

SABLE ISLAND

LA ISLA

DE LOS 500 NAUFRAGIOS



Traducido de la Revista "National Geographic Magazine" de Septiembre de 1965, por Pedro SAPUNAR Perie, Ingeniero Civil.

Estaba de pie observando la noche. El vigía y yo éramos los únicos hombres despiertos en aquella parte del Atlántico. Una niebla espesa y lechosa se había posado sobre nuestro yate "White Mist" ("Niebla Blanca"), y un débil soplo de viento nos movía hacia el noreste a unos silenciosos tres nudos.

Aún no estoy seguro cómo comenzó el sonido, una especie de crispante y tenue risita del mar. ¿Era esto el salto de un minúsculo pez o calamar? Observé el agua y vi hoyuelos iguales a las salpicaduras de las gotas de lluvia, ¿o eran ellos, pequeños remolinos? Durante una

hora y media el runruneo continuó, de repente cesó misteriosamente, igual como había comenzado.

El "White Mist" estaba navegando hacia el norte, desde Bermudas a las aguas de nuestro crucero de verano en los Bras d'Or Lakes de la isla del cabo Bretón. Habíamos tenido una agradable semana de moderados vientos sur y "flotábamos" en las cálidas aguas de la corriente del Golfo con 10.000 pies de brillante agua azul bajo nosotros. Durante un tiempo un viento fresco se precipitó sobre nosotros que con la vela del mesana y el foque dábamos 7½ nudos; aún tuvimos la emoción en una noche de mar gruesa, de ver inundada la cabina.

Ahora habíamos dejado las aguas tropicales y navegábamos en la niebla. Confrontando las cartas marinas, encontré la causa de las extrañas ondas y del extraño runruneo. Habíamos alcanzado el rendezvous de dos grandes ríos oceánicos. Cerca de aquí, las heladas aguas de la corriente del Labrador viran hacia el Sur y encuentran la corriente del Golfo, la cual baña las costas orientales de Estados Unidos con aguas tropicales y fluyendo a través del Atlántico Norte, calienta a Inglaterra y Noruega.

El encuentro de estos dos poderosos ríos agita el océano, causando raras corrientes, humedad y heladas neblinas. Más allá, fuertes vientos del Atlántico agitan la Poción de la Bruja. De todo esto resultan traicioneras corrientes que, antes de la era de la radio y del radar, sacaban fuera de ruta a los más hábiles capitanes, haciendo naufragar a muchos de ellos en el banco de la isla Sable (Sable Island) situado enfrente de nosotros. ¿Nos llevarían fuera de curso, las corrientes, a nosotros también? Debíamos estar alertas.

En un comienzo, horizontes despejados permitieron a Gilbert M. Grosvenor encontrar la posición del "White Mist". Más tarde, espesas nieblas en las proximidades de la isla Sable causaron pesadillas al oficial de navegación.

Intrigado por las historias de naufragios, el patrón del yate consiguió permiso de las autoridades canadienses para explorar el "Cementerio del Atlántico" si las condiciones del mar fueran favorables.

SABLE, ASESINA DE BUQUES, ESPERA POR PRESA

¡Sable!, ¡isla Sable!, ¡isla fantasma!. ¡Qué de recuerdos nos trae tu nombre! Historias de naufragios y temporales, de quinientos buques y cinco mil hombres muertos.

"Cementerio del Atlántico", la llamaba mi abuelo Bell. "Una de las más terribles trampas para marinos". Mientras yo llenaba su pipa él me contaba historias de su propio viaje a la isla Sable en 1898, esta solitaria isla (cuyo nombre francés significa "Arena") a 100 millas al sureste de Nueva Escocia. El vió restos de naufragios cubriendo desordenadamente las playas y "ponies salvajes arremetiéndolo desde la costa en medio de cientos de focas". Con mi abuela, Grampy, Bell había visitado la isla Sable para buscar (en vano) los cuerpos de dos náufragos amigos perdidos en el hundimiento del transatlántico "Le Bourgogne", 60 millas al sur de la isla. En esta triste misión, el inventor (Dr. Bell), su grupo y R. J. Boutilier, superintendente de la isla, recorrieron las costas en un carretón buscando el naufragio. Años más tarde, aún recordaban vívidos detalles, "tormentas que socavaron los riscos y cavaron grandes agujeros en los valles; ventarrones que hacían sangrar la piel a quien se exponía a ellos, por el impacto de las finas partículas de arena". En su mayor parte ellos conversaban del peligro para los buques y del heroico trabajo de las tripulaciones de los botes salvavidas.

Mi curiosidad por la isla Sable fue alimentada también en mis largos cruceros transatlánticos del pasado. Una noche, navegando en un vapor, descubrí un relampagueante faro. Una vez mi buque pasó al amanecer; Sable se extendía tan cerca de nosotros que podíamos ver sus pálidas dunas, agachadas y ominosas. En otros buques pasábamos cautelosamente en medio de la niebla. Cada vez el capitán había suspirado con alivio "¡Sable a popa!".

En verdad estos capitanes tenían motivo para preocuparse. Yo leí en un muy hojeado volumen de 1947 de las "British Sailing Directions", esta horrible nota:

"Los buques que encallaren en la isla Sable y estuvieran en peligro... las tripulaciones son apremiadas a permanecer a bordo hasta que reciban auxilio del grupo salvavidas de la isla. La experiencia ha demostrado que todos los intentos de abandonar los buques en sus propios botes han terminado en pérdida de vidas"... Los marinos náufragos esperarían largamente hoy en día por botes salvavidas; no hay ninguno en la actualidad.

Ahora en la obscuridad de una noche con neblina, en mi propio y pequeño buque, con la isla Sable en alguna parte en nuestra cercanía, conocí las preocupaciones de los viejos capitanes. Estaba deseoso de poner pie en esta poco conocida isla, pero con la determinación que el yol (yawl) "White Mist" no dejara su querido casco en esta osería.

Diseñado por Sparkman y Stephens y construido por Nevins en Nueva York en 1950, el yol "White Mist", capitaneado por G.W. Blunt White, fue el primero en terminar la regata Buenos Aires-Río de Janeiro de 1953. El corrió a través del Atlántico hasta España en 1957, y de allí a Inglaterra y Francia. Habiendo hecho una buena figura en su séptima regata Newport-Bermuda, el yate de 46 pies de eslora enfilaba al norte.

"¿Cuáles son las posibilidades en esta niebla, de desembarcar en Sable?, pregunté a Gil, nuestro oficial de navegación, en la mañana siguiente; ¿podremos sortear las rompientes? "Si puedo pescar el radio-faro en nuestro receptor, y si nuestro ecosonda colabora" respondió, "estoy seguro que podremos palpar nuestro camino en la costa norte (el sur es demasiado peligroso); con todo, estamos demasiado lejos de ella, ahora".

Estudiamos las cartas de la isla Sable, sus cambiantes rompientes de la barra Occidental, unidas al igual que una cimitarra de 20 millas, desde fuera del extremo de la isla. Durante días habíamos estado tratando de trazar un curso seguro. Aún Gil se maravillaba de lo que las corrientes estaban haciendo en esta sopa hirviente.

