EL ODIO CIEGO DEL CABO DE HORNOS

Por

Reinaldo RIVAS González

Capitán de fragata, Armada de Chile

RICHARD HOUGH, escritor británico, en febrero de 1969 se embarcó con su esposa en el patrullero "Lientur" de la Armada de Chile, para recorrer y conocer el área de Tierra del Fuego. Durante más de 15 días de intensa actividad marinera que cumplió el buque en su tarea de aprovisionamiento de faros y relevo del personal en los puestos de vigía, el señor Hough conoció, vio e incluso desembarcó, en todas las partes posibles, entre otras, Cabo de Hornos y Diego Ramírez.

Producto de su feliz permanencia a bordo de nuestro buque fue uno de sus últimos libros: "The Blind Horn's Hate" (El Odio Ciego del Cabo de Hornos), que en forma muy amena relata la historia de esta región austral y sus hombres, que incluye a los descubridores, conquistadores, nativos y colonizadores, que van desde el primer viaje alrededor del mundo de Hernando de Magallanes y Sebastián Elcano, con los detalles de la maravillosa aventura del descubrimiento del estrecho que hoy lleva el nombre del primero, abarcando también a otros héroes legendarios e ilustres marinos de la época de la vela, tales como Francisco Drake, Pedro de Sarmiento, Isaac Le Maire, Jacobo L'Hermite y los hermanos Nodal, personajes que ponen de relieve el espíritu de empresa de sus respectivos países, en ese lapso de cuatro siglos de incesantes descubrimientos geográficos que dan ese carácter tan apasionante a la historia.

Tampoco están ausentes los relatos concernientes a distinguidos hombres de mar, científicos y misioneros que recorrieron, analizaron y observaron estas tierras con ojos críticos de expertos, entre los cuales destaca el almirante Byron, Lord George Anson, capitán Fitz Roy, Gardiner y Charles Darwin, cuyos nombres han sido perpetuados en la geografía de nuestro litoral.

Respecto del extremo austral del territorio chileno, mirado bajo el prisma crítico y peculiar de una mentalidad sajona unida al estilo dinámico y de redacción ágil y objetiva, el Sr. Hough da un carácter excepcional a los aspectos históricos en general de todos conocidos, y en cada una de sus páginas acota interesantes anécdotas y juiciosas observaciones que demuestran un profundo conocimiento y bagaje cultural, revelándolo como un acucioso investigador dedicado a la reflexión del pasado histórico. Todo ello hace de este libro un documento de gran valor literario, muy ameno e interesante y su contenido general lo entendemos como un elogio a nuestra nacionalidad.

El último capítulo muestra, en parte, varios aspectos que al autor le tocó presenciar en su vida a bordo del "Lientur", como también son de igual interés sus referencias a Tierra del Fuego y a la Patagonia Austral de hoy, con su avance y desarrollo tecnológico de la era contemporánea que, al compararla con la virgen y agreste naturaleza que Magallanes encontró hace más de 400 años, hace verter al escritor inglés observaciones muy particulares, que pueden no estar de acuerdo con la realidad, pero sí encierran una interesante filosofía en sus comentarios sobre la acción devastadora de la civilización.

Por su innegable valor lo hemos traducido al español para ofrecer un trozo de buena lectura que ponemos a disposición de la "Revista de Marina", en virtud que el Sr. Hough, en un laudable acto de reconocimiento respecto de su permanencia a bordo, dedicó este libro al comandante del buque, fineza que apreciamos como una delicada cortesía a la Armada Nacional y a la República de Chile.

El señor Hough y su esposa, a quienes nuestra Armada tuvo el agrado de tenerlos como huéspedes a bordo de uno de sus buques, merecen los mejores elogios. El fue piloto de guerra de la R.A.F. durante la Segunda Guerra Mundial, donde destacó ampliamente como hombre de armas. Al término del conflicto, llevado por sus naturales inclinaciones literarias, iniciadas como publicista, editor y gerente de la firma Bodley Head, siguió finalmente una brillante carrera de escritor en 1955, destacándose y especializándose en temas militares y navales, en cuyos círculos es meritoriamente reconocido por la calidad de sus trabajos. Entre ellos podemos citar, además del que es objeto de esta traducción, otros libros, tales como "La Flota que tenía que morir", "El motín del Potenkim", "Almirantes en pugna", "La caza de la Fuerza Zulu", "Dreadnought", obras que le han merecido un muy bien ganado prestigio como historiador naval y sagaz observador de las cosas del mar.

El libro del señor Richard Hough fue impreso por Hutchinson y Co. (Publisher) Ltd. en 1971, en Gran Bretaña por la Editorial Taylor Garnett Evans & Co. Ltd.

