.

El cementerio presenta un espectáculo entre insólito y macabro. Sucede que las tumbas, con sus correspondientes cruces, se hallan unas levantadas, otras inclinadas y algunas hundidas por el efecto del movimiento de la turba. Da la impresión de que sus ocupantes no descansaran en paz, como si estuviesen forcejeando por salir de tan incómoda prisión. Una lápida cubre una de las sepulturas, el resto presenta cruces de caño, salvo una de hierro forjado, otra de madera y una especial que tiene una verja rodeándola. Según ciertas versiones, se trata del capitán del Anna de Hamburgo y su esposa. También circuló la versión de que había sido enterrado con un tesoro pero eso es lógicamente imposible. El resto de los muertos son presidiarios y soldados del piquete de marina.

Encontramos los restos de un puente y de una toma de agua, y descubrimos debajo de las piedras de la playa una canalización del agua del arroyo. Cruzamos a Vancouver por la "avenida" que utilizaron desde hace más de 150 años los loberos y "raqueadores" para pasar de un lado al otro de la isla con botes y embarcaciones menores. Vale la pena aclarar que la Isla de los Estados no sólo fue visitada por pescadores, sino que desde las Malvinas y desde Punta Arenas venían a recalar en ella la gente dedicada al saqueo de buques naufragados. La palabra proviene del inglés "wreck" (raqueo, raqueadores, ir a raquear; todos términos muy usados en Magallanes). De allí también las versiones del decir popular que le dan a los naufragos una doble maldición: además de perder el barco con todas sus pertenencias en un lugar con un clima muy inhóspito, debían sufrir el saqueo de los "raqueadores" (piratas).

Por otra parte, desde las islas Malvinas se hacían frecuentes excursiones para sacar madera, dado que en las islas no hay árboles. Tan es así que Don Luis Piedrabuena recibió una oferta de una empresa inglesa que le quería comprar la mitad de la isla en 10.000 libras.

Ya en Vancouver buscamos el posible emplazamiento de la famosa casilla de Eyroa, pero no encontramos ningún resto de la misma. Así es como nos dedicamos a sacar fotos y pasear.

que el mismo Payró señala: "... Los loberos y otros merodeadores que han pasado por allí dejando las huellas de Atila, han quitado a los propietarios las ganas de renovar provisiones y vajilla, como lo demuestra otra inscripción ... "¡ Ojo! Esta casa fue saqueada y robada ...". Los propietarios eran los herederos de Luis Piedrabuena, siendo Cándido Eyroa (Capitán de Fragata) amigo de la familia y administrador de sus bienes.

"...Cerca de allí, fuera del alcance de las olas de Vancouver, estaban, con la quilla al aire, los dos botes de la pesquería. Porque debo advertir que de una pesquería se trata, y que la cantidad de sal de que antes he hablado no está allí inultamente: es para la conservación de los cueros de foca que se cosechan en el sur de la isla, y que sólo pueden beneficiar legalmente a los herederos del comandante Piedrabuena, representados por el comandante Eyroa..."

Vale la pena notar cómo se refieren a la "cosecha" de pieles y lo toman como algo natural. Para aquella época éste era un "recurso natural inagotable" que brindaba la naturaleza y

sólo había que tomarlo. Lo mismo los pingüinos y el resto de la fauna de la región.

### Presidio Militar

En 1899, y a raíz de que se consideró a San Juan de Salvamento como un lugar muy inapropiado para la salud de los presidiarios, fueron trasladadas a puerto Cook las instalaciones de la Subprefectura y del Presidio. Sólo quedó el faro con la casilla del jefe y varios marineros que vivían en el mismo faro.

A fines de 1902 (6 de diciembre a las 3 de la mañana), se produce un motín y fuga de 51 presos que iban a ser trasladados a Ushuaia, dado que el presidio de Cook iba ser cerrado. El lugar del nuevo emplazamiento era bahía Golondrina al oeste de la ciudad; recordemos que se trataba del presidio militar; la cárcel de reincidentes estaba funcionando al este de la ciudad desde 1896 y en 1902 comenzaron la construcción en material del pabellón 1, hoy conocido como histórico.

En la famosa fuga que fue seguida por todo el país y en la que hubo que alertar a Chile, los

con intensidad de 45/55 Km. subiendo a 80/100 Km./h. Las perspectivas para el jueves eran de vientos del S. de 60/80 Km./h., con ráfagas de 135 Km./h. Por la noche, vientos intensos. El "alerta meteorológico" nos dejó a todos perplejos. Para mí, era la primera vez que tendría un temporal del Este. Lo consulto a Daniel, quien se pasa navegando por el canal Beagle; dado que es el comandante de la lancha de prácticos, y me dice que deben estar equivocados. Por lo general los vientos del este no son fuertes y suelen llegar cargados de humedad con lloviznas y no mucho frío. Un temporal del este es muy raro en la zona, pero de eso a estar equivocados no lo creo.

De cualquier forma el día había sido de intensa actividad. El relevamiento de las costas nos dio como resultado que evidentemente el empleado de Luis Piedrabuena en la factoría de pingüinos, G. H. Gardiner, había estado viviendo en Puerto Roca, dado que es la única playa de arena de la región y dista apenas un poco más de 8 millas de puerto Cook, el cual cita.

Lamentablemente no pudimos bucear en Basil Hall. El naufragio que tan claro se veía desde lo alto del cerro no lo pude ubicar. Un poco por las cachiyuyos pero creo que se debería haber esperado a que sol caiga más perpendicularmente al agua y no apresurarnos tanto. El problema, además de la poca luz, era que los rayos solares rebotaban produciendo efecto espejo y no se podía ver nada debajo de la superficie.

Adentro del barco, la noche transcurría apaciblemente mientras se cocinaba y un partido de truco hacía enardecer los ánimos; Darío nos sorprendió con su habilidad en los trucos de cartas y una violenta escorada nos hizo recordar que afuera el temporal estaba en marcha. Poco después de las 22 horas, se había largado con todo.