Ningún sonido aún, desde el radio-faro de Sable. Vanamente Gil trataba de cazar a un evasivo sol en su sextante. "Si la niebla se despejara solamente por un momento", se quejaba. Sin un horizonte

verdadero, él no podría observar la altura del Sol y encontrar nuestra verdadera situación. Pero la niebla era cada vez más espesa; moviéndonos a 5 nudos, estábamos alertas para escuchar las sirenas de niebla de los pesqueros de alta mar (mero, bacalao, caballa, y pez-espada abundan en estas aguas).

Gil refunfuñaba y esperaba por cualquier leve grieta en la niebla. Cuando ella llegó, él levantó su sextante, hizo un rápido apunte al Sol; entonces él arremetió abajo a computar la posición. Un momento después nos llamó en cubierta. "¡Bah! ¡Estamos fuera de curso, gobernando encalmados al oeste de las rompientes!". No podía creerlo. El horizonte debe haber sido falso. Para asegurarse, él rápidamente trazó un nuevo curso; entonces ordenó al timonel (mi hijo Alec) virar 35° al oeste. Las extrañas corrientes de Sable nos habían puesto aparentemente varias millas al este.

"Omitamos estos planes para desembarcar en Sable" urgió Alec. "Nos costará un día extra, aún si nosotros tenemos suerte". Alec, un piloto graduado de la Marina de Guerra de Estados Unidos y oficial de cubierta del "White Mist", comprendió los riesgos. El recordó lo que los oficiales canadienses nos habían dicho: "Hay una constante resaca en las playas, y no hay ninguna bahía", nos advirtieron, "ningún bote pequeño puede acercarse a tocar tierra en Sable". "Solamente a mediados de julio, por un período de tres semanas el tiempo es calmo y tranquilo y la resaca baía lo bastante como para permitir a los botes pequeños tocar tierra en las playas. Aún entonces hay 50% de probabilidades, y hay una casi constante niebla".

Era un brumoso 13 de julio. ¿Encontraríamos una grieta en la niebla? Estaba decidido a intentarlo. A mediodía estábamos lo suficientemente cerca del radio-faro como para recibir sus precisas orientaciones, las que habían demostrado que habíamos navegado 30 millas más hacia el oeste de lo necesario. Gil sospechaba de la observación del Sol; probablemente la niebla creó un horizonte falso.

"Es fácil imaginar cómo los primeros navegantes naufragaron sus buques aquí. Supongamos que nuestro error hubiera sido de otra manera, y que hubiéramos cambiado el rumbo al este, hacia las

(1766-67)

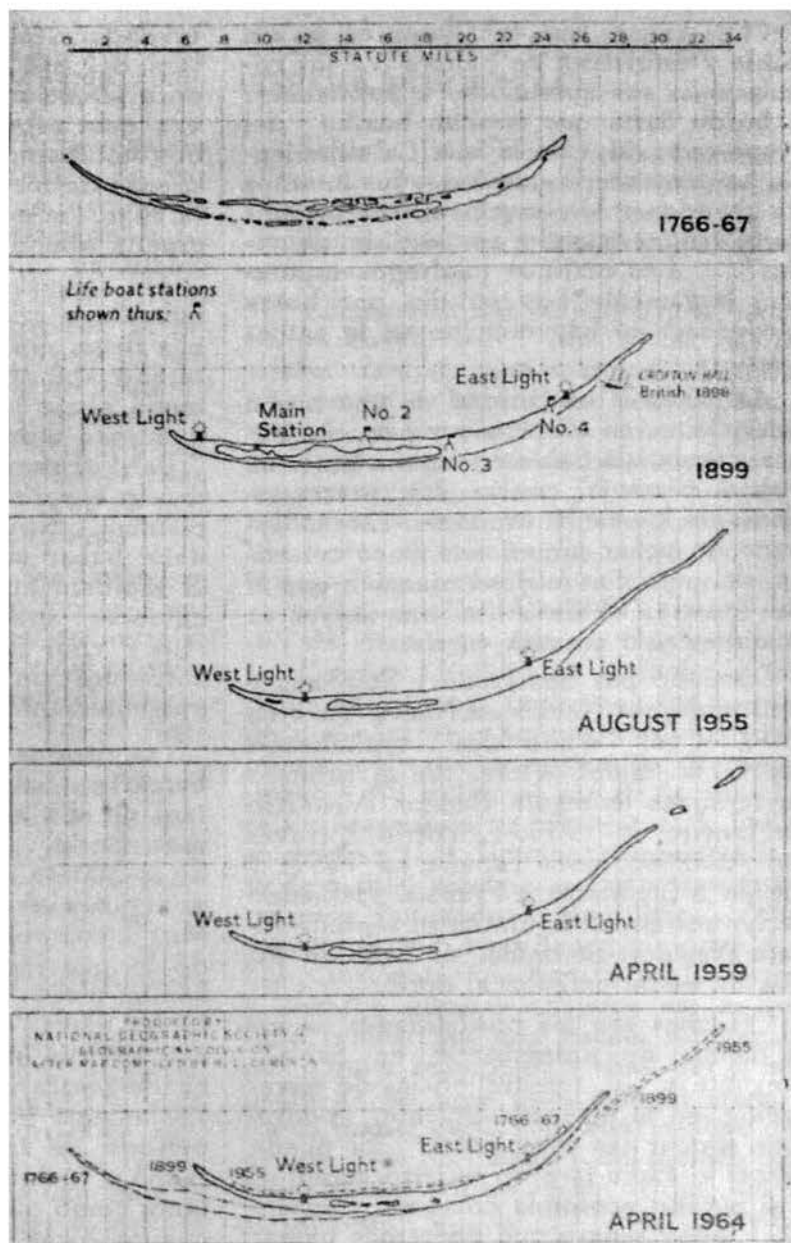
Astilla de arena, la Isla Sable corta el Atlántico cerca del borde de la plataforma continental. Quinientos años atrás, cuando el mar alcanzó su actual nivel, después de la última edad glacial, las aguas de la corriente fría del Labrador y las cálidas de la corriente del Golfo amontonaron sedimentos glaciales arenosos en un hoyo de la plataforma.

Creciendo a través de las edades, el banco de arena emergió como isla Sable. Con sus bancos bajo agua forma una amenaza para los marinos, de 50 millas de largo. El viaje del "White Mist" a Baddeck, Nueva Escocia, con una parada en la isla Sable, cruzaba las antiguas y nuevas rutas de navegación.

Los windjammers y los primeros vapores buscando la ruta más corta a Europa a menudo pasaban fuera de la vista de la pavorosa isla. Muchos buques cogidos en sus garras, nunca escaparon.

(1899)

La deslizante y creciente medialuna de Sable deriva lentamente hacia el Este. A lo largo de los siglos, la acción de las olas y de las corrientes, aceleradas por violentas tormentas ha desgastado la lejana punta occidental y construido un sinuoso tentáculo en el extremo opuesto de la isla.