El trozo traducido corresponde al capítulo 8 de su obra y se titula "El extremo austral de hoy día" que señalamos a continuación:

"Antes de empezar a escribir este libro, viajé por el extremo austral, desde el sur de la Patagonia, a lo largo del Estrecho de Magallanes y a través de los canales hasta más allá del propio Cabo de Hornos. Antes de completar los arreglos para que mi esposa y yo pudiésemos hacer el viaje, pocas fueron las personas quienes pudieron decirme algo sobre la actual Tierra del Fuego y no pude encontrar a nadie que hubiese estado más al sur de Punta Arenas. A menos que uno sea inmensamente rico y disponga de todo el tiempo del mundo, hay demasiados obstáculos para poder hacer el viaje a través de las islas en forma independiente. Incluso los ocasionales buques de guerra británicos y norteamericanos que llegan a esta región deben llevar a bordo a un experimentado piloto chileno y el tiempo es tan impredecible que uno puede llegar a encontrarse retenido en algún ignorado fondeadero por muchos días, en forma costosa, inconfortable y aun peligrosa. Finalmente descubrí que debía depender de la hospitalidad de las Armadas chilena y argentina, que tienen una o dos bases navales menores en la zona para atender a los pocos poblados, desplegar su bandera (1) y mantener las ayudas a la navegación. Cuando comprendieron el objetivo de mi viaje, las autoridades navales de estas dos naciones me depararon una cálida acogida y la oferta de toda la ayuda posible.

Hay solamente una base desde la cual uno puede explorar Tierra del Fuego. Punta Arenas sigue siendo no solamente la ciudad más austral del mundo, sino que además es la única ciudad en toda la región. Es accesible desde cualquiera de las grandes ciudades y cuando el tiempo lo permite, hay un servicio de "jets" desde Santiago, mil trescientas

(1) To show the flag. Desplegar la bandera en términos de soberanía nacional.

millas al norte. En ese día de enero, en que mi esposa y yo volamos hacia allá dejando el calor de Santiago y después de tanto leer sobre el "paso" (2) y Tierra del Fuego y llevar por largo tiempo en la mente la naturaleza y configuración de la región, fue muy grato y emocionante ver gran parte de ella extenderse allá abajo mostrando la realidad de los mares y cartas estudiadas durante tanto tiempo.

El avión nos llevó sobre la Isla Grande de Tierra del Fuego, gris, plana y salpicada de lagos, cerca de la costa. Mi ojo ya estaba relacionando características del paisaje con acontecimientos ocurridos en tiempos pasados. Lejos hacia el norte se hallaba la Segunda Angostura, que había revelado el rumbo hacia el sur y el acogedor ensanchamiento del Estrecho a tantos de los primeros navegantes, y cerca de la salida de esas angosturas, el largo contorno de la Isla Isabel —siempre atestada de pingüinos— donde Pigafetta (3) había encontrado "que había muchos lobos marinos y grandes aves", y Drake había matado tres mil pingüinos en un día para salarlos. En algún lugar debajo del ala de estribor del Caravelle, los hombres de Magallanes habían hallado esos cementerios guerreros techados que ocultaban los cadáveres de unos doscientos indios.

Sesenta millas hacia el sur apenas, alcanzábamos a divisar los picachos cubiertos de nieve de la Isla Dawson, dividiendo el Estrecho que se angosta y empieza a curvarse en dirección Surweste hacia Cabo Froward y el canal más ancho tomado por el traicionero Gómez (4) en el "San Antonio".

El viaje desde el aeropuerto nos llevó a lo largo del único camino de cemento en la Patagonia del Sur al único hotel moderno, el "Cabo de Hornos", un edificio de varios pisos que domina la plaza principal con su excelente estatua de Hernando de Magallanes oteando sobre el Estrecho.

Punta Arenas fue establecida como municipio, un fondeadero protegido y una colonia penal en 1850. Al principio fue un tosco pueblo de chozas para cazadores, precipitadamente construido con madera local. Iba a servir también como sede administrativa del nuevo territorio chileno de Magallanes, cuyo primer gobernador fue el coronel Mardones.

Establecida a mitad de camino entre los dos climas del estrecho y con abundante terreno de pastoreo en el interior, parecía ofrecer una buena oportunidad de que al menos una forma básica de agricultura —ovejas, reses, algunas hortalizas de invierno— pudiera florecer. Durante el invierno austral de 1851 el municipio estaba terminado y parecía bien asentada y segura para los trescientos colonos y los soldados, al cuidado del establecimiento penal para convictos.

La primera Punta Arenas no duró mucho más que la Don Felipe (5) fundada por Sarmiento doscientos sesenta años antes y nuevamente el hambre, la violencia y la traición fueron las causas de su destrucción. El 16 de noviembre

---

(2) En castellano en el original, se refiere al "paso del mar al sur" que buscaban los navegantes españoles es decir, el Estrecho de Magallanes.