La sobremesa regada con licores varios continuó en charlas sobre el lugar. Además de la famosa "fuga" hubo varios presidiarios que se escaparon en muchas oportunidades y deambularon por la isla. Uno de ellos fue el ruso Iván Ivanovsky, conocido como el "Russian Fin", que se escapó tres veces. Una vez fue encontrado en la caleta Cook, otra regresó por propia voluntad y la tercera fue encontrado muerto en puerto Parry en la costa este y lo sepultaron a unos 1000 metros de la cascada de agua, por sobre la línea de mareas. Eso sucedió en octubre (el día 6) de 1885 y fue hallado por el piloto Macías y los contramaestres Morgan y Pérez. Duró más de tres meses deambulando por la isla alimentándose de lo que podía cazar y según algunos, por los alimentos dejados por la barca la "Romanche" en un refugio levantado en 1882 en Pingüin Rockery (Puerto Roca) Otros fugados se entregaron al poco tiempo, como Francisco Castellanos, que no resistió las inclemencias del tiempo.

Como Iván Iwanovsky se escapó de San Juan de Salvamento, adonde fue llevado a bordo de la cañonera "Paraná" en 1884 y trabajó en la

Tormenta en la amarra en Puerto Cook. El viento levanta el agua.



Virgen Stella Maris colocada por A.R.A. Bouchardo en Cook en 1946.



fugados se dividieron en varios grupos. Estaban los que con dos botes intentaron cruzar a la isla Grande de Tierra del Fuego, y los que se desperdigaron por la isla que con el tiempo se fueron entregando debido a la escasez de comida y abrigo. El otro grupo se dividió en dos, al lograr cruzar un solo bote. Un grupo regresó por las malas condiciones. Una vez en Tierra del Fuego los hombres se separaron, y llevó varios meses volver a capturar a todos los fugados; luego fueron juzgados en Buenos Aires para ser devueltos a Tierra del Fuego para cumplir la pena.

### Amarrados al boyón en Puerto Cook

La presión había bajado de 1008 hp a las 15 horas, a 999 a las 20. No era una gran caída pero indicaba algo. El viento estaba del N-NE en los 20 nudos, con lloviznas y mucha humedad; no hacía frío.

Pedimos el parte a L30 (Prefectura Ushuaia) y era de terror. Del viento norte que teníamos en este momento debía borrar al E



Sólo el frío y desierto mar es testigo de la tenaz búsqueda del capitán y los tripulantes del "Callas". Anteúltima parte de la crónica que nos llevó a través del viento y los traicioneros canales fueguinos hasta otro mundo y otro tiempo.

# Isla de los Estados, <sup>8ª parte</sup>

Lic. Carlos Vairo



Emplazamiento del Faro.

## la isla misteriosa.

### San Juan de Salvamento

Con 25 Nds. de viento hicimos una rápida navegación hasta San Juan de Salvamento. Salimos con foque solo y a 7 nudos de velocidad. Al navegar a sotavento de la isla, la marejada era suave y sólo había algunos "corderitos" sobre las ondas, que salpicaban un poco cuando el viento se llevaba la espuma y la hacía correr por sobre la superficie del mar. Hasta entrar a puerto teníamos siete millas y teóricamente, calmas.

Eso fue así hasta que nos encontramos con una gran marejada del este, que con empinadas ondas asustaba a cualquiera. En realidad, más que asustar, sacudían al barco brutalmente. Al mirar a barlovento (hacia la isla, dado que esta onda venía en sentido casi inverso al viento), veíamos cómo esas ondas se estrellaban contra la costa levantando grandes surtidores de agua y salpicando la roca unos cuantos metros hacia arriba. Ni pensar en lo que podía suceder si uno quedaba encalmado y sin motor a merced del

oleaje. Cuántos naufragios deben haber habido por dicha situación.

Acercándonos a Punta Lasserre el oleaje fue mayor, así que buscamos refugio contra el Cabo San Juan que hacía de murallón, y entramos al puerto de San Juan de Salvamento con aguas totalmente tranquilas. Las caletas que habíamos pasado, como Puerto Pactolus, Caleta San Luis y Caleta 5 de Enero tienen playas de piedra y son muy castigadas por el mar.

Fuimos directamente al fondo del puerto a buscar el boyón pero evidentemente lo sacaron o se hundió. Preparamos la maniobra de fondeo y Daniel fue a tierra con los cabos. El ancla de cepo no se clavó, así que engalgamos los dos fondeos, CQR y cepo, y al agua. Se clavaron como si fuese un muerto. Por popa nos atamos a una gran roca que hay en la playa. Puede llegar a soplar todo lo que quiera que es imposible que alguien pueda movernos. Con Jorge nos preguntamos si no hubiese sido mejor optar por este ti-

po de amarre que prendernos del boyón tanto en Cook como en Parry. En realidad cerca de la costa, con un cabo sujetando el barco, hubiese sido mucho más tranquilo soportar los "williwau" además de poder tener la posibilidad de bajar a tierra. El viento del norte fue fuerte pero nunca llegó a la violencia del viento del sur. La pregunta es: ¿hubiesen garreado los fondeos? De cualquier forma ya habían pasado los dos temporales y por suerte nos quedaríamos sin hacer la experiencia.

A las 17,30 bajamos a hacer un corto paseo y fuimos hasta el cementerio. Por supuesto que la poca luz no permitió ni filmar ni hacer fotos, así que nos dedicamos a estirar las piernas en la playa de piedras de San Juan. Hace unos cuantos meses que estoy viniendo casi mensualmente a este sector de la isla por el tema del Faro del Fin del Mundo y el relevamiento de la infraestructura histórico-humana del lugar. Tanto es así que fui a corroborar si los pichones de

cauquén que hasta hace unos 35 días habitaban sobre la roca en la que habíamos amarrado al "Callas" ya habían dejado el nido. Por supuesto que no los encontré; deben haber buscado otro lugar para pasar el invierno.