(AUGUST 1955)

Desde el año que J.F.W. Des Barres dibujó su mapa, aquí copiado, a la visita de Alexander Graham Bell, 132 años después, la isla se movió seis millas. "El extremo oeste... está desapareciendo tan rápido", escribió el Superintendente Edward Hodgson en 1814, "que ahora está muy cerca de la casa...".

(APRIL 1959)

El Dr. Bell inspeccionó la vital Estación Salvavidas y observó que el faro occidental estaba erigido bastante tierra adentro; sin embargo, sucumbió ante el usurpamiento del mar en 1917. En cierta época, la laguna Wallace, en 1898 dio al Dr. Bell una espaciosa y protegida charca para natación.

(APRIL 1964)

En los 3 más recientes mapas, dibujados por H.L. Cameron en base a fotografías de la Royal Canadian Air Force, la isla muestra pocos cambios, aparte de los cambios estacionales, como podría esperarse en tan corto período de tiempo. La larga cola oriental visible al término de 1955 parece deshacerse, pero los mapas de primavera de 1959 y 1964 sólo reflejan los destrozos del invierno.

rompientes de Sable", comentaba Gil. "La electrónica hace mi trabajo más fácil y más seguro".

ROMPIENTES MOVEDIZAS HACEN TRAICIONERAS LAS CARTAS MARINAS

Durante la noche gobernamos un largo derrotero alrededor de las rompientes occidentales al norte de la isla Sable, observando permanentemente el ecosonda. En aguas sondeadas con precisión (y por lo tanto con cartas seguras), podríamos haber seguido nuestra ruta por las cimas y valles del fondo del océano. Pero las rompientes de Sable se mueven continuamente y las cartas son inseguras. Nuestro Derrotero (Sailing Directions) dice que las trampas de arena forman verdaderas olas, impredecibles y ondulantes.

El "White Mist" alteró su curso a la 1.15 hrs. dirigido por el radiofaro de la isla, enfilandolo al 197°. Nos maravillábamos de lo bien que funcionaba nuestro ecosonda, cuando registró: "No Fondo". Una y otra vez sondeamos a la vieja manera, a mano, con escandallo. No Fondo.

Desechando la señal del radiofaro salimos a 4½ nudos hasta sondear 145 pies. A continuación 120, luego 90 y 82, disminuyendo la profundidad rápidamente.

Con la pálida luz del amanecer brilló la niebla y comenzamos a oír las rompientes a proa por estribor. Era la notable resaca moliendo la barra oeste. El agua fría y la bruma llevaban el sonido a millas de distancia. Rompientes con mar en calma; cómo sería con temporal, pensé yo. A las 5.30 hrs. encontramos fondo a 65 pies; la sonda confirmó la lectura del ecosonda menos 2 pies. Ahora sabía que nos estábamos acercando.

"¡Arriar la cangreja", ordené. "Quiero ir despacio".

La tripulación me recordó discretamente que el "White Mist" calaba solamente 4½ pies con la orza de deriva izada. "Mmm, estamos millas afuera, aún", insistieron. "Nos tomará horas aproximarnos".

Lentamente derivamos, las rompientes se hacían cada vez más ruidosas y el agua menos profunda. Ahora la profun-

didad variaba marcadamente; menos profundo un minuto, más profundo el siguiente. Pero constantemente el fondo estaba cada vez más próximo. Repentinamente teníamos 10 pies; pero de soslayo vi arena.

"¡Proa contra el viento!" grité. "¡Arriar la mayor!" "¡Largar el ancla!".

Aún no había señales de las dunas de la isla Sable. Cómodamente anclamos en medio del tranquilo oleaje de la marejada, luego, fuimos abajo por un cordial desayuno. Como nos demorábamos con el café, Alec metió su cabeza por la escotilla y echó un vistazo.

"¡Tierra...!" gritó, "¡y no en la nariz!". La bruma había subido; pero pequeñas olas espumeaban a 400 yardas de la playa. Podíamos ver la antena del radiofaro, su punta "pinchaba las nubes". Triunfalmente hicimos sonar nuestra sirena, 3 veces, como lo recomendaba nuestro Derrotero (Sailing Directions). Esperamos. No hubo respuesta. Tocamos nuevamente la bocina y observamos el paisaje que se levantaba y caía con las ondulaciones del terreno. La playa permanecía desierta y nosotros estábamos un poco ofendidos por esta falta de bienvenida.

"Podríamos ir viendo la ruta de abajo, hacia el faro Oeste", sugirió Alec.

Siguiendo la brumosa costa, el yate navegó a motor lentamente hacia el Oeste a lo largo de la playa, sondeando constantemente. Extrañamente, el agua más cerca de la orilla era más profunda que donde anclamos por primera vez.

A través de una hendidura en la gran muralla de arena, vi las puntas de los techos y un faro. "Trataremos de desembarcar aquí" dije. Después de 8 días en el mar, la tripulación estaba ansiosa de un día de tierra.

El mar estaba increíblemente calmo. Pero el tiempo cambia velozmente; por esto, insistí que nuestra tripulación mantuviera turnos en pie, haciendo guardia en el "White Mist". De parte de viejos testigos presenciales sabíamos qué podría sucedernos.

"El Sol a menudo sale claro, dando indicaciones de que el buen tiempo se mantendrá", advierte un historiador de la isla Sable; "repentinamente una bruma opaca de color plomizo obscurece el

Sol... el cielo toma una salvaje y poco usual apariencia. El viento comienza a levantarse en caprichosas ráfagas... Ahora el ventarrón estalla con horrible furia, azotando hasta la cumbre de los cerros, llevando delante de él una nube de cegadora tormenta de arena..."

ASOMBRADOS ISLEÑOS SALUDAN A FANTASMAS

Hazaña insólita: ¡un pequeño bote toca tierra en Sable!

Calma, como estaba el agua, la marejada era más que suficiente para nuestro pequeño bote de 8½ pies. Pero la pequeña concha de caracol se dirigió a la orilla, aunque una ola la inundó a la primera zancadilla, en agua hasta la altura de nuestros tobillos.

"Probemos la técnica de la isla Pitcairn para remar" sugerí a Kim Frinel de Seattle (Washington). Cuando los isleños del Pacífico llevan sus grandes botes a través de las rompientes, ellos esperan pacientemente, cuentan cinco oleadas y entonces reman igual que el viejo Harry, a la orilla. Nosotros tratamos de usar la misma táctica y así desembarcamos pisando una tierra casi seca.

No vi vida, ni oí ningún sonido, excepto el rugido de la marejada del Atlántico rompiendo en la barra occidental. Mechones de bruma aún se agarraban a las dunas igual que algodón cardado. El panorama era tan frío como las historias de fantasmas que rondan este lugar.

Curiosamente sentí ojos clavados en nosotros. Mirando hacia arriba a la duna de 30 pies de altura, yo vi, estaba en lo cierto: un gran potro negro de orejas paradas y crin atezada por el viento, nos desafiaba igual que un centinela. Un relámpago de su cola y él se había ido. Sí, caballos aún vagaban en Sable.