---

(3) Antonio Francesco Pigafetta, patricio de origen veneciano, el narrador de Hernando de Magallanes en su viaje alrededor del mundo.

---

(4) Se refiere a Esteban Gómez, piloto del "San Antonio" uno de los buques de la expedición de Magallanes, que había tomado parte en un amotinamiento en el puerto de San Julián.

---

(5) Se refiere al poblado Don Felipe establecido por Pedro de Sarmiento en 1580 cerca de la actual Punta Arenas y que dio origen a un terrible suceso que posteriormente lo hizo ser conocido como Puerto del Hambre.

de 1851 los convictos se levantaron y dominaron a sus guardias. Había sido un crudo invierno, la comida había escaseado, un nuevo grupo de trescientos convictos estaba recién llegado y el nuevo Gobernador Muñoz Gamero, que había reemplazado a Mardones, era un hombre débil. El Gobernador y los guardias fueron asesinados, el municipio saqueado y casi arrasado. Los convictos se apoderaron de armas y caballos y se dispersaron hacia el norte por la Patagonia.

El Gobierno chileno perseveró; Punta Arenas fue reconstruido, se hicieron caminos, se reforzó el fuerte y se aseguró la prisión. El pequeño lugar prosperó por más de veinte años. En 1877 hubo otro alzamiento. Los guardias odiaban el lugar tanto como sus obligaciones, y conspiraron entre ellos para deponer al Gobernador. Nuevamente hubo gran derramamiento de sangre y destrucción antes que los convictos y sus guardias partieran al norte en dirección a Argentina. El gobierno probó nuevamente y el lugar fue reconstruido. Y ahora, lo peor había pasado, el apogeo de Punta Arenas duró hasta la apertura del Canal de Panamá en 1914. Durante este tiempo se desarrolló hasta convertirse en un centro lanero para las "estancias" (6) del sur de la Patagonia y de la Isla Grande de Tierra del Fuego, y en puerto para los cazadores de focas. Mientras los clippers provenientes de Australia y San Francisco preferían el riesgo del odio ciego del Cabo de Hornos, marcando una gloriosa era final en la época de la vela, los vapores usaban el "paso" de Magallanes. Punta Arenas se convirtió en una importante estación carbonera.

Trescientos cincuenta años más tarde, la visión ibérica del estrecho convertida en ruta comercial regular hacia y desde el Oriente se hizo realidad; a medio camino entre las dos ciudades de Sarmiento condenadas a la ruina, floreció la colonia de habla hispana de Punta Arenas.

En 1912 la población era superior a los 10.000 habitantes: comerciantes, traficantes, personal naval y militar, artesanos y obreros de los aserraderos, administradores y autoridades portuarias. Siempre había varios vapores amarrados a los tres muelles de madera descargando carbón y cargando lana y carne para exportar. El lugar tenía un aspecto internacional, acorde con la multinacional actividad de exploración fueguina. Había muchos yugoslavos, refugiados de la conscripción y de los problemas balcánicos, en su mayor parte desilusionados buscadores de oro; alemanes e ingleses, dueños de las estancias más grandes; italianos, griegos y unos cuantos suecos, además de chilenos del norte, muchos de los cuales se mezclaron con los últimos sobrevivientes de los nativos. Como un Singapur en miniatura, los europeos tenían sus clubes y sólo se relacionaban entre ellos. El Canal de Panamá y la Primera Guerra Mundial, no arruinaron a Punta Arenas, pero su importancia estratégica y su valor como estación carbonera se redujeron notablemente.

Punta Arenas es lluviosa durante gran parte del año; pasa cubierta de nieve casi todo el invierno y en el verano el sol calienta solamente en las esquinas protegidas de los vientos diurnos —empiezan alrededor de las 10 A.M.— que barren el Estrecho desde el weste. Actualmente viven aquí cinco veces más personas que en 1912, debido principalmente al desarrollo naval, crecimiento burocrático y también, a raíz del descubrimiento de petróleo en Tierra del Fuego. Todavía parece una especie de lugar sin terminar, un pueblo pionero que nunca ha encontrado del todo su camino y duda de su futuro. La mayoría de las casas son de fierro galvanizado,como si hubieran sido burdamente construidas por los morenos habitantes mestizos con un manual de autoconstrucción en la mano. Pero un desafiante orgullo civil late en el pecho del pueblo, donde algunos resistentes jardines azotados por el viento son plantados entre los edificios públicos de aspecto más permanente. Punta Arenas sigue creciendo. Pero tal como los primeros navegantes que tenían que impresionar a sus tripulantes, u ofrecerles doble salario para navegar al sur, así todavía el

(6) En castellano en el original.

