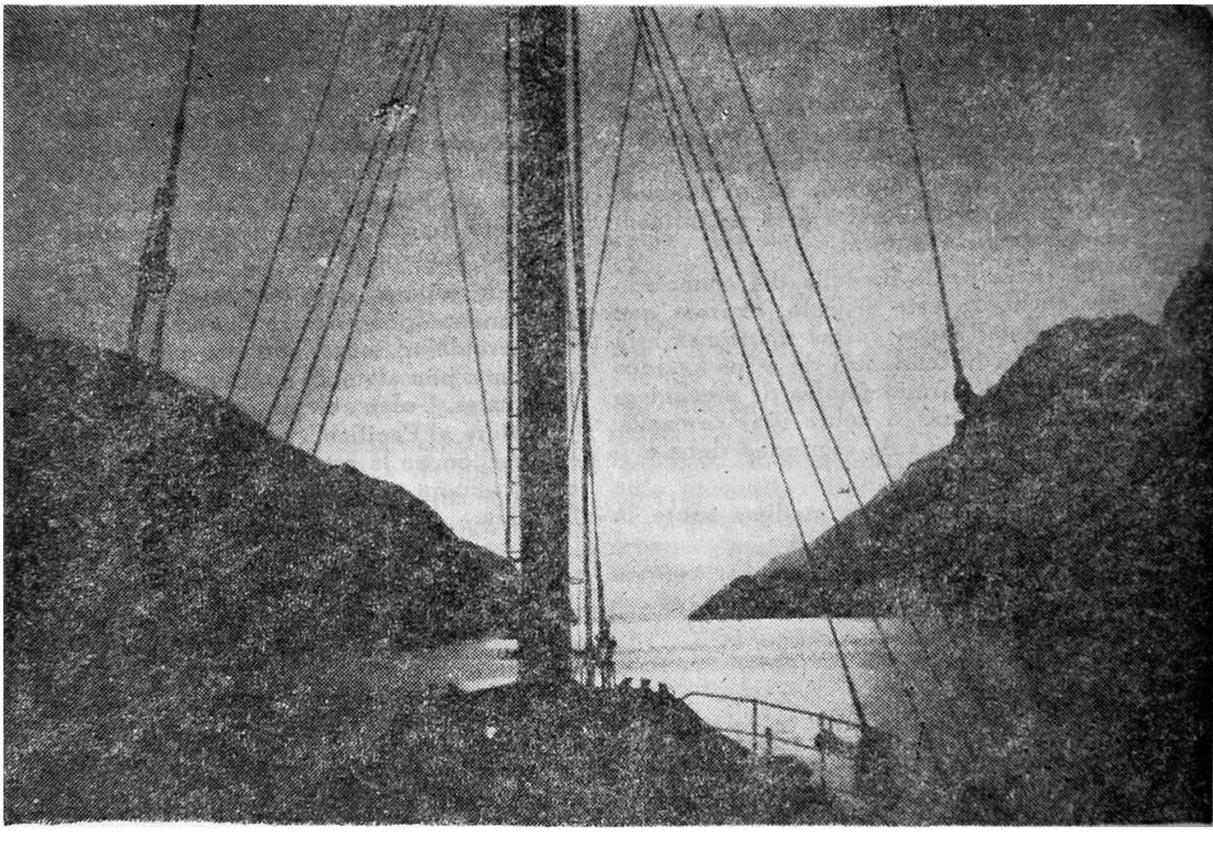
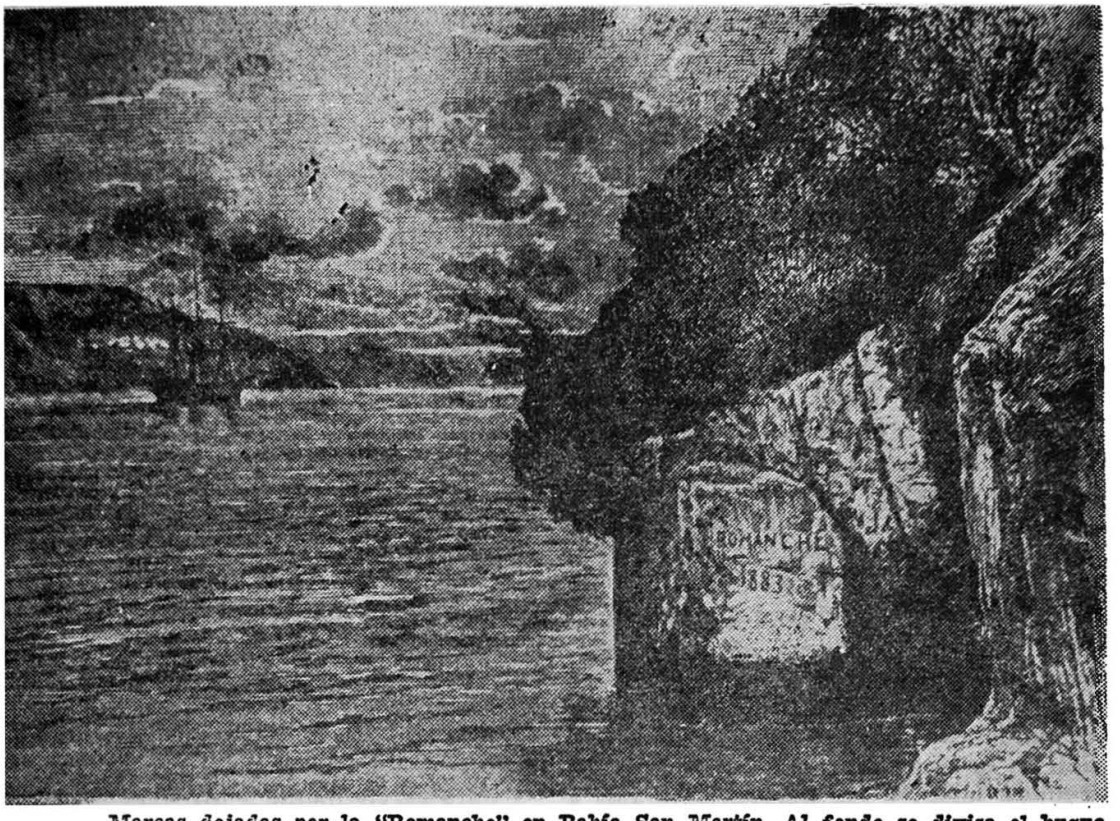