### Noche en San Juan de Salvamento

Por suerte el clima, entre lloviznas, chubascos de aguaniève y un fino granizo, nos dejó trabajar. El sector oriental de la isla es más húmedo que el oriental. Continuando con el periodista Roberto Payró, vemos cómo describió el particular clima del lugar: "...Cuando no llueve, graniza o nieva y cuando no llueve, ni nieva, ni graniza, las rachas de viento amenazan derribarlo todo. Nieva mucho pero no permanece dos o tres días, porque los vientos del norte lo deshacen. Los picos quedan todo el invierno blancos..." según le comentara el alférez Lezica. Se estima que hay unos 280 días de mal tiempo. Pero en sí no existen estudios realizados con exactitud. El libro del guardafaro, en especial los dos años de La Serna, fueron muy bien llevados pero no existe un trabajo científico sino una observación de menos de un cuarto de renglón por día. Es así como podemos leer: "Enero de 1899; 22 - Cerrazón; 23 - Garúa; 24 - Lluvia; 25 - Neblina; 26 Claro; 27 - Borrascoso; 28 - ídem". En siete días, uno solo dice "Claro"; es como para tener en cuenta antes de ir. Pero de todas las veces que estuve, hay que admitir que dos días fueron con sol y de éstos son las hermosas fotos que por lo general se publican. El lector desprevenido debe pensar que el lugar es mejor que el Caribe, pero lo cierto es que casi nunca tenemos luz suficiente ni para sacar buenas fotos.

Con la actividad del día estábamos todos cansados. Es un aliciente poder estar en esa situación y no tener que irnos a dormir del aburrimiento de estar encerrados dentro del barco.

Encontramos una forma de hacer economía de agua y fue la de usar el agua de turba para la cocina. El aspecto de esta agua deja mucho que desear, casi negra y con espuma, pero es totalmente potable. Su color se debe al ácido úmico; por lo tanto su PH baja del neutro hasta los 3,7 como sucede en las mediciones de bahía Crossley, pero no hay problemas para tomarla. De cualquier forma preferimos tratar de conservar el agua de los tanques para beber y los bidones para el resto de los usos.

### Faro del Fin del Mundo

El viernes comenzamos el día con las primeras luces del alba, es decir a las 7,45. La rutina del día imponía llamar a L30 (Prefectura Ushuaia) para el "meteo" y a Rubén Garea para las noticias domésticas. Por suerte existía un frente sur de 20 Nds. que se desplazaba hacia el este. En pocas palabras, significa viento del oeste y NW de moderados a regulares; sin ser lo ideal estaba muy bien para nosotros porque con esas intensidades podíamos muy bien contornear la isla.

Así es que rápidamente fuimos a tierra y

solíamos la amarra y levantamos los fondeos. Bueno ahí es cuando todo se convirtió en una lenta zarpada. Fue necesario que Daniel bajara al bote y, cuchillo en mano, comenzara a cortar la selva de cachiuyuyos que traía del fondo el ancla de cepo. Era imposible llegar a ponerla a flor de agua; no lográbamos ver ni el arganeo. Guiándose por el cabo Daniel iba cortando kilos de algas, mientras que desde arriba del velero seguían izando con un molinete, centímetro a centímetro, el fondeo. Jamás había visto algo semejante; evidentemente podía venir un ciclón que nunca hubiese garreado. La maniobra, con diferentes variantes, llevó casi media hora.

A las 10,30 fondeamos frente a la playa donde estuvo el muelle de la Subprefectura con la proa hacia la boca. Había una leve brisa del EN y apenas algo de marejada. Sin que el cielo estuviese despejado el día era muy lindo, por lo menos no llovía ni había viento. Darío se ofreció a quedarse de guardia a bordo, dado que ya conocía el lugar; habíamos estado con él en no-

que en parte era campo traviesa y en otras habían colocado troncos con el sistema "cordero" para pasar las partes más anegadizas. Ya cerca del faro y siempre según las crónicas de la época, tomaban el sendero del lado del océano y agregaban "... El camino al faro estaba en esta parte empedrado con anchas losas planas, trabajo hecho por la expedición de Lasserre, en 1884, y que sólo se conservaba bien en aquella última parte, única que no se abandonó después de construida. ..."

En la actualidad es lógico que no quede absolutamente nada, así es que en enero (1997) encaramos el trabajo de hacer nuevamente un sendero, con el personal del aviso A.R.A. "Suboficial Castillo" al mando del Cap. de Corbeta Jorge Bedetti. Este sendero tenía como objetivo poder ir y venir del faro en forma más rápida y segura. Como teníamos que sacar una serie de elementos, entre ellos una delicada bocha de galvanizado semi destruido por el paso de más de ciento trece años, debimos hacer ciertos túneles



*Punta Lasserre, donde estaba el Faro.*

viembre. Los demás, salvo "Osito" era la primera vez que iban a subir hasta el mítico Faro del Fin del Mundo.

Darío tenía otro motivo para no bajar a tierra: el dolor de las costillas era por momentos muy fuerte. Sacando el motor fuera de borda del pañol de proa, cayó sobre él y se golpeó las costillas. De esto ya habían pasado unos cinco días, pero el dolor continuaba. Siguió haciendo todo lo que por lo general hay para hacer en un velero pero evitaba trabajos inútiles. Cuando estuvimos de regreso en Ushuaia la placa radiográfica dio como resultado la rotura de dos costillas.

Desembarcamos en la playita junto al terraplén de piedra que había pertenecido al muelle de 55 metros de largo que tenía la Subprefectura. Una escalera de trece metros de pinotea llevaba a las casas construidas en una meseta que había sido desmontada al efecto. Según los comentarios escritos de la época había una especie de sendero, al cual le llamaban "avenida",

por el tupido bosque. En la parte de caída a pique del acantilado se pusieron cordadas y se cortó un poco de bosque. Todo esto facilitó el trabajo que se realizó en febrero y marzo para retirar los pedazos del mítico faro y para hacer los trabajos de estudio en el mismo, rescatándose desde enseres de la vida cotidiana del personal del faro hasta elementos que permitieron hacer un estudio de cómo estaba construido realmente.