Gobierno de Chile tiene que ofrecer franquicias especiales a fin de persuadir a la gente para que venga a vivir aquí.

Desde las ventanas con vista al sur del hotel Cabo de Hornos se puede ver a través de la plana línea costera de Tierra del Fuego, en todo tipo de condiciones de tiempo. Pero la visibilidad siempre parece estar cambiando. En sólo pocos minutos unas nubes negras a gran distancia hacia el weste pasan sobre nuestras cabezas y sueltan nubadas de una lluvia casi horizontal. El Estrecho cambia de tono —de gris obscuro, gris claro, azul mediterráneo al verde, verde obscuro a negro intenso— en pocos minutos. El sol de mediados de verano seca las desiguales veredas de la ciudad una docena de veces en una mañana. Es como una parodia del clima de Escocia.

En nuestro segundo día nos encaminamos hacia el norte de la ciudad a lo largo de la costa, siguiendo la ruta que Viedma (7) y un puñado de sus servidores habían tomado desde Don Felipe en enero de 1587. Era notable que alguien hubiera podido sobrevivir en esta playa plana y pedregosa aparentemente interminable o en la yerma tierra del interior, cubierta de tosco pasto achaparrado y sin protección contra el viento. ¿Dónde se acostaban por la noche? y había varias millas sin señales de agua dulce. La marcha era áspera, la línea costera muy cortada, haciéndose necesario rodear pantanos y lagunas. Después de una larga caminata de seis horas, aparentemente no nos habíamos acercado mayormente a la brecha que marca la salida de la Segunda Angostura entre el extremo nor-occidental de la Isla Grande y el extremo sur de la Patagonia. Aquí, en este desierto lugar, Sarmiento había capturado una vez su "gigante" (8) bautizándolo con el nombre de su rey, y posteriormente había sido acechado por nativos que podrían haber sido parientes de Felipe.

Fue más fácil comprender la entusiasta naturaleza de los informes de Sarmiento y Drake sobre el "Paso", cuando nos encaminamos por tierra al sur de Punta Arenas hacia cabo Froward. Al principio, el tiempo estaba asoleado y las flores de verano, a ambos lados de la huella del camino en dirección a la Punta Santa Ana, se hallaban en plena floración. Esta tierra sí que daba la impresión de ser buena y placentera. Los claros en los bosques parecían suficientemente fértiles y cálidos para cultivar vides, y en los barrancos que se abrían en los costados de los cerros bajos los dulces arroyos —mencionados por Cavendish y sus contemporáneos— fluían hacia el Estrecho cada cierto espacio. No obstante, no había cultivos y sólo vimos algunas robustas ovejas.

Nuestro destino era fuerte Bulnes y Puerto del Hambre. Luego que Chile, último de muchos pretendientes, hubo tomado formalmente posesión del Estrecho y de las islas de Tierra del Fuego, en 1843, un puesto fortificado fue construido en el extremo de la Punta Santa Ana, bautizado con el nombre del presidente militar de la nueva república; el Fuerte Bulnes dominaba el lugar de la ciudad de Sarmiento que era casi una réplica de la ciudad de Don Felipe con cabañas de troncos, almacenes, una capilla y sala de armas, rodeada por una empalizada y protegida por cañones que también podían disparar contra cualquier buque que navegara por el Estrecho sin autorización. Al igual que Don Felipe, antes y que la antigua Punta Arenas que iba a reemplazarla como la capital chilena del sur, Fuerte Bulnes tuvo una corta vida, acorde con la tradición destructiva del Puerto del Hambre. El Gobierno chileno, como harían después los argentinos, imprudentemente usó su avanzada más austral como prisión para algunos de sus criminales más atrevidos. Una noche, los convictos se alzaron contra sus guardias, asesinaron al gobernador y a todos los colonos, se apoderaron de los buques fondeados en la bahía y se hicieron a la vela como piratas. Pasó algún tiempo antes que todos fueran recapturados y ahorcados.

(7) Andrés de Viedma, oficial que quedó a cargo del poblado Don Felipe durante la ausencia de Sarmiento.

(8) Se refiere al primer encuentro de Sarmiento con los indios onas de Tierra del Fuego, notables por su gran estatura.

Fuerte Bulnes se destruyó al efectuarse el traslado hacia Punta Arenas, pero una reproducción del poblado y del fuerte se levanta ahora en el lugar, completa en todos sus detalles, como un monumento a aquellos chilenos pioneros, los últimos de tantos que habían tratado de establecerse en Puerto del Hambre.