Chile Austral

El Paso del Abismo



Marcas dejadas por la "Romanche" en Bahía San Martín. Al fondo se divisa el buque.

EXPEDICION CIENTIFICA DE LA «ROMANCHE» AL CABO DE HORNOS, 1882 - 83

Las numerosas expediciones hechas en las regiones polares desde principios del siglo XIX trajeron preciosos datos para el estudio científico, especialmente para la meteorología y el magnetismo, pero, lamentablemente, ellas procedieron casi siempre de una manera aislada, independiente, sin acuerdos ni métodos, por lo que se hacía necesario, para conocer con exactitud todos los fenómenos físicos del globo terráqueo, confrontar y comparar unas con otras las diversas manifestaciones observadas en todas partes del mundo para llegar a deducciones generales. Era preciso reconocer que los fracasos en las numerosas tentativas para alcanzar el Polo provenían del imperfecto conocimiento que se tenía de las condiciones climáticas de esas regiones.

Correspondió el honor de ser quien tuviera la iniciativa de promover un acuerdo internacional en este sentido al

Por Rodrigo FUENZALIDA Bade, Capitán de Navío (R.), Armada de Chile

teniente de navío Weyprecht, de la Marina austríaca, quien —después de un viaje a los mares árticos, en 1873, durante el cual y junto con Payer, descubrió más allá del paralelo 80° de latitud norte, la tierra que denominó Francisco José— desarrolló sus ideas ante un congreso de naturalistas alemanes reunidos en Gratz en 1875 y luego ante la consideración de la Academia de Ciencias de París, por conducto del Embajador de Francia en Viena.