Por este nuevo sendero llegamos al faro en 20 minutos de caminata, subiendo y bajando lomas pero sin tener que preocuparnos ni del rumbo a seguir, ni que de repente desaparezcamos en un pozo.

Si bien estuve muchas veces, siempre que llego al lugar del faro me causa una profunda emoción. Ver los cabos que sobresalen a Punta Lasserre, Cabo San Juan al este y Cabo Furneaux al oeste, limitando totalmente la visión del faro es de terror. El ángulo de visión es de



*Peleando con los cachiyuyos.*

*El "Callas" en San Juan de Salvamento.*



### **A vela hacia...**

Después de la clásica foto en el emplazamiento del faro emprendimos el regreso para hacernos a la vela lo antes posible. Desde arriba pudimos ver que el mar estaba bastante calmo y la brisa del noreste estaba intensificándose. Condiciones que teníamos que aprovechar para tratar de llegar a Puerto Belgrano donde teníamos la intención de bucear en caleta Baiud. Era un buceo exploratorio frente a la desembocadura del río donde encontramos los restos de un naufragio de un buque de madera de gran porte.

El descenso fue rápido, otros veinte minutos siguiendo el sendero, e inmediatamente nos dirigimos al "Callas". A las doce horas ya estábamos levantando el fondeo. El viento se había afirmado del noreste. Afuera izamos la mayor y con el foque avanzábamos a 5 nudos. El oleaje que habíamos encontrado ayer no estaba y nada hacía pensar que el lugar pudiese ser tan traicionero.

A las dos de la tarde pasamos frente a la entrada de Puerto Cook. Eso nos marcaba un promedio real de casi 4,5 Nds. Mucho menos de lo que pensábamos. Seguimos cerca de la costa con rumbo directo a un gran banco de cachiyuyos que hay entre los islotes Elizalde y puerto Roca. Estas algas marcan a la perfección los bajofondos que por lo general superan los 7 metros de profundidad. Para los buques son una buena señal para mantenerse alejados, dado que nunca falta una piedra que esté casi a flor de agua. Nosotros avanzamos con mucha precaución y una vez traspuesto, para lo cual tuvimos que poner el motor, pasimos rumbo al islote Colnett.

Al poco rato de encender la máquina, comenzó a fallar; misteriosamente no le llegaba gasoil. Jorge y Darío se metieron por el motor y decidieron hacer una serie de conexiones tipo "by pass" dado que el retorno volvía a la bomba con mucho aire y hacía que el motor dejase de funcionar por falta de combustible. Mandaron el retorno al tanque y santo remedio. El origen de todo esto parece ser que un par de filtros de la batería de filtros con vasos decantadores que colocó Jorge se taparon y la bomba chupó aire. De esa forma el resto de la navegación del día se vio amenizada por limpieza de filtros, vasitos, cambio de caños y purgadas de bomba; el privilegio de chupar combustible a bordo del "Callas" lo tiene sólo el capitán.

sólo 92 grados, y la única forma de ver la luz era estar frente a él. Con cuanta angustia pilotos y capitanes deben haber buscado esa luz para poder guiarse. Lo importante que era para ellos poder tener un punto conocido en la carta para poder encarar el paso del "Cabo de Hornos". A su vez era la única forma de evitar el escollo que significaba la isla.

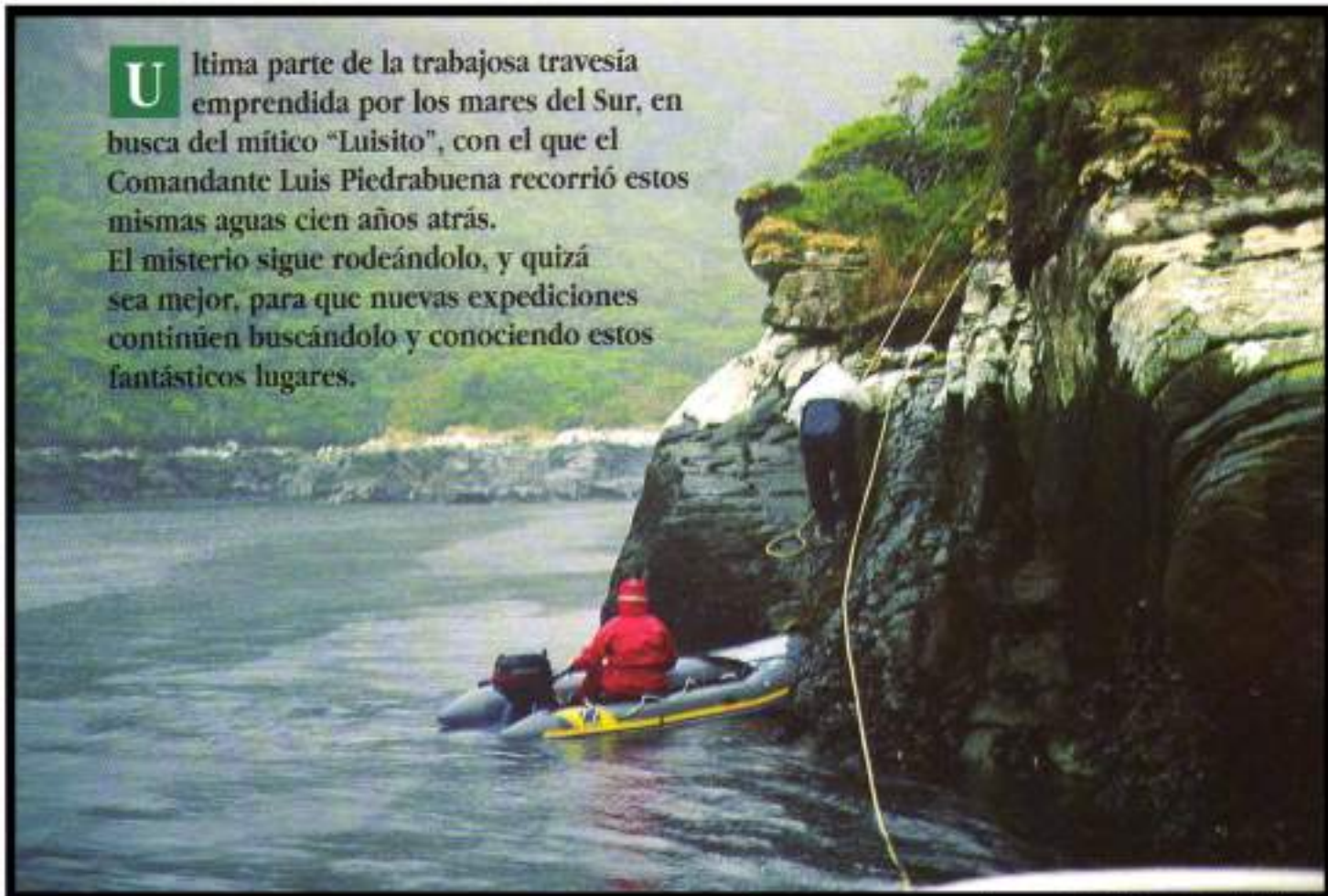
Muchos quedaron atrapados por sus corrientes y buscaron refugio en San Juan de Salvamento sin saber que los víveres iban a ser escasos para todos y en más de un caso tuvieron que ir a pedir auxilio a alguna nave que pasaba cerca.