Me detuve por largo rato al lado de uno de los cañones de Fuerte Bulnes, mirando sobre la empalizada hacia la quebrada línea costera al sur del "Paso". El cielo estaba negro con muchos tonos de gris obscuro y gris claro, y con desgarrones por donde el sol atravesaba en estrechos rayos hasta el agua. Pero el aire estaba claro y podía ver las dentadas cumbres blancas alzarse cada vez más altas en la distancia austral. Las islas están amontonadas aquí muy cerca una de otra, tal como las piezas desordenadas de un rompecabezas gigante, que es fácil comprender porque durante tanto tiempo se creyó que Tierra del Fuego era el extremo norte de la Terra Australis. Cuando uno sabía que pasando alrededor del siguiente promontorio del Estrecho, en Cabo Froward, uno se encontraría en rumbo noroeste hacia el Mar del Sur, a sólo 170 millas de distancia, terminaba la curiosidad por explorar aquellos islotes y canales de peligrosa apariencia. Por sobre todo, lo que uno deseaba era alejarse del lugar. Habría sido necesario esa monstruosa tormenta del año 1578 para revelar involuntariamente a Francis Drake que ésta no era una masa terrestre austral que se extendía directamente hasta el Polo Sur, sino solamente una multitud de islas e islotes escarpados afinándose en una punta que remataba en el Cabo de Hornos.

Hay un monumento a Pedro Sarmiento en la Punta Santa Ana y yo me pregunto si en realidad lo merece. Puede perdonársele que se haya engañado con la aparente hospitalidad de esta amplia bahía, su seguro fondeadero y las límpidas aguas del río San Juan; y hay que admirar su tenacidad y su ingenua sinceridad. Después de todo fue él quien fortificó efectivamente el Estrecho. El trajo el cañón hasta acá y forzó la marcha por tierra de los soldados para guarnecerlos, aunque luego los dejó morir como perros en sus casas. Me gustaría ver otro monumento al pobre Viedma, quien fue dejado para seguir la lucha. Ya había visto esa desierta playa hacia el norte donde él había avistado las velas de los buques de Cavendish, y ahora seguía por una corta distancia el comienzo de la última marcha, alrededor del rocoso promontorio. Como los miembros de su abigarrado grupo, encontré pocos choritos o lapas y escaso refugio contra el viento y borrascosas lluvias y me di cuenta cuánto deben haber odiado la visión de las interminables y resbaladizas algas, cubriendo las rocas con la marea baja y ennegreciendo el agua con sus ondulantes ramajes. Sentí un desagradable escalofrío a pesar de mis ropas gruesas y estar a mediados del verano, y aquellos últimos colonos ya habían soportado tres inviernos australes manteniéndose vivos con lo que podían encontrar en los bosques y a lo largo de esta costa hostil. Ahora sentía más curiosidad que nunca por saber cómo sobrevivieron.

Al igual que Darwin y todos aquellos que habían experimentado la falsa promesa de Puerto del Hambre, me sentí feliz de abandonar esta bahía a unas pocas millas del extremo continental de América. Como los campos de Picardía (9) la pedregosa playa, el áspero y pastoso terreno interior, y los espesos bosques costeros antárticos han conocido mucha aflicción y sufrimiento.

El día siguiente, al alba, vimos la Punta Santa Ana desde la mitad del Estrecho de Magallanes. A medianoche nos habíamos embarcado en Punta Arenas en un buque patrullero de la Armada de Chile, el "Lientur", un ex-buque guardacostas de Estados Unidos, de 534 toneladas, construido en 1944 y traído a Chile junto con dos naves gemelas para el exclusivo propósito de atender las ayudas a la navegación de los intrincados canales a lo largo de las islas situadas al sur, entre Valparaíso y el archipiélago fueguino. El "Lientur" es ideal por su tamaño y maniobrabilidad para este delicado y a veces peligroso trabajo; un tercer buque había naufra-

(9) Provincia del norte de Francia.

gado recientemente mientras realizaba estas tareas (10). Llevábamos a bordo tambores de petróleo, víveres, ganado en pie para algunos de los puestos chilenos más remotos y una cantidad de cilindros de acetileno para abastecer los faros sin guardián que señalan los peores peligros de los canales al sur del Estrecho de Magallanes.

"El "Lientur" tenía una tripulación de unos treinta y cinco marineros, dos oficiales jóvenes y estaba al mando del capitán de corbeta Reinaldo Rivas.

Nuestro capitán pronto se convirtió, tanto en los estrechos alojamientos bajo cubierta como en el diminuto puente, en nuestro amigo, guía y consejero. Conocía cada metro de los canales, todas las extravagancias del clima, desde un williwaw magallánico a una calma chicha. Amaba la belleza y soledad de las islas y en medio de las angustias de la situación más delicada durante la navegación, todavía podía observar un grupo de pingüinos, una foca saltarina o un par de patos a vapor.