Weyprecht propuso el establecimiento de un cordón de estaciones de observación en el contorno de las regiones polares, para tener así una red numerosa para que cualquier fenómeno observado en uno de esos puntos pudiera ser estudiado en todos los demás.

Estas expediciones tendrían la misión de practicar durante un año completo, con instrumentos idénticos y sujetándose a instrucciones comunes, observaciones orientadas de preferencia a la investigación de la geología y meteorología y, en segundo lugar, a las ciencias naturales y geografía.

El proyecto fue acogido favorablemente por el mundo investigador y obtuvo su primera sanción en el Congreso Internacional de Meteorología celebrado en Roma, en abril de 1879.

Posteriormente, se realizaron conferencias en Hamburgo, en octubre de 1879, en Berna en agosto de 1880 y por fin, en San Petersburgo en 1881. Los gobiernos aceptaron las sugerencias propuestas y así se decidió que se establecieran en las regiones cercanas a los círculos polares doce estaciones de circunvalación al Polo Norte y dos en el hemisferio austral. Estas últimas fueron confiadas a Alemania, en la Georgia del Sur y a Francia, en Bahía Orange, cercana al Cabo de Hornos.

El Ministro de Marina francés, Vicealmirante Cloué, hizo ejecutar los estudios preliminares y preparar los proyectos de ley necesarios para el financiamiento de la expedición. El Congreso votó decididamente los fondos y ella se organizó mediante una comisión nombrada por los Ministerios de Marina y de Instrucción Pública y presidida por el señor Dumas, secretario de la Academia de Ciencias, y en la que formaron parte todas las luces científicas necesarias para su éxito.

La Marina francesa debió proporcionar el personal y el material que fuese menester y el arsenal de Cherburgo recibió la orden de equipar y pertrechar a la "Romanche", buque destinado a llevar los miembros y equipo de la expedición.

La "Romanche" era un aviso-transporte de 1.700 toneladas, armado con cuatro cañones de 140 milímetros, propulsado por una máquina de 150 caballos nominales. Sus principales dimensiones eran: eslora 63,8 metros; manga 10,5; calado a proa 4,35; calado a popa 5,25. Tenía aparejo de barca de tres palos y la superficie de su velamen alcanzaba a 1.208 metros cuadrados. Desarrollaba 10 nudos con la máquina y tenía una capacidad de carboneras de 200 toneladas que le permitía una distancia franqueable de 4.000 millas a toda máquina.

Para servir mejor a los fines perseguidos, se le hicieron varios cambios estructurales, entre ellos, se le instaló calefacción mediante una pequeña caldera auxiliar. Una cañería principal que recorría todo el contorno del buque bajo la cubierta y numerosas otras verticales en el sollado y camarotes producían suficiente calefacción. Además de esto, se colocaron estufas de hierro en los entrepuentes, no sólo para combatir el frío, sino también la humedad. Dos de los cañones se desmontaron, en atención al carácter científico de la misión, y fueron dejados en tierra.

Se aumentó la capacidad de la bodega, carboneras y pañoles, con lo cual se embarcaron 320 toneladas de carbón, víveres para seis meses, y repuestos para un año. Se le dotó de una lancha a vapor, además de sus embarcaciones reglamentarias y de una chalupa para comisiones. La tripulación, primitivamente de 120 hombres, se aumentó a 140, todos ellos provistos de ropa apropiada para el clima que habrían de soportar. Se embarcaron asimismo cinco casitas de madera desarmadas para ser instaladas en tierra.