También fuimos a analizar desde dónde la finlandesa "Mila" podría haberse tirado al mar para suicidarse y dónde pudo haber sido encontrado su cuerpo. Según comentarios de la época fue al creer que su amante había muerto en el bote de la Subprefectura. Al encontrarla muerta fue enterrada por sobre la línea de mareas en el mismo sitio y una cruz de metal marcaba el lugar. Durante mucho tiempo se sostuvo que la "dama

de blanco" sigue roodando el lugar. Con todas estas historias el lugar es algo más que tétrico.

Pensar en los presos, soldados y naufragos que murieron en este lugar casi no da a lugar a recordar a los indios. Darío Saráchaga, comandante del cutter Bahía Blanca de la flota de Augusto Lasserre, escribe en su diario de a bordo cómo los capturaban: "...tomamos de ellos mujeres y una chinita, largando la canoa con dos indios ..." (Octubre 10 de 1884, en isla Nueva); "...tomamos dos chinitas de seis años y un muchacho de doce ..." (Octubre 11, en puerto Español) También escribió adónde los dejaban: "...A 10 h.a.m. frente a Punta Wallis; a esa hora derribamos con rumbo a San Juan, donde fondeamos con felicidad a 12 m. Desembarcamos las chinas y las entregamos a la Subprefectura, a cargo entonces del Capitán Villarino. ..." Algunos de ellos deben estar en esa parte del cementerio que fue descrita por Roberto Payró: "...Otras tumbas, aisladas, como desdeñadas, no tenían ni nombre ni cruz: sepulturas de indios, segregados de la sociedad hasta para el sueño eterno..."

**U**ltima parte de la trabajosa travesía emprendida por los mares del Sur, en busca del mítico "Luisito", con el que el Comandante Luis Piedrabuena recorrió estos mismas aguas cien años atrás. El misterio sigue rodeándolo, y quizá sea mejor, para que nuevas expediciones continúen buscándolo y conociendo estos fantásticos lugares.



*Recuperando cabos de amarre en Hoppner.  
Tres metros de marea.*

## Isla de los Estados, la isla misteriosa.

*Lic. Carlos Wiro*

### Puerto Hoppner

Al pasar frente a puerto Parry llamamos por VHF pero el silencio fue la única respuesta. Nos parecía mentira haber estado navegando todo el tiempo a menos de 24 millas del destacamento sin habernos comunicado jamás. Realmente están aislados, y por más que sabemos que se podría recurrir a ellos en caso de una emergencia, sería casi imposible. Es como imaginarse a la gente del faro de San Juan de Salvamento hace 113 años, aunque tal vez aquellos hombres tenían más chance de saber si había alguien cerca, porque por lo menos veían en un sector de 92 grados hasta el horizonte. Tenían la posibilidad de hacer señales, poseían un cañón para llamar la atención y hasta un par de embarcaciones menores. En Parry sólo el BLU los mantiene unidos con la base y el VHF para las aproximaciones de los buques o comunicaciones de muy corto alcance. Creo que hoy en día se podría estar realizando otro tipo de actividad, si el presupuesto les dejase alguna chance.

Hablando del presupuesto, se dan cosas ridículas. Llegado el caso que hubiese que ir hasta puerto Parry o a Buen Suceso para evacuar al personal o llevar un repuesto importante, como ser una radio, se debe movilizar un aviso. Si la

base contase con un helicóptero, ir hasta el lugar y regresar puede demandar unas 4/6 horas. En cambio mover el aviso con toda su tripulación es un operativo mucho más costoso y lo que se pone en riesgo es 100 veces superior al movimiento de un helicóptero con sus 5 tripulantes. Casi exagerando se mueve un aviso porque a lo mejor no se cuenta con un bote con motor fuera de borda. Por no poder gastar dos pesos dado que el presupuesto no lo permite, se arriesga un

*Bahía Franklin, muy expuesta a los vientos del SW.*



millón. Este no es un problema de las fuerzas armadas, sino de todos; no se puede escupir para arriba todo el tiempo y, si no, veamos en qué estado de personal quedó la policía; los políticos reaccionaron cuando vimos que los comisarios de una región integraban un complejo sistema que permitía delinquir sin problemas.

De cualquier forma lanzamos un saludo al aire, sin recibir respuesta, y continuamos hacia puerto Hoppner, a sólo 2,5 millas (en línea recta) del destacamento. Con las altas paredes de los cerros es imposible que nos pudiéramos comunicar.