Nuestros pies se enterraban en la arena suelta haciendo muy trabajosa la subida de la duna. Bajo nosotros se extendía un verde valle con un pequeño agrupamiento de casas, una aldea naciendo del mar.

"Gente", dijo Gil, señalando a un hombre y una mujer parados en una mancha de verde. La mujer levantó su muy femenina gorra y nos escudriñó. Yo hice señas. El gorro se inclinó hacia abajo y ella reanudó su trabajo.

"Estoy seguro que nos vio" dijo Gil, con una voz en ningún caso segura. Nuevamente ella miró hacia arriba y luego, rápidamente hacia abajo. Sin necesidad, yo pensé en los piratas y en los naufragos que alguna vez vivieron aquí.

Caminé hacia la mujer, levantando la mano. Ella y el hombre caminaban a gatas sembrando fresas. "Pero, ¿cómo lo hizo para meterse aquí?", preguntó ella incrédula. "¡Nadie ha desembarcado en esta isla por años, excepto desde botes del Gobierno!",

Los vapores desde Nueva Escocia hacen las 14 horas de viaje a Sable, cuatro veces al año, para hacer el servicio de los faros, llevar suministros y heno para los caballos.

"Ustedes venían del mar y la bruma" dijo ella. "¡Yo pensé que Uds. eran fantasmas!". Ellos eran los Norman Bell que habían emigrado a Canadá desde Dumfries, Escocia. Por un año habían vivido en Sable donde cuidaban la estación Diesel que genera toda la energía eléctrica de la isla.

"Yo también llevo el apellido Bell", dije. "¡Bien, todos debemos ser teléfonos Bell!" rió mi anfitrión. "Correcto que Ud. piense así", dije. Entonces expliqué que mi abuelo —el inventor Alexander Graham Bell— era el responsable del interés de toda mi vida por la isla y la razón de estar aquí.

"Perdóneme", dijo la Sra. Bell, "he olvidado cómo conducirse con las visitas, tenemos solamente cuatro botes del Gobierno al año. Uds. deben venir a nuestra casa".

LA VEGETACION Y LAS TORMENTAS DE ARENA

Los Bell cogieron sus fresas e hicimos el camino hacia una casa hermosamente pintada. Apenas pasamos el vestíbulo, ella alcanzó un gran refrigerador y sacó un jarro de lata con limonada. Un momento después estábamos saboreando una refrescante bebida de fresas, acompañada con torta de frutas y conversando sobre la vida del lugar. Algunos de los muebles de los Bell estaban dañados de cuando fueron traídos a tierra ("el bote encalló y el agua arruinó nuestro juego de muebles"); a pesar de todo, la casa era atractiva y cómoda.

Maceteros de begonias y fucsias estaban repartidos en el living-room. Yo recordé el diario de Grampy Bell: "Flores de varias clases han crecido exitosamente en casa, pero la empequeñecida apariencia de toda la vegetación del exterior muestra que el tiempo no es siempre suave".

"Sí", dijo el Sr. Bell, "el viento y la arena cortan todo. No tenemos ni un simple árbol". Sin embargo, fragantes orquídeas rosadas y guisantes de playa sazonan las arenas con color; además, crece silvestre en Sable, la *Aster novi-belgii* que muestra flores blancas; la variedad común de los jardines de este aster usualmente florece azul. También sobrevive y se desarrolla en la isla la flor "Chispa roja", dulce fresa silvestre que madura a mediados de julio.

"Ud. tiene interés por la geografía" me dijo la Sra. Bell pasándome en la mano un mapa, "la isla Sable es una isla de arena flotante, constantemente moviéndose, anclada a la plataforma continental. Vea cómo se ha movido alargándose hacia el este y se ha achicado desde su descubrimiento, alrededor de 1500".

El cartógrafo portugués Pedro Reinel la llamó "Sanda Cruz", y en los primeros mapas ingleses, italianos y franceses varió de tamaño. En 1633 un holandés, Johannes de Laet, informó: "Sable... es cerca (cuarenta millas) en alrededor... el mar... siendo poco profundo y sin bahías, y teniendo una mala reputación por los naufragios".

Otros, quizá de puro miedo, calcularon la isla como de 200 millas de largo con dunas elevándose 800 pies. La punta oeste se ha ido recortando ante las tormentas: 6 millas entre 1766 y 1899; 3 entre 1899 y 1959. Entretanto la punta Este verdaderamente creció.

Mares voraces y vientos han carcomido las dunas de la isla hasta hoy en que mide con dificultad una milla de ancho y alrededor de 23 millas de largo. Amplias playas de arena y lejanas rompientes son los restos que quedan de la vieja isla. Una zigzagueante y verde línea de vida vegetal divide la estrecha costa norte de la extensa costa sur. Al mismo tiempo que pataleantes ponies arrancan de cuajo los pastos estabilizadores, el viento cava pequeños cráteres que termi-

nan formando grandes quebradas. El extremo oeste de la media luna desaparece en el mar, extendiéndose sumergida por 20 millas. La restallante resaca de invierno socava la playa tallando ondas en la arena. De igual manera, mares enturbiados cambian y moldean las rompientes más allá de la orilla.

"Ud. puede seguir la erosión por nuestros faros", anotó la Sra. Bell. Desde el primer faro que fue construido en 1873, el mar se ha tragado seis, uno detrás de otro. Las rompientes baten hoy sobre las ruinas del faro Oeste que abuela vio muy tierra adentro".

"Las dunas cambian de la noche a la mañana con las tormentas, y los hitos desaparecen" comentaba la Sra. Bell. "Así es difícil reconstruir la historia de la isla". Ella nos contó que después de una severa tormenta en 1963, un residente isleño encontró el expuesto esqueleto de un hombre joven que había muerto de hambre. "Y con el cuerpo" agregó, "él encontró unas viejas monedas inglesas fechadas en 1760, y esto"; ella mostró en la mano una media docena de balas de plomo de mosquete y una hebilla de zapato.

Cerca de la vieja Estación Principal está la "tumba francesa", nunca abierta. ¿Fueron éstos, accidentes de las largas campañas entre ingleses y franceses en el Nuevo Mundo? Sabemos que en 1746 el Duque de Anville, en su expedición contra las colonias británicas, perdió un transporte y un brulote aquí. Tal vez eran éstos, hombres heridos que volvían de la guerra al hogar. ¿O fue este buque dirigido contra las rompientes por naufragos que asesinaron a su tripulación para apoderarse de la carga? No hay nada seguro.

Hemos sabido que en el otoño de 1799 el velero británico "Francis" se perdió aquí con toda su tripulación. Ellos traían desde Inglaterra el equipaje del Duque de Kent, tesoros de muebles, platos, libros y mapas.

Por años, un feo rumor rodeó el hundimiento del "Francis". Las historias hablan de joyas y raros artefactos vistos en los hogares de ciertos pescadores de Nueva Escocia, "cosas de la isla Sable" explicaban enigmáticamente los hombres. Algunos dicen que sobrevivientes del "Francis" llegaron a salvo a la isla Sable,

solamente para ser asesinados por sus tesoros. Una proclama fue publicada en 1801, se hicieron investigaciones, y ciertos residentes de la isla —náufragos seguramente— fueron echados al continente. Sin embargo, después de este obscuro incidente un nuevo papel llegó para la isla Sable. Las autoridades de Nueva Escocia establecieron una estación salvavidas. En las siguientes décadas, cientos de víctimas de naufragios debieron su salvación a estos salvavidas.