El mando del buque lo tomó el capitán de fragata don Luis Martial y los

miembros de la comisión polar internacional designada por el Ministro de Marina fueron los siguientes: Tenientes de Navío L. Courcelle-Seneuil, E. Payen y J. Lephay, alférez de navío F. Le Cannellier y cirujano de 1ª Clase J. Hyades. Cada uno de ellos recibió misiones específicas, siendo las principales las investigaciones meteorológicas y de física. Pero el teniente Courcelle-Seneuil fue encargado, además de sus tareas especiales, de las observaciones astronómicas. Como la elección del observatorio en la extremidad del continente americano ofrecía condiciones muy favorables para la observación del paso de Venus ante el disco solar, que debía verificarse el 6 de diciembre de 1882, la comisión fue provista de los instrumentos necesarios para los estudios de este fenómeno.

Al doctor Hyades, encargado de los estudios de historia natural, se agregó un preparador del Museo, el señor Sauvinet, quien debería trabajar bajo las órdenes del anterior. Poco después, se agregaron, para estos mismos fines dos preparadores, los señores Lebrun y Hariot.

La dotación de oficiales del buque, aparte del comandante Martial, era la siguiente: Teniente de Navío Doze, segundo comandante, teniente de navío De Lajarte y De Carfont; alférez de navío De la Monneraye; cirujano 2º Hahn y contador Feart.

El 17 de julio de 1882 la "Romanche" partía de Cherburgo en pos de la más interesante y fructífera comisión científica llevada a efecto en los mares australes de Chile, aún no superada hasta hoy día por la calidad de sus trabajos. Tocó en Santa Cruz de Tenerife y luego en Montevideo. El 29 de agosto, la nave continuó directamente a Bahía Orange en la Isla Hoste, arribando a su destino el 6 de septiembre.

Martial desembarcó las casitas mientras era recibido por una quincena de indígenas que en dos piraguas se atracaron a sus costados. La impresión del Comandante sobre estos indígenas no pudo haber sido más penosa. En su descripción del viaje señala que hombres y mujeres no llevaban más vestiduras que una piel de nutria echada sobre el hombro, con las caras pintadas de negro y cobijando entre sus piernas a sus niños desnudos, ateridos de frío y pidiendo lastimeramente galletas. Se les arrojó ropa vieja con la que se cubrieron inmediatamente y se les alimentó generosamente.

Mientras se efectuaba la instalación en tierra, Martial inició de inmediato el levantamiento hidrográfico de Orange y comprobó que la carta francesa, copia de la hecha por el "Beagle", tenía algunas inexactitudes. Después de 45 días que duró la construcción de las instalaciones, Martial resolvió dirigirse a Punta Arenas en busca de otros recursos, para lo cual, el 28 de octubre zarpó tomando la ruta del Atlántico y el día 1º de noviembre entraba a la boca oriental del Estrecho de Magallanes. En Punta Arenas se encontró con la corbeta italiana "Vettor Pisani", en comisión hidrográfica en la zona, la cañonera alemana "Albatros" y la corbeta brasileña "Paranahyba". Estas últimas habían llegado a Punta Arenas conduciendo comisiones de sus países para la observación del paso de Venus delante del Sol.

De Punta Arenas, la "Romanche, después de aprovisionarse debidamente, se dirigió a la Isla de los Estados y luego exploró el canal Beagle. En su informe oficial expresa: "Se percibe desde lejos la cumbre cónica de la isla Picton, cuya parte S-E. termina en el pequeño escarpa vertical y blanco del cabo María. El canal Beagle se abre entre la isla nombrada y la costa austral de la Tierra del Fuego". Y más adelante recalca: "la verdadera entrada del canal Beagle está comprendida, como ya se dijo, entre la isla Picton y la costa austral de la Tierra del Fuego".

No podría en esto ser más claro y preciso en su informe, controvirtiendo con ello algunas teorías surgidas con posterioridad.