Los atractivos de Puerto del Hambre eran más evidentes aún desde el mar. Parecía un perfecto refugio para fondear, con todo lo que una tripulación cansada necesitaba para recobrar sus fuerzas en tierra. Una hora más tarde avistábamos cabo Froward, una superficie rocosa y amenazadora, que se veía menos alta de lo que esperaba, empequeñecida ante el picacho de 3.000 pies del monte Victoria, alzándose por encima. Juntos constituyen un adecuado símbolo del extremo final de América continental y de la entrada al angosto tramo noroccidental del Estrecho con sus empinadas laderas. Así era como el propio Magallanes había navegado con la "Trinidad" a la Bahía de las Sardinas; estábamos siguiendo al viejo Juan Serrano (11) en la "Concepción" con rocas de las más extrañas formas y ángulos alzándose a ambos lados del Estrecho, a través de bosques costeros y desnudas laderas rocosas; ante nosotros, claro como el cristal al sol de la mañana, con sus cumbres gemelas cubiertas por un sombrero de nubes, estaba el monte Sarmiento. La mayoría de los nombres de nuestras cartas provenían del reconocimiento de Fitz Roy, especialmente los cientos de islotes esparcidos en los canales por los cuales pasábamos —isla Darwin e isla Fizt Roy, por supuesto, aunque ninguna de ellas con alguna característica especial. Isla Chair (Silla) por su forma, isla Burnt (Quemada), isla Smoke (Humo), isla London (Londres). Ningún islote podía ser menos inglés y lo más curioso era explorar una profunda ensenada llena de las aves más extrañas, tal vez con un grupo de pingüinos en una roca y la superficie blanco-azulada de un glaciar entrando en ella por un lejano extremo, prosaicamente denominado con el nombre de algún lugar o explorador inglés.

El canal Magdalena doblaba el cabo Turn hacia el oeste bajo el rostro glacial del monte Sarmiento, se convertía en el canal Cockburn; el sol del mediodía resplandecía y la única huella en las aguas era la propia estela del "Lientur".

El capitán Rivas se dio cuenta de nuestra sorpresa. Generalmente no es así, dijo. Fue un comentario que oiríamos con mucha frecuencia. Posteriormente, ese mismo día, sentimos el primer pulso distante del océano. Las islas se volvían más bajas y raleaban, y dimos el primer vistazo al Pacífico. No era así como había llegado Magallanes —Serrano había retornado a reunirse con su capitán general muchas millas antes de este punto— y no había un Cabo Deseado para señalar la entrada al Mar del Sur. Pero la primera visión del mar austral desde el canal Cockburn está cargada de emoción, aun cuando uno haya hecho la mayor parte del viaje en jet. Salimos delante de la isla Meteoro, divisando brevemente las playas de sotavento sembradas de rocas del archipiélago exterior, frente al cual Drake había sido arrastrado y nos balanceamos y cabeceamos fuertemente, antes de arrumbar hacia el refugio de las islas y canales nuevamente.

(10) Se refiere al patrullero "Leucotón", perdido en 1965 en las costas de la bahía San Pedro.

(11) Se refiere a Juan Serrano, capitán del "Concepción", uno de los buques de la flota de Hernando de Magallanes.

En alguno de estos lugares, tal vez detrás de la isla Steward o a la entrada del canal O'Brien, la "Golden Hind" había experimentado un leve respiro, haciendo agua antes de ser llevada hacia el sur nuevamente.

Nuestro avance era más imponente ahora, trazando a la inversa el rumbo de la "Adventure" y la "Beagle", a través de canal tan estrecho que podía fotografiar las aves de la playa sin teleobjetivo.

La gama y densidad de la vida volátil, fue un regalo inesperado de este viaje. Habíamos leído a Darwin y otros naturalistas, pero quedamos sorprendidos por la profusión y variedad ornitológica. Los más tímidos eran estos patos motores, muchas veces mencionados como extinguidos, que dejaban una larga estela blanca tras ellos al abrirse camino igual que aerodeslizadores, batiendo el agua frenéticamente, con sus alas atrofiadas. Pesan hasta treinta libras y podían igualar nuestra velocidad máxima de 11 nudos.

Sobre las rocas cubiertas de algas había docenas de caiquenes negro con blanco y cormoranes; blancas y delicadas golondrinas de mar antárticas volaban de lado a lado por los canales, grandes gaviotas magallánicas, ahitas de peces, se elevaban displicentemente sólo segundos antes que nuestra proa las pasara a llevar, posándose nuevamente en el agua casi al instante, majestuosas skuas con alas de ocho pies de envergadura y un brillo predatorio en sus ojos, nos seguían en busca de las sobras. Si una gaviota llegaba primero y no tragaba rápidamente, un impertinente y veloz skua la obligaba a dejar caer su bocado atrapándolo en el aire. Este robo fue mal interpretado por los primeros marinos, quienes informaron de una raza de aves que consumía los excrementos de sus compañeros.