A las 17,30 estábamos amarrando nuevamente en el mismo lugar que en el viaje de ida. El ingreso al saco interior no tuvo la misma

emoción, pero de cualquier forma fue interesante porque estaba vaciando con bastante fuerza. La diferencia de mareas en este lugar ronda los 2,5 metros. Mientras "Osito" y Darío preparaban un asado en un islote vecino, recibimos el parte meteorológico que auguraba vientos del NW de regulares a fuertes, tanto en el Drake como en el Estrecho de Magallanes, es decir que nos abarcaba.

Como quien no quiere la cosa, Gabriel se subió al mesana de unos cuantos brazazos, y bajó con la driza en mano. Operativo tantas veces planeado y postergado por mil razones, fue cumplido en dos o tres minutos de acción. Sin embargo subirse al palo sin ningún tipo de seguridad es altamente riesgoso, más al conocer

muchos casos de caída libre con el resultado obvio, pero bueno, al "pendejo de m..." como el capitán lo llamaba cariñosamente hasta ese momento, fue ascendido a simplemente "pendejo".

El asado fue hecho con madera de lenga, que tiene la característica de no hacer brasa, sólo llama y humo; todos pueden imaginarse cómo salió, de cualquier forma no quedó nada. Al ingresar a Hoppner pudimos apreciar que las cúspides de los cerros ya tenían algo de nieve. Se debe haber justado durante el par de temporales que pasamos; por otra parte el otoño había comenzado hace unos cuantos días.

### Zarpamos hacia...

Por la noche salimos a cubierta con Jorge y Aníbal al sentir que el barco golpeaba contra una piedra. El espectáculo era increíble: la marea había bajado más de tres metros, y alrededor nuestro había altísimas paredes de diera. Los islotes que nos rodeaban, entre los que pasábamos con el bote, ahora eran altas murallas unidas entre sí con unas especies de torres cada tanto, estando coronadas algunas de pasto y por supuesto, con el fogón donde fue hecho el asado. Por suerte no bajó más; golpeó otro par de veces pero eso fue todo.

La mañana del sábado se presentó con lloviznas, sin viento y nubosidad muy baja que no nos permitía ver nada alrededor nuestro. En pocas palabras, un día típico del lugar. A las diez decidimos zarpar de cualquier forma. Para darnos una idea de la tiniebla en que estábamos, vale el siguiente ejemplo: puse un rollo de 400 ASA en una cámara profesional y el fotómetro me aconsejaba el uso de flash. Demás está decir que no saqué ni una sola foto.

Cobramos los cabos, en realidad una forma de decir, dado que como ya estaba bajando nuevamente "Osito" debió trepar por el cabo para soltar al "Callas". Eso nos alarmó un poco dado que enseguida nos preguntamos "¿Pasaremos por la angostura a Hoppner exterior?" Fue algo que tuvo respuesta a los pocos minutos.

Con una gran correntada y casi un desnivel de medio metro de un lado a otro, el ecosonda marcó 40 cm por debajo del quillote. Un rato más y nos quedábamos colgados. En Hoppner exterior había muchas olas de escarceo pero eso era sólo cerca del estrechamiento. Más afuera había onda pero nada importante. No bien salimos, el cielo se fue abriendo un poco y ya el día resultaba algo más agradable. Las nubes quedan atrapadas por los cerros y, salvo que el viento se las lleve, la humedad es constante.

Pasamos frente a Puerto Belgrano (Bahía Flinders) en línea recta y aprovechando las excepcionales condiciones meteorológicas, lluvia y viento NW débil, decidimos ir directamente hacia bahía Franklyn bordeando el Cabo Setabense. Si bien el trayecto podía resultar bastante húmedo, por lo menos no iba a haber gran marejada. Los escarceos de marea eran casi imperceptibles.

*Gabriel bajando la driza del mesana.*



Pasamos Cabo San Antonio bastante lentamente; cabeceando y rolando por los pequeños escarceos que convirtieron al barco en una cocotera sin ritmo. La corriente nos retenía, así que izamos el mesana y la trinquetilla que, sumados a la mayor y el foque, permitió unos buenos 5,8 Nds. A las 14,30 pasamos frente a Bahía Crossley con cielo semi cubierto y chaparrones intermitentes. Lentamente fuimos avanzando hacia el sur costeano el cabo Setabense sin mayores inconvenientes. Lo único extraño fue que no pudimos encontrar los islotes "Los tres García" que son bastante grandes. No aparecieron en la pantalla del radar, y según el GPS le pasamos a unos 400 metros (2 cables). Es realmente raro; sólo en la Antártida nos había pasado que un grupo de islotes estuviese corrido del lugar, pero ¿que una isla y varias rocas (Molina) que figuran en la carta no estén?, es de no creer. Hicimos todo lo posible para localizarlos pero nos fue imposible; por otra parte la costa estaba totalmente identificada en la pantalla de radar.

### Cabras, ciervos, cementerio de delfines y restos de naufragios

Entrar a bahía Franklyn costó bastante. La corriente hacia el norte nos dejaba avanzar a poco más de 1 nudo. El oleaje no era muy grande pero sí desordenado y existían grandes sectores donde el agua giraba y se elevaba como si a pocos centímetros de la superficie hubiese alguna roca. Nuevamente se nos aparecía la imagen de la época de los grandes veleros; poco es lo que podrían hacer en circunstancias similares. No bien se me ocurrió hacer dicho comentario nos quedamos momentáneamente sin máquina. La corriente nos llevó a toda velocidad para atrás. Una vez más Jorge destapó el motor y luego de revisar todo y purgar el sistema de combustible, le dio arranque y todo funcionó como si nunca hubiera pasado nada.

Esta gran bahía está muy expuesta a los vientos del W y SW, que son los más frecuentes en la región. Por el mismo motivo es muy poco frecuentada y en muchos años de visitar la isla nunca había tenido la oportunidad de poder visitarla. Cuando el CONICET tenía el buque científico "Austral" presentamos un proyecto de investigación sobre naufragios en la región y acompañar, ad honorem, alguna de las navegaciones que hiciera por el mar Austral. A toda respuesta recibimos una rotunda negativa (1992), por más que contábamos con el aval del capitán del buque y había interés del instituto de Wood Hole. Por supuesto que el "Austral" no volvió a navegar por razones "presupuestarias". Creo que fue por una total falta de interés a lo marítimo, manteniendo la costumbre de la mayoría de los argentinos, que es de vivir de espaldas al mar. Por otra parte se debería analizar el manejo de dichos presupuestos y cómo se orienta el mismo; y si es que no cae en manejos políticos.

Los buques de la Armada por lo general no recalán en ella y los veleristas le temen porque como se la ve en la carta es particularmente peligrosa para los vientos del W y SW y presumible-

mente la marejada debe entrar con todo. También no da ganas de acercarse dado que la zona de escarceos de marea se extiende hasta 10 millas al sur del lugar y a unas 2 o 3 millas al oeste.

El Derrotero Argentino parte III, al referirse a la Bahía Franklin dice: "... Aunque es limpia, no es recomendable ni por su orientación y su fondo, ni por su meteorología, ya que los días de calma son escasos..."

Aparentemente, a nosotros nos tocó justo uno de esos días. La bahía estaba muy serena; sólo entraba una pequeña onda del oeste. Avanzamos directamente hacia Caleta Lacroix, al fondo de Bahía Sevilla.

En el Cabo Sur entre Punta Ruiz y Punta Vilca, vimos lo que jamás pensábamos encontrar: ciervos colorados. La Armada introdujo este animal en 1972 en Bahía Crossley. Salvo en raras ocasiones no fueron muy vistos, tanto es así que se los calculó totalmente extinguidos al encon-

muy extendida y bajo gradiente. Un río, navegable unos cien metros, desemboca en esta caleta; de ambos lados queda playa de arena y altas cuevas sin vegetación. No entendemos el motivo, dado que después de unos quince metros de altura comienza una tupida vegetación que, del lado donde pega el viento es de altos pastos "tusok" (como el de Malvinas) y del lado que queda más protegido hay árboles.

### Naufragios y...

Nos dedicamos a recorrer el lado sur de la playa, dado que el río sólo era posible cruzarlo con el bote. Enseguida encontramos muchos restos de un naufragio. Pero tanto la madera como los clavos utilizados y las clavijas de hierro dejaban muchas dudas sobre el tamaño de la embarcación en cuestión. Por otra parte, se trataba de una construcción muy pobre, con elementos como el bronce totalmente ausentes.



Daniel y nuestro corresponsal con veintidós cráneos de delfín en B. Franklin.

trarse sólo algunas cornamentas y partes del esqueleto. En marzo de 1996 habíamos visto tres ejemplares en Bahía Crossley y eso fue todo un acontecimiento. Pero en esta oportunidad pudimos contar dos grupos, uno de ellos de doce ejemplares y otro de veintisiete. Había machos y hembras con sus crías. Estaban en rebaños y al vernos pasar comenzaron a alejarse cuesta arriba. También aparecieron cabras en enormes cantidades y en una gran variedad de colores, aunque las de color blanco eran las más abundantes.

Con ganas de mejorar el lugar introduciendo animales que enriquezcan la "pobre" fauna local y sirvan al sostenimiento de la vida humana, todos loables propósitos, se puede hacer un desastre ecológico mayúsculo al no contar con estudios de impacto al medio ambiente. Como sucedió con el castor en la Isla Grande de Tierra del Fuego introducido en 1947, trayendo las primeras veinte parejas desde el Canadá. Luego siguieron las ratas almizcleras. Ahora son los bosques los que pagaron las consecuencias dado que no cuentan con su depredador natural: el lobo, aunque un amigo ya trajo uno.

Nos encontramos con una playa de arena

Salvo esta veintena de partes de un barco, no encontramos otra cosa en la playa.

El río se abre en dos brazos (la carta indica uno solo) y la arena es blanda y fina, algo no muy común en esta isla. Por supuesto que el agua del río es bastante oscura y éste crece embalsado por la marea; en este momento estaba bajando. Después de dejar una botella lacrada con una foto del barco y un mensaje sobre nuestro paso por el lugar, regresamos al bote para explorar la otra margen del río. Allí nos encontramos con una especie de cementerio de delfines. Veintidós cráneos de delfines con dientes (los hay que no poseen dientes), y dos del delfín picudo. Todos en una extensión de unos 60 metros y en una zona en que los temporales o las grandes pleas los deben cubrir de agua. Habrá sido un varamiento masivo? A mí me llamó la atención que los cráneos eran casi todos del mismo tamaño.

Mientras volvíamos al "Callas" tuvimos la última sorpresa: un madero clavado en el lecho del río resultó ser una cuaderna de una embarcación de unos 12 metros de largo. En total contamos ocho cuaderñas y aparentemente, el codaste. Eran maderos de 13x10 cm con una separa-

ción variable de unos 30 cm a 45 cm. Las cuerdas menores eran de maderos de 7,5 x 10 cm. El hallazgo nos sorprendió sobremanera y, para más detalles esta construcción tenía clavos de cobre. Por el tamaño podía ser un "Luisito" más. Vaya a saberse de quién era y por qué quedó en ese lugar. Otro misterio más de la isla.

### Nuevamente el "Le Maire"

Debíamos regresar rápido a "Callas", la marea hacía dos horas que había comenzado a bajar y no queríamos perderla. Levantamos el fondeo y con foque comenzamos a salir. Al izar la mayor, la driza se salió de la cajera y quedó trabada totalmente izada. Tratamos de arriarla pero nos fue imposible. Navegar con la mayor totalmente izada y sin posibilidades de achicar puño era una verdadera inconsciencia. Nos quedaban sólo unos cuarenta y cinco minutos de luz, así que rápidamente Jorge fue izado con la guin-

donde se encuentre la mayor intensidad.

La noche se presentó despejada, algo poco frecuente en la región, y sin luna. El cielo totalmente estrellado era un verdadero espectáculo. La primera guardia la cubrimos con Anibal y "Osito". El resto de la tripulación se fue a dormir. Nuestra intención era navegar sin parar todo lo posible para tratar de llegar el domingo por la noche. En realidad en esta zona, con un velero no se puede planear mucho la hora de llegada.

El resto del cruce del Le Maire no tuvo mayores sobresaltos. Con viento del NW por momentos llegamos a los 7 nudos de velocidad aunque el promedio fue de unos 5 nudos. Con proa al Cabo Buen Suceso continuamos hasta las 0,30, cuando pasamos la guardia. En realidad me quedé dormido al timón y tuve que pasarla sí o sí. No daba más. Las guardias eran un poco sui generis, dado que se iban rotando a medida que alguno no daba más de sueño y lla-



Restos de un naufragio en B. Franklin.

dola hasta el tope y logró aflojar el grillete de la driza de la mayor. Por suerte todavía estábamos cerca de la costa y buscamos el mayor reparo posible a la onda del SW y a la brisa del norte.

A las 19, 30 estábamos encarando nuevamente el estrecho de Le Maire. Apunto hacia lo que me parecía Bahía Buen Suceso y comenzamos el cruce con foque, mesana y motor para pasar la zona de escarceos de marea lo más rápido posible. El barco se sacudió para todos lados y se iba de rumbo constantemente. Después de la primer hora de navegación me entero que casi no habíamos avanzado y además de eso, la corriente nos había llevado directamente hacia el sur. Daniel prendió el radar y el resto de la navegación fue mirando esta pantalla.

Los escarceos pudimos dejarlos atrás recién a las dos horas de salir de Franklin. Parece mentira, pero para un velero chico son siempre molestos. En este caso en particular la corriente nos llevó como seis millas al sur y de esa forma el tiempo que estuvimos a merced del molesto oleaje fue el doble de lo que habíamos estimado. La carta indica para la zona 4,5 nudos de corriente dirección SE, sin ser éste el lugar

maba al que había dormido más tiempo.

### Ya en casa

En la mañana del domingo todo volvió a la normalidad: estaba totalmente nublado. Varios delfines australes cruzaban la proa jugando con el barco; por momentos se ponían a la par dando algunos saltos. A media mañana el viento del NW se encargó de dejar un cielo despejado. El resto del día fue de sol y suave navegación sin olas. A las 17 hs. entrábamos a la estancia Harberton para tomar un té al mejor estilo inglés con pan casero, al igual que los dulces y los "scons". Por otra parte nos daba la oportunidad de charlar un rato con Tommy Goodall sin apuros, aprovechando que ya la temporada turística estaba llegando a su fin. A las 18,30 seguimos hacia la bahía de Ushuaia, donde arribamos a la 1,30 horas del día lunes. El trayecto desde cabo San Pío en adelante es como ya estar en casa. Se navega por aguas bastante protegidas, dado que se está dentro del Canal Beagle. Si pongo "es como" quiere decir que a veces no se llega; especialmente cuando aparece algún chubasco del SW que obliga a buscar refugio.

Pero no fue éste el caso. Desde un poco antes de pasar frente a Puerto Williams (isla Na-

varino, Chile), comenzamos a ver el resplandor de la ciudad de Ushuaia y sus dos grandes hoteles subiendo al glaciar el Martial. Puerto Williams también creció, se extendió un poco más; pero debe ser que hicieron más barrios para las fuerzas armadas dado que son muy pocos los civiles, creo que el número no llega a los 400. Entre estos últimos están los de la reserva indígena de Ukika, el barrio de pescadores, los leñadores y carpinteros. Todos ellos hacia el este, a las afueras del poblado y el resto de los pobladores civiles son aquellos que prestan algún servicio a la base o tienen pequeños comercios. Hasta que Argentina no les pase gas natural y les asegure un cruce al territorio argentino por medio de un ferry, van a seguir viviendo un poco detenidos en el tiempo. Esperemos que al ceder estos beneficios encima no perdamos algo, es lamentable pero a esta altura de los acontecimientos creo que de los políticos que nos gobiernan no podemos esperar que obtengamos algo a cambio, como podría ser un cruce de Tierra del Fuego a la Argentina continental un poco más honroso.

Recorrer puerto Williams y sus alrededores tiene el encanto de estar visitando lo que pudo haber sido Ushuaia hace treinta años. De todas las casas se ve salir el humito de las cocinas económicas o de la salamandra, y los pocos autos que andan por los bien cuidados senderos respetan a la gente y al medio que los rodea.

Frente a Puerto Williams está la ciudad de Almanza, puerto Brown. Hacia el oeste, Vialidad Provincial está abriendo un camino costero que tratará de unir el lugar con Ushuaia y de esta forma comenzará un nuevo circuito turístico y se dejará abierta la posibilidad de asentamientos productivos. De hecho, ya la zona está totalmente ocupada por usurpadores de tierras que, salvo un par de ellos, que hicieron emprendimientos productivos reales, el resto sólo ocupa el lugar por especulación. Se trata de tierras fiscales y consideran que el gobierno se las debe regalar por el sólo hecho de haberlas alambrado y decir que no pueden continuar porque el gobierno no les da facilidades crediticias. Realidades de la Ushuaia no turística.

En el muelle del Club Náutico Ushuaia esperaba Cecilia, mi esposa, con la camioneta lista a recibir bolsos y equipos varios. Después del primer saludo y la alegría clásica del reencuentro luego de un par de semanas de navegación y ya en el auto, vemos que baja la ventanilla, claro, no soportaba el olor a oso que estábamos emitiendo con Jorge y Darío sentados en el asiento de atrás, y eso que no nos habíamos alimentado de lobos marinos ni de pingüinos.

Habíamos cumplido una hermosa travesía con todos los ingredientes que tiene navegar por el sur. Navegación a vela, mucho de motor al ir por canales, vientos de todas las intensidades y direcciones, corrientes y mareas insólitas, escarceos, rocas e islotes, islas que desaparecieron, una rica fauna marina que va cambiando el paisaje, buques hundidos por todas partes, paisajes extraños y esencialmente, se vive la aventura; el desafío constante.