En su exploración por el citado canal, la "Romanche" recaló en Ushuaia el 24 de noviembre, donde encontró a la goleta "Allen Gardiner" y a los miembros de la misión protestante inglesa que dirigía el reverendo Thomas Bridges. Esta misión se había instalado en Ushuaia en 1869, después de haber deambulado desde 1859 entre Wulaia y Leuia, en la isla Navarino, siempre catequizando a los indios fueguinos. En Ushuaia la "Romanche" observó que la misión había

Zona de nuestro litoral austral explorado por la "Romanche", de julio de 1882 a noviembre de 1883.

logrado construir una pequeña aldea, con algunas casas en lugar de chozas, una iglesia, una escuela y una casa de huérfanos. Mr. Bridges había hecho una gramática fueguina y había traducido del inglés al indígena el evangelio de San Lucas, el que había vendido a los pobladores fueguinos. Al mismo tiempo había enseñado el idioma inglés a los aborígenes, les había hecho aprender a cerrar sus jardines y sus campos, aserrar tablas, construir sus ranchos y hacer caminos. Había introducido ganado y cabras. Desde Ushuaia la acción misionera se extendía en todas direcciones y con la ayuda de la "Allen Gardiner" y de las goletas loberas que allí recalaban iba en auxilio de los pobladores.

Pocos días antes que la "Romanche" llegara a Ushuaia, había arribado allí el Dr. Hyades, de la comisión francesa, traído por la "Allen Gardiner" desde Orange para curar una epidemia de tuberculosis que estaba produciendo muchas víctimas en el personal de la misión, especialmente entre los niños aislados. El doctor Hyades había acudido apresuradamente e indicado las medidas más eficaces para combatir el mal. Los medicamentos de que se pudo disponer en favor de la misión, sin perjuicio de la propia "Romanche", contribuyeron a detener la marcha de la enfermedad.

Aprovechó Martial su permanencia en Ushuaia para efectuar el levantamiento de la bahía y de sus alrededores, luego tomó el canal Murray para regresar a Orange, donde concluyó los trabajos hidrográficos de esa zona, llevando con este motivo a efecto un gran número de excursiones en los alrededores de Orange, las que sirvieron paralelamente a los estudios de historia natural. Se observó en buenas condiciones el paso de Venus, obteniéndose elementos de gran importancia para este fenómeno de astronomía.

Luego la incansable "Romanche" recorrió el Falso Cabo de Hornos, y en seguida Tekenika, sirviéndole siempre como base de operaciones la bahía de Orange. Reconoció después la parte occidental del canal Beagle y efectuó levantamientos hidrográficos en las bahías de Lapataia, Yendegaia, Auaiquir, dio nombre a la bahía de Romanche y caleta Voilier, reconoció toda la zona del Brecknock y Cockburn, canal Magdalena, comprobando la bondad de las cartas de Fitz Roy.

Desde Punta Arenas montó una expedición hacia el seno Otway, obteniendo excelentes resultados sobre la fauna patagónica, y luego se dirigió a las Malvinas, donde el 6 de marzo de 1883 experimentó un severo huracán en buenas condiciones marineras.

De regreso a Orange continuó los trabajos hidrográficos en el canal Beagle y luego en el seno Año Nuevo al sur de la isla Hoste. Para ello le fue muy útil un indio yagán llamado Yacaif, que Martial tomó como intérprete, pues hablaba el inglés, aprendido en las Malvinas. Era un indio inteligente y ladino y cuyo conocimiento de la comarca ayudó en gran forma a los trabajos de Martial. Con su ayuda y las cartas de Fitz Roy recorrió toda la zona sur hasta el seno Navidad y luego, de regreso a Orange, dio nombre al canal Romanche. Numerosos otros accidentes hidrográficos conservan hasta hoy día denominaciones francesas asignadas por el dinámico Martial.

En otro viaje de regreso de Punta Arenas, entre los meses de junio a agosto de 1883, la "Romanche" recorrió las islas Wollaston, Hermitas y el Cabo de Hornos, haciendo en todas partes reconocimientos y sondajes y corrigiendo las cartas existentes.

Halló algunos errores en la carta inglesa dejada por las exploraciones de los buques británicos "Adventure" y "Beagle", capitaneados por King y Fitz Roy, hechas entre 1830 y 1834.