En los tiempos en que los buques se estrellaban contra la isla Sable, dos o tres veces al año, los salvavidas patrullaban la isla. Ellos escudriñaban a través de las nieblas de verano y de las punzantes ráfagas del viento invernal por una vela distante o restos de naufragios. Hoy los jinetes recogen botellas soltadas desde el continente para el estudio de corrientes. En un experimento, 827 botellas fueron soltadas desde Nueva Escocia; de 56 capturadas, 24 provenían de Sable, sugiriendo un tremendo remolino alrededor de la isla.

"Encontramos sólo unas pocas reliquias de naufragios ahora" dijo la Sra. Bell. Ella encontró parte de la popa de la barca italiana "Raffaele D", naufragada en 1896, uno de los escasos souvenirs de 500 desastres. "La arena traga todos los restos de naufragios, igual que arena movediza", dijo ella, "y los vientos y corrientes llevan objetos flotantes alrededor de la isla y luego mar adentro", o como Grampy anotó, "el viento en dirección equivocada ayuda a arrastrar los cuerpos a la costa".

EL CENSO DE LA ISLA SEÑALA 200 PONIES

"Han tenido mucha suerte con el tiempo", nos dijo Norman Bell. "Este mar calmado no lo hemos tenido en meses". "En muchos días no se podría ni soñar de desembarcar en un bote chico. Hace mucho tiempo no hay lanchas grandes para darles una mano a las visitas".

La Sra. Bell llamó por teléfono a Douglas Harrington, el oficial a cargo de la estación meteorológica. El prometió venir pronto.

"¿Cuánta vida hay en la isla?, pregunté.

"Justo 13" respondió la Sra. Bell, "y alrededor de 200 ponies".

Por la ventana se veía como pastaba un rebaño de empenachadas crines y colas; bayos, castaños, negros y varios peludos potros de un color rosado-cervatillo.

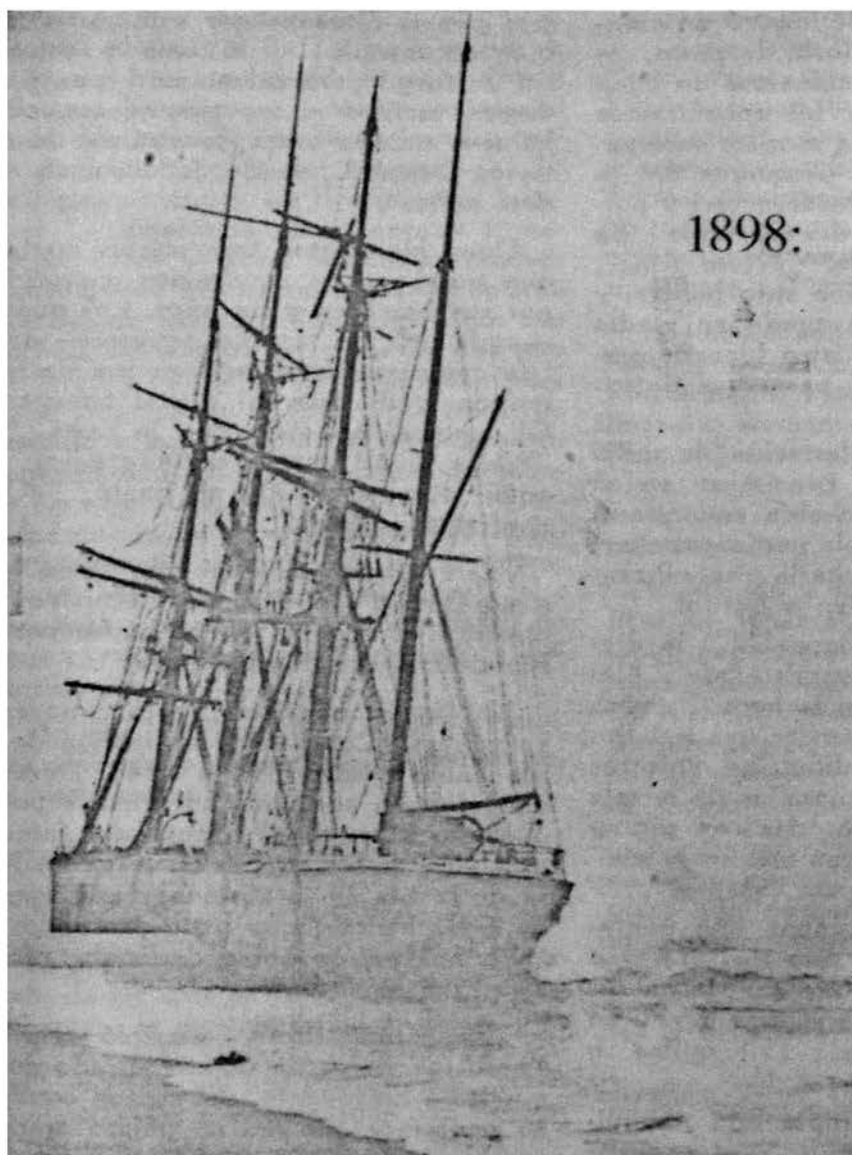
El origen de estos ponies está perdido en obscuras historias. Pueden haber descendido de un grupo embarcado para la isla desde Nueva Inglaterra en 1738, o, más recientemente, de un piño que sobrevivió del naufragio de un velero español, en las afueras de Sable. Cualquiera que sea el árbol genealógico, los ponies han prosperado aquí desde la XVIII centuria, viviendo por más de 40 generaciones en rebaños de 6 u 8 en pequeños pastizales; y muchos marinos debieron estar agradecidos por el "caballo-venado", como ellos llamaron a su dieta de supervivencia.

El Diario de Grampy de 1898 dice: "Estos ponies no son pequeños, igual que los ponies de Shetland, pero son bonitos y de un tamaño cercano al de un caballo normal". El explicó: "Los ponies originales no eran lo suficiente fuertes para arrastrar los botes salvavidas sobre la playa. De todas maneras, un grupo de yeguas y potros reproductores fue introducido desde el continente... después de la captura de los potros nativos. Los mulatos resultantes son más grandes y más fuertes que los ponies originales; ellos pudieron ser usados para el trabajo de las Estaciones". Este mestizaje comenzó poco antes de 1898.

SALVAJES GALOPADAS, SUAVES DESEMBARCOS

E. Sr. Harrington y sus asistentes llegaron unos pocos minutos después en el único "bus" isleño: un pesado tractor y su trailer.