Entramos al canal Beagle al obscurecer y en una noche clara y serena observamos los glaciares al pasar, de un color azul profundo a la luz de la luna llena; el más espectacular de ellos deslizándose casi desde la cumbre del monte Darwin, de más de siete mil pies de altura. Nuestro estrecho mundo se veía totalmente azul y blanco, hasta que poco antes del amanecer, el canal se ensanchó notablemente y pasamos al norte de la isla de Navarino; fondeamos frente a la pequeña base naval chilena de Puerto Williams.

Durante los días siguientes, mientras hacíamos cortos viajes por el canal Beagle hasta las islas cercanas, tuve oportunidad de seguir cada milla del último triste viaje de Gardiner (12) y su grupo. El buen tiempo casi contribuyó a que esta empresa resultara muy cómoda, y con el Beagle tan tranquilo iluminado por el sol como una laguna del Pacífico. Era difícil imaginar el "Speedwell" y el "Pioneer" (13) luchando por abrirse camino canal arriba en busca de puerto Blomefield, cuando cada ola amenazaba con hacerlos zozobrar.

Fuimos conducidos a tierra en una ballenera hasta la isla Gardiner luchando todo el camino con las algas. La realidad era muy diferente a lo que el nombre de isla Jardín sugería que Gardiner le había dado originalmente. Los cormoranes anidaban uno tras otro entre los farellones y las hayas antárticas barridas por el viento se inclinaban precariamente sobre el borde. Vimos un par de cóndores volando majestuosamente de un lado a otro, que nos observaban hambrientamente mientras luchábamos por abrirnos paso en el bosque. No llegamos lejos. Rumas de árboles caídos sobre el pantanoso terreno hacían imposible el avance. Y nos preguntábamos cómo el grupo de Gardiner se había precipitado por estos lugares perseguido por vociferantes yaganes. Nuevamente sentimos el hielo mortal de estos bosques fueguinos. No se oía un ruido excepto el azote de las ramas contra las ramas, no había pájaros, animales o insectos visibles y muy poca luz. En cambio, en los farellones y la rocosa playa del norte pululaban caiquenes, patos, gaviotas y más cormoranes. Había un espacio abierto cubierto de pasto al lado

(12) Allen F. Gardiner, capitán de la Marina Real inglesa que una vez retirado desarrolló una importante labor de misionero en favor de los nativos fueguinos.

(13) Nombres dados a las 2 embarcaciones que usó el capitán Gardiner en sus exploraciones por los canales de Tierra del Fuego.

occidental de la isla y éste fue el lugar donde los misioneros plantaron su jardín, en la esperanza de encontrar tulipanes y una cosecha de hortalizas cuando volvieran. En caleta Banner, también encontramos el liso farellón rocoso, enfrentando la entrada del canal Beagle, en el que el grupo de Gardiner había pintado el último grito del corazón: "Nos fuimos a Puerto Español". Hacía mucho tiempo que las letras se habían borrado aunque hasta fines del siglo fueron repintadas todos los años en memoria de Gardiner por los últimos misioneros. No pudimos desembarcar en Puerto Español, ni divisar esa sombría caleta ni las tumbas de los misioneros y sólo pudimos examinarla con binoculares desde el mar. Parecía un refugio muy sombrío. Al igual que caleta Banner había sido un centro misionero sin esperanzas y nuevamente pensé en la fuerza espiritual de esos hombres que se habían quedado alegremente hasta el fin. Incluso Puerto del Hambre era un lugar mejor para morir que esa desolada costa.

Wulaia, al otro lado, tenía un aspecto alegre, aunque aquí tantos hombres habían muerto violentamente como los que habían muerto de hambre silenciosamente en Puerto Español. Habíamos seguido la ruta de Gardiner a la isla Lennox y luego a lo largo de las playas del sur de la isla Navarino, a través del seno Ponsonby, llegando a Wulaia al amanecer y fondeando frente a tierra. Fue un amanecer brillante, los rayos llegando hasta los dentados picachos de las montañas de la península Dumas, y luego lanzando largas sombras sobre los dispersos islotes de la laguna. Ciento veinte años atrás, antes que los misioneros los organizaran, la ensenada de Wulaia y la costa de la isla Button a otro lado del agua, hubieran estado cubiertas con el humo de cientos de fogatas y las mujeres habrían salido en sus canoas con sus chiquillos y perros en busca de pescado. A la vista de nuestro buque fondeado, los hombres habrían tomado sus remos y nos habrían asaltado con el grito de "Yammerschooner" hormigueando sobre la borda. Ahora un personaje solitario recibió nuestra ballenera en el pequeño muelle de desembarco, complacido de vernos, alegre de recibir las provisiones que traíamos, pero evidentemente muy contento con su vida en este solitario lugar. Tal vez nuestra tripulación vendría para un partido de fútbol.