Con triangulación, observaciones astronómicas y levantamientos a vapor, la "Romanche" determinó las posiciones geográficas exactas de numerosos lugares que el eminente hidrógrafo inglés había consignado erróneamente. Hizo estudios sobre lechos de sargazos, efectuó innumerables sondajes y observaciones de mareas, dejando a la posteridad un valioso legado de experiencia y de datos de gran precisión.

Si hacemos un resumen escueto de la inmensa labor exclusivamente hidrográfica realizada por este buque francés, podríamos decir que ella se dividió en tres partes:

1º. La triangulación regular de todo el canal Beagle, desde la ensenada Banner, en la isla Picton, hasta la punta Divide, situada en la unión de los brazos NW y SW en que se separa dicho canal. La de las costas del archipiélago del Cabo de Hornos comprendidas entre los meridianos de los dos puntos extremos señalados, así como veinte planos y croquis de los diferentes surgideros donde fondeó.

2º. El levantamiento a vapor, con estaciones hechas simultáneamente en tierra y a bordo, del brazo NW. de la mitad del brazo SW del canal Beagle y de las islas San Ildefonso.

3º. El reconocimiento a vapor del extremo NW del paso Talbot, de la parte occidental del brazo SW, de la costa occidental del archipiélago desde la bahía Cook hasta el cabo Black Head y el reconocimiento rápido de los diversos canales que unen el seno Balleneros y el seno Darwin con el paso Brecknock.

La primera parte de este trabajo se ejecutó con los procedimientos hidrográficos normales, estableciendo una red triangular que abrazaba todo el archipiélago. Las diferencias en latitud y longitud en ciertos puntos las suministraron una base astronómica doble y las estaciones con teodolito, hechas en cada uno de los vértices de la triangulación, que le permitieron trazar los detalles del litoral.

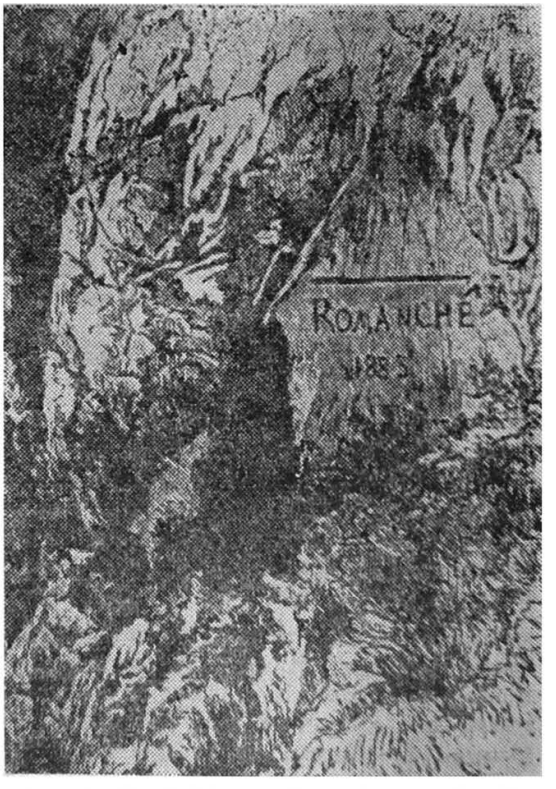
Las señales que se emplearon más comúnmente consistieron en pirámides de piedra o madera y, a veces, en simples banderas. Con fogatas encendidas detrás y en la dirección de esas marcas, los observadores pudieron distinguirlas con claridad. Esta precaución que la distancia hizo a menudo indispensable, sirvió para evitar la confusión de las señales con objetos semejantes situados en las inmediaciones.

En cada surgidero se estudiaron detenidamente las mareas y se determinaron las corrientes en los canales.

En otros aspectos científicos se hicieron unas cuarenta observaciones de culminación lunar, más de 4.000 pasos de estrellas con anteojo meridiano, con lo que se tuvo una excelente situación astronómica del observatorio. Se obtuvieron 300 curvas completas del mareógrafo y se mantuvieron en guardia permanente los observatorios meteorológico y electromagnético.