"Bienvenido a la isla Sable" dijo el Sr. Harrington, sonriendo por entre su exuberante barba negra. Sus ayudantes esperaban montar ponies en pelo para retozar juguetonamente. Salvajes unos, corcoveaban, dando saltos y sacudiendo a los jinetes a la arena. "En la isla, sólo tres ponies son bastante mansos como para cabalgar", me dijo un joven ayu-



1898:

Fantasma majestuoso: igual que un buque en dique, el "Crofton Hall" se anida contra un banco de arena creado por olas arremolinadas alrededor de su casco. Bell apuntó en su diario: "Fue arrojado a la costa en abril de este año (1898) —espléndido buque— parece perfecto excepto (pero ésta es la gran excepción) que su casco está quebrado en dos mitades". Todo naufragio es tragado por las arenas rápidamente.

dante, "y solamente uno está domado para arrastrar un carro".

Pero los golpes de la Naturaleza hacen un equilibrio entre los ponies de espíritu bullicioso y la arena de suavidad de azúcar. Yo no vi ni una sola roca en toda la isla.

"Me gustaría mostrarle más la isla, nuestra estación meteorológica, y el naufragio del "Manhasset", sugirió el Sr. Harrington. Como el bus patinaba en la arena suelta mientras subía las dunas, nuestro anfitrión comentó: "Nosotros le llamamos a esto, un camino". El cálido sol molestaba a través de las nubes, fundiendo la niebla e iluminando los lozanos pastos en las quebradas entre las dunas.

Pequeños grupos de ponies pastaban aquí y allá.

Pero todo el rato, nosotros estábamos pensando en el "White Mist" y en el tiempo. Si se levantaba un viento fresco y comenzaba la resaca, el "White Mist" tendría que salir mar adentro inmediatamente; podrían pasar semanas antes que él pudiera retornar. El Sr. Harrington nos alentó, como quiera que sea: "El pronóstico, niebla y ligeros vientos".

Como llegamos a la cima de una loma, vimos el domo del radar y los edificios de la estación meteorológica, todos juntos, amontonados rígidamente. Desde aquí enviamos telegramas al continente informando que habíamos desembarcado sanos y salvos en Sable.

Doug Harrington nos mostró un montón de brillantes flotadores de pesca, de vidrio y aluminio. "Caminamos un buen poco por las playas y los encontramos botados en la arena; de muchas nacionalidades, igual que los pesqueros de los que provienen. Estos son franceses y portugueses. Los más grandes son rusos". En efecto, por la radio del "White Mist", oímos un gutural marino ruso hablar; y una vez, habíamos navegado en medio de un escuadrón de cuatro blancos pesqueros rusos; factorías pesqueras flotantes.

Un operador de la estación de radio estaba conversando con Alec en el "White Mist". Alec había encontrado una frecuencia que Sable podía escuchar; así tuvimos una corta charla tranquilizante que todo estaba bien a bordo.

"La próxima vez viene Ud." le dijo Harrington, "ponga un cristal de 2.800 kilociclos cada hora en la hora. Es también una buena idea enviar una palabra al meteorólogo de Halifax, así nosotros le esperaremos". Las murallas de la sala de radio estaban decoradas con pin-up girls. "Las dos únicas mujeres en la isla" explicó Harrington, "¡son casadas!".

Dos hombres observaban una pantalla de televisión. "No está mal el video hoy", comentó uno. Pero yo vi con dificultad, yo puedo ver sólo "nueve" en el video desde Sidney, 150 millas al norte.

"No piense que siempre está tranquilo aquí" dijo Harrington. "Las tormentas son muy dramáticas". Nos contó de olas de 60 pies reventando en las rompientes y rodando a las playas; luego nos mostró unos vidrios de ventanas "escarchados", opacos por las tormentas de arena de una sola estación.

COBERTIZOS SALVADORES DE VIDAS DE NAUFRAGOS

Durante tales tormentas, los cobertizos-refugios a menudo han salvado vidas. Doug Harrington me mostró una bitácora de 1855: "E. Nisibis... golpeó en la barra N.E.... durante un muy violento ventarrón... La tripulación se agarró a los restos náufragos hasta... que milagrosamente fueron arrojados a la costa... era poco menos que imposible para nuestros hombres ir a los alrededores;

por si estos pobres camaradas habían encontrado... la casa o refugio sin un fuego para calentarse y pan para comer, escribió el superintendente, ellos habrían muerto antes de alcanzar la estación oriental, siendo la distancia... siete millas".

Doug Harrington trajo cartas marinas que situaban los naufragios conocidos por sus nombres y sus años. Los puntos—cada uno un terrible desastre—orlaban completamente la larga isla de forma de medialuna. El oficial navegante Gil, estaba fascinado con la carta. "El "White Mist" estaba anclado cerca de aquí" dijo, señalando un punto. "¿Qué naufragio es éste?".

"Este debería ser la goleta "Arno" replicó Doug, "hundida en 1846. Yo les mostraré el reporte oficial hecho por el superintendente Joseph Darby".

Un testigo presencial, este pintoresco viejo capitán comandó la estación de la isla Sable desde 1830 a 1848. Durante una violenta tormenta invernal, reportó que olas gigantes se agrupaban (amon-tonaban) en los bancos de arena de fuera de la isla en la costa norte. A través de estos bancos muy poco profundos el "White Mist" se había deslizado, recién esta mañana.

"Repentinamente", escribió Darby, "nosotros vimos un objeto al lado norte muerto a barlovento, del cual al comienzo pensamos que era un pájaro grande, pero poco después descubrimos que era una vela, distante cinco o seis millas, y que corría desmantelada delante del tremendo temporal, muerta en una costa de sotavento... increíble que cualquier nave pudiera venir de tan gran distancia y sobrevivir a través de montañas de agua espumeante...".

A través de sus gemelos, Darby observó a la goleta aproximarse sobre las olas que "hacían aparecer cierta su destrucción. Milagrosamente, el mar delante del buque parecía volverse "liso como un vidrio... Cuando se aproximó un poco más cerca, nosotros pudimos ver... dos hombres haciendo grandes esfuerzos con sus brazos... Otra media milla los trajo a la playa, y su proa golpeó la arena". Sano y salvo en tierra, el patrón del "Arno" explicó cómo había salvado a todo el mundo.

"Se amarró él mismo al timón", continuaba el reporte de Darby, "envió a todos sus hombres abajo, excepto dos, y clavaron las puertas de los camarotes. El tenía dos grandes barriles colocados cerca de los obenques del trinquete... El entonces ordenó a sus dos mejores hombres... amarrarse ellos mismos firmemente a los barriles, los cuales estaban parcialmente llenos con grasa de ballena y aceite de pescado. Cada uno tenía una cuchara de madera de cerca de dos pies de largo y... ellos las levantaban para sacar la grasa de ballena y el aceite de pescado y los arrojaban al aire, tan alto como podían. La gran violencia del viento los arrojaba lejos a sotavento, esparciéndolos sobre el agua, haciendo la superficie suave delante de ellos, dejando un brillante sendero detrás... La tormenta bramaba pero ni un barril de agua cayó sobre el puente en todo el recorrido final".

Así escribió el capitán Darby en 1846, oficialmente, pintorescamente quizás, pero verídicamente.

DONDE EL MAR SE VUELVE ASESINO

El Atlántico descarga su furia; el embate de las olas se estrella en los bancos de arena; la espuma vuela en la tempestad. "La más violenta de estas tormentas" escribió un historiador de Sable, "golpea a los más atrevidos con horror, si no con terror. Toda la fuerza del Atlántico batiendo sobre una costa de 15 millas parece hacer temblar la tierra hasta sus cimientos...". Buques sacados fuera de rumbo por ventarrones y caprichosas corrientes afrontan peligro aquí. Una vez que la quilla de un buque toca fondo de arena, él está condenado. Las costuras del buque crujen y la arena sube en la sentina hasta que los fondos del buque se quiebran bajo la carga.

Para ver las rompientes, nuestro "bus" recorrió un cuarto de milla a través de la llana playa sur. Golondrinas de mar nos seguían, chillando y molestando para que no invadiéramos sus territorios de anidada.

Con lo que más nos divertimos fue con las focas. Pero su número ha disminuido desde que el abuelo registró "cientos" y aún "miles" en estas playas. Al menos

sus hábitos perduran. Como él reportó, "...cada foca tenía su cabeza erguida observando nuestra aproximación... Ellas parecían hacer ostentación de no tener miedo, solamente curiosidad por echarnos una mirada a nosotros. Un pavoroso sentimiento de ver una cabeza de parecido humano con grandes círculos alrededor de los ojos que saltaban repentinamente del agua para mirarlo a uno".

La niebla aún flotaba sobre el océano cuando alcanzamos las rompientes. Potros marinos cargaban desde lejanas y distantes tormentas, estallaban a nuestros pies. ¿Qué sucedería si el ventarrón soplara de nuevo? El mar se levantaría y estas olas crecerían monstruosas, abrumándonos.

Volviendo a las dunas, estábamos felices de tener senderos que seguir y a Doug para guiarnos. Piedad para el pobre marinero tirado aquí por las olas en un rugiente maelstrom. El podría dar traspies por millas a través de estos llanos en dirección equivocada, tal vez para ahogarse lejos en la punta Este.

Sin embargo, en este solitario pedazo de tierra miserable, húmeda arena, nosotros aún podíamos ver el sendero de los ponies. Tierra adentro, entre las dunas, pasamos al lado de esqueletos de ponies atrapados indefensos por tormentas invernales.

"La vida no es fácil, ni aún para ellos", dijo Doug. "Cada otoño traemos heno para alimentar los caballos domésticos en el invierno. Algunos de ellos aceptarán luego, pero los realmente salvajes prefieren forrajear". En invierno una capa de nieve crea un paisaje ártico; el frío atlántico se ensancha en el horizonte bajo un cielo sombrío. Desde noviembre a marzo, breves tormentas de nieve aúllan desde el norweste, seguidas por rachas de lluvia que usualmente lavan y sacan lejos el blanco manto. La nieve en Sable raramente permanece más allá de una semana, pero el invierno de 1964-65 fue severo; nieve y hielo permanecieron dos meses, y muchos ponies murieron. Los peludos e hirsutos ponies de Sable esquivan el establo. "Ellos son extremadamente resistentes", escribió el reverendo George Patterson en la 19ª centuria, "soportando el más inclemente tiempo con sólo el abrigo de algunas lomas de arena". El pasto incrustado en

la nieve les provee de alimento; para agua, ellos quiebran el hielo de las charcas con sus pezuñas.

Como dimos vuelta a la playa sur, vimos el último naufragio de la isla Sable: la punta de un mástil con los cruzados penoles de una verga, erguido igual que un sepulturero, del "Manhaseet", un carguero panameño que en ruta de Hampton Roads, Virginia, a St. John's, Newfoundland, se fue a pique en las afueras de la costa sur, el 4 de julio de 1947.

"Esto fue el año que fue instalado el radiofaro", explicó Doug Harrington "y los buques comenzaron a llevar radar y sonar. Desde entonces no hemos tenido ningún naufragio".

Pero si una tormenta silencia el radiofaro —si esta victoriosa señal V (tres-cortos-y-uno-largo) fallara— o si la isla se desgastara y desapareciera, como un geólogo lo predijo, entonces en los bancos de arena no señalizados de Sable, caerían marinos en la trampa.

Serpenteando de vuelta, avistamos un grupo de vivaces "pájaros grises" como los isleños suelen llamar al gorrión Ipswich (que aunque asustadizo en el continente, este pájaro de 6 pulgadas es relativamente manso en esta solitaria isla); este pájaro del continente que sólo anida en Sable. Llamado por Ipswich, Massachusetts, donde primero fue encontrado, este pequeño morador de las dunas alcanza en invierno desde New England a las playas de Georgia. Pero su hogar de crianza permaneció en el misterio hasta 1894, cuando el primer nido fue encontrado aquí. Ahora sabemos que esta pequeña extensión de arena es su único lugar en el mundo de anidada, y su declinante cantidad en el continente puede ser debida a la erosión de estas dunas torturadas por las tormentas.

Finalmente nuestro sendero nos llevó al único lugar de la isla Sable que aún evoca un espíritu del pasado; la abandonada Estación Salvavidas Principal. Desde que la necesidad de lanchas salvavidas con sus correspondientes dotaciones se desvaneció, estos abrigados hogares han llegado a ser una pálida ciudad fantasma.

La casa del superintendente (evacuada en 1950, cuando la estación principal fue movida hacia el Este; el edificio se derrumba un poco cada año), la vieja



Levantando sus faldas por encima de la espuma, una mujer de madera sin cabeza parece salir del Atlántico. Este mascarón de proa, encontrado por un isleño en las dunas, vino de un buque desconocido. Ella adorna el Museo Marítimo de Halifax.

barraca para marinos náufragos, y el cobertizo de los botes salvavidas (construidos en 1893), víctimas de vientos explosivos, pueden sufrir un colapso con cualquier otra tormenta severa. Estas construcciones están todas semi-derrumbadas y parcialmente enterradas en herbosas dunas. Murallas alguna vez hermosamente pintadas, han tomado el luminoso gris de las maderas a la deriva.

El lugar era completamente extraño, y sin embargo, familiar. Entonces yo recordé las marchitas fotografías tomadas por el abuelo en su visita a la isla. Casas levantadas recientemente, pintadas, detrás de hermosas vallas. Hombres con elegantes mostachos posaban con damas en ondeantes faldas y con sombreros.

En días despejados el vigía podía observar la mayor parte de la isla desde una torre que estaba levantada aquí. Pero con niebla o tormenta, él patrullaba la playa "montado en un robusto ponie", como un viejo cronista reportó, "algunas veces, de cara a una furiosa ráfaga... nieve, granizo, o lluvia, o arena en movimiento (tanto como para hacer doler el rostro), tanto que a veces estábamos contentos de conseguir protección detrás de una duna de arena... A la larga en-

contramos al relevo de la próxima estación. Allí intercambiábamos notas, volvíamos sobre nuestros pasos y reportábamos a nuestros respectivos mandos. Así se hacía el circuito completo de la isla".

Abuela vio estas patrullas y escribió que ellas examinaban "cada pulgada de la costa, de manera que ni una botella pudiera escapar a su descubrimiento".

Cuando los buques en apuro eran avisados, los voluntarios lanzaban sus botes salvavidas. Yo puedo imaginar la embarcación atravesando estallantes rompientes. ¡Cómo los marinos de los buques zozobrantés deben de haber rezado por estos heroicos remeros!

Mis pensamientos volvían atrás a 1853 cuando la notable humanista y filántropa Dorothea Lynde Dix visitó la isla Sable en una misión similar a la del abuelo. En los tres días que estuvo aquí, ella presencié el naufragio del "Guide", de 132 toneladas, de Londres, el cual se fue a la costa con todo su velamen desplegado, en el lado sur de la isla. Las lanchas rescataron a la tripulación aunque con fuerte resaca, pero el capitán "se había vuelto loco furioso y no quiso abandonar la nave", escribió un espectador.

"Miss Dix cabalgó a la playa donde el último bote de la desgraciada nave tocaba tierra, y allí se enteró del triste destino de su capitán... Ella rogó a los marinos que volvieran al naufragio y trajeran a él a la costa, y que lo ataran si fuera necesario... Ellos obedecieron a sus requerimientos, y pronto estaban de nuevo en la playa, con su capitán amarrado de pies y manos. Ella le soltó las cuerdas... y lo persuadió que agradeciera a los marinos haberle salvado la vida".

La experiencia convenció a Miss Dix que la estación necesitaba hotes salvavidas más modernos. Cuando ella volvió a los Estados Unidos, recogió fondos, y la estación recibió dos nuevos botes.

Nosotros subimos las escaleras obstruidas de arena de la Comandancia de la vieja Estación Principal, la cual rebautilizamos "la casa para marinos naufragos" que abuelo había descrito y visto sombrío: "salas... igual que camarotes de buque". Pero en vez de literas había catres de hierro, oxidados como las herramientas de una herrería".

Pisando un umbral enterrado en la arena, entramos a la casa del Superintendente y exploramos sus abandonadas salas. El baño era una pieza de museo. Debajo de una glorieta de tubos estaba colocada una vieja tina de baño estañada, elegante, incómoda. En otras piezas, murallas con pesado papel de murallas victoriano, pelado; una pieza con un adornado dibujo floral debió de pertenecer a una mujer. Mientras merodeábamos yo pensé en Robert Boutilier, el superintendente cuando mis abuelos vinieron aquí. Años más tarde, la Sra. Boutilier aún se carteaba con mi abuela.

"Las cartas son visitas de amigos para nosotros aquí", escribió ella, "Nosotros hemos tenido tal tempestuoso y frío invierno... casi continuos vendavales desde enero hasta el naufragio del "Moravia" (un buque de línea regular alemán que llevaba cocos y vino)... yo me paraba en la ventana observando las espumeantes y blancas montañas de las rompientes". Cuando el tiempo era medido por naufragios, que eran rápidamente enterrados por la arena, ¿qué idea podía hacerse de la violencia de estos mares?

La Sra. Boutilier siempre incluía solitarios pedazos de noticias familiares. "Yo tengo solamente una hija en casa conmigo este invierno... (Bertha) siempre ha deseado seguir un curso de educadora de párvulos... creo que es mejor para ella, ya que necesita más vida social".

Su marido escribió a Grampy: "Estoy temiendo tener malas noticias de 6 ó 7 meses atrás. Por supuesto, nosotros somos igual que esas personas abandonadas en una isla, constantemente vigilando por el humo de un vapor; y dentro de la quincena última todos estaremos sin tabaco, lo cual es para muchos de ellos más serio que quedar sin carne de vacuno... Toda mi familia está feliz de gozar de buena salud".

Sin embargo, él estaba trágicamente equivocado. Pronto los Boutilier se enterarían que su hija Bertha, la estudiante de educadora de párvulos, había muerto repentinamente de fiebre tifoidea en el continente. "Lo más pesado para nosotros", escribió la Sra. Boutilier, "fue que el buque que nos trajo la noticia de su muerte, también nos trajo sus saludos

de Pascuas a la familia, ya que ella había sido mandada a tomar un descanso de dos meses aproximadamente".

Una de estas piezas debe haber sido de ella.

"Las viejas construcciones se están deshaciendo rápidamente", dijo Doug Harrington. "Una resquebrajadura se abre, entonces, en una tormenta de invierno, una ráfaga de viento entra, y la casa revienta".

"¿Uds. no tienen botes ahora?", pregunté. "¡Solamente uno!, un pequeño esquife", dijo. "Los niños lo usan en el Lago Wallace cuando están pescando o cazando patos".

En las dunas protegidas de las cercanías del lago, florece la hermosa flor "Bandera Azul Real" (Iris versicolor). El lago se extiende, verde y pantanoso, por cinco irregulares millas. Una vez estuvo abierto al mar y fue usado como bahía, pero, en 1836 dos veleros americanos fueron cogidos dentro durante una tormenta y naufragaron.

Ahora el lago Wallace figura en el folclore canadiense como el húmedo hogar de fantasmas. La Sra. Copeland, una dama asesinada por ladrones de restos naufragos por un anillo, vuelve según la leyenda luciendo el muñón de un dedo perdido, cercenado por sus asesinos. Igual que el salvavidas-fantasma, un hombre ahogado en una misión de rescate una centuria atrás; la Sra. Copeland no ha sido vista últimamente.

Luego del recorrido a la isla en bus, volvimos a la casa de los Bell, donde fuimos festejados con un fabuloso asado en el que también estuvieron presentes los integrantes de la estación meteorológica. "Un punto notable de la comida", dijo el autor de estos relatos, "fue el pan

hecho en casa". Sable debe importar todos sus suministros.

CINCO OLAS, Y ADIOS

La luz del atardecer estaba palideciendo, nosotros debíamos partir. El tractor nos tomó pasado la casa de los Bell y entonces, a la playa. Nosotros contamos cinco largas olas y en nuestro pequeño bote regresamos al "White Mist". Alec llamó a Radio Sable para decir "Gracias y Adiós".

Izamos las velas, levamos ancla y navegamos a motor, lentamente al mar. Doug Harrington agitó un pañuelo desde la playa, cerca del sitio donde la goleta "Arno" se había hundido. Un rebaño de ponies se movía en fila india a través de las dunas.

Repentinamente el agua verde palideció, y yo vi arena.

"Diez pies", gritó Gil. "Paren la máquina, estamos corriendo sobre un banco".

¿Iba el "White Mist" a ser cogido después de todo en las sorbentes arenas de la isla Sable?

Suavemente costeamos hacia aguas profundas, y entonces yo recordé esta barra de arena donde nosotros habíamos primero anclado al venir.

Gobernando lejos de nuestra peligrosa recalada, navegamos en claro de bancos y rompientes de fuera de la barra occidental. Nuestro ecosonda nos recordaba de nuevo las ondulantes serranías: muy profundo, muy poco profundo, muy profundo.

Y aún Doug parado allí; una mera mancha retrocediendo en la playa, una advertencia de que la sola permanencia en la isla Sable es SOLEDAD.