Seguimos la ruta que el desafortunado cocinero, Alfred Cole (14), debe haber tomado, cerro arriba y bosque adentro, con los vociferantes yaganes pisándole los talones. Era una mañana excepcionalmente clara y desde las laderas del cerro podíamos ver el monte Darwin al noroeste profundamente metido en el corazón de la isla Hoste y al sur podíamos distinguir la península Hardy, una forma gris abruptamente recortada ubicada cerca del extremo del archipiélago.

Solamente uno o dos días al año Tierra del Fuego está tan brillante y serena como ahora. "Generalmente no es así", dijo nuestro capitán nuevamente cuando volvíamos al buque. Explicó que íbamos a un fondeadero abrigado detrás del falso Cabo de Hornos, desde donde esperábamos hacer una excursión a los islotes Diego Ramírez. "Necesitan provisiones urgentemente", nos dijo el comandante Rivas. Hay una estación meteorológica en una de las islas, el más solitario de todos los puestos avanzados chilenos y hacía largo tiempo que los dos hombres estaban esperando relevo. La tarea más importante de este viaje era desembarcar en Diego Ramírez. Pero nuestro capitán sabía lo traicioneros que podían ser estos islotes, porque no hay un lugar adecuado donde refugiarse de los vientos del Cabo de Hornos y sólo se cuenta con una playa donde la ballenera pueda llegar a tierra. Rivas me traspasó un largo mensaje que la radio del "Lientur" acababa de captar de un portaaviones norteamericano a propulsión nuclear, de unas cien veces nuestro tamaño, que recién había doblado el Cabo de Hornos. "No puedo entender todo este inglés", dijo. El mensaje hablaba de vientos muy altos y olas de cuarenta pies y en general daba la impresión de que estaban pasando un mal rato.

---

(14) Se refiere a la matanza ocurrida en Wulaia, perpetrada por los yaganes contra unos misioneros enviados a tierra. Cole sobrevivió y forzadamente tuvo que seguir con los nativos.

"Nos detendremos en bahía Orange —dijo el capitán—; si la espera se hace muy larga tendremos prácticas de tiro de cañón. Es muy fácil organizar una práctica de tiro al blanco en Tierra del Fuego, basta con señalar algún hito terrestre en cualquier superficie o ladera rocosa y disparar. Solamente los pájaros se molestan".

El comandante Rivas solía usar la expresión, "tomar un riesgo calculado" y la empleó con gusto cuando fondeamos esa noche en bahía Orange. "A media noche saldré y olfatearé el mar. Si me gusta el olor tomaré el riesgo calculado". Esto significaba salir del archipiélago al estrecho de Drake y navegar unas setenta millas hacia el sudoeste, siguiendo la huella de los hermanos Nodal (15). De repente, me di cuenta que por una feliz coincidencia habían pasado 350 años desde aquella semana en que Gonzalo y Bartolomé, habían avistado por primera vez los islotes que luego bautizaron con el nombre de su cosmógrafo. Esperaba que nuestra travesía fuera más fácil, ya que nuestro buque era algo más grande que el de ellos.

A primeras horas de la mañana fuimos despertados por nuevos sonidos y nos dimos cuenta que Rivas había corrido su riesgo. Las puertas de los mamparos se golpeaban, el viejo casco crujía en todas sus junturas y todo cuanto estaba suelto se deslizaba sobre cubierta. Nuestros perros esquimales gemían de miedo y se sentía una nueva urgencia en el paso de los pies sobre las cubiertas y pasillos. Por fin estábamos en el Cabo de Hornos.

Cada amanecer nos había regalado una espléndida visión, pero ninguna sería tan memorable como ésta. Estábamos al pairo, balanceándonos y cabeceando moderadamente a media milla de un islote coronado de verde que se elevaba hasta una cima de unos 500 pies sobre el nivel del mar. Las olas del Pacífico golpeaban con toda su fuerza contra la playa occidental, lanzando espuma hacia la cumbre de los farellones. Durante la mayor parte del año, nos dijo Rivas, la espuma cubría el islote, congelándose a medida que caía. El "Lientur" se procuró algún abrigo junto a un islote, más pequeño, de sólo unos pocos cientos de yardas de largo y doscientos y trescientos pies de alto poco más que una roca cubierta de pasto. Muchas otras rocas de apariencia más mortífera sobresalían del mar hacia