La labor etnográfica realizada por el Dr. Hyades, así como sus estudios geológicos, son extraordinarios y han dejado para la ciencia una documentación de inmenso valor, especialmente indicadas para refutar viejas fábulas nacidas de los relatos de Fitz Roy y de Darwin sobre antropofagia entre los indios fueguinos, leyendas que prendieron en los distinguidos exploradores británicos por prestar oído demasiado complaciente a pretendidas confidencias de un joven fueguino, a quien no comprendieron o bien se burló de ellos.

La comisión científica que se instaló en Orange, después de prolongados y



Inscripción dejada en la piedra por la "Romanche", en 1883, en Bahía Orange.

serios estudios, resumió su valiosísimo trabajo en una obra monumental titulada "Misiòn du Cap Horn; 1882-1883", compuesta de siete tomos, de los cuales, el primero relata las exploraciones hidrográficas de la "Romanche", escrito por el comandante don Luis Martial; el segundo, de la meteorología de la región, por J. Liphay; el tercero del magnetismo terrestre, por F.O. Le Cannellier y de la constitución química de la atmósfera, por Muntz et Aubin; el cuarto, de la geología, por el Dr. Hyades; el quinto, de botánica, por diversos autores; el sexto, de zoología, también por diversos autores; el séptimo, de la antropología y etnografía, por los doctores Hyades y J. Deniker.

La expedición de la "Romanche" representa, pues, al margen de su extraordinario valor científico internacional, un aporte considerable al conocimiento hidrográfico de la región patagónica chilena, en especial al sur del paralelo 55* S., que ha prestado un invalorable concurso a los levantamientos posteriores que ha desarrollado la Armada de Chile. Esa ha sido la razón que nos ha movido a hacer esta síntesis de una obra de tanta envergadura, que deja en alto pie de eficiencia a la Marina francesa y a sus científicos, que con inmensos sacrificios, en un clima de extremada dureza, expuestos a peligros y sujetos a privaciones, soportando mares tempestuosos y en lugares, muchos de ellos inexplorados, permanecieron fuera de su patria trabajando incansablemente, socorriendo náufragos y prestando ayuda generosa a los pobladores de tan apartada región, desde el 17 de julio de 1882 hasta el 11 de noviembre de 1883, fecha en que el buque echaba sus anclas, de regreso en Cherburgo.

Paseo Veneciano en Coquimbo

El año 1919 los buques de la Escuela de Artillería organizaron un paseo veneciano en la bahía, al cual se invitó a conspicuas familias de La Serena y Coquimbo.

Un bote de doble bancada por ejemplo, mostraba las "calamidades del alcoholismo" y una pobre mujer era castigada cruelmente por un marido cuyo estado no era precisamente de temperancia y con una botella en la mano. Otro bote semejaba una choza araucana, con sus correspondientes indios y cacique.

El chinchorro del "Errázuriz", con cuatro tapas escotillas de barrotes de bronce, fue transformado en una "jaula" donde rugía furioso un león con una enorme melena hecha de filástica alquitranada. Por último el serení se transformó en un hermoso cisne y de su interior, con un cuerno de mensajero, se imitaban los graznidos del ave.

Terminó el paseo alrededor de los buques con gran éxito. El jurado discernió los premios y finalmente se ordenó a la lancha a vapor del "Cochrane" que remolcara las embarcaciones alegóricas a sus respectivos buques. Al dar la lancha el primer impulso, el chinchorro con la jaula del león se dio vueltas y el "animal" comenzó a ahogarse encerrado entre barrotes. Fue una dura faena rescatarlo con vida, aunque ya sin las apariencias de una fiera sino de las de un moreno Cabo de Máquinas, todo mojado y semi ahogado... Así terminó aquel original paseo veneciano, muchos años ya transcurridos desde aquella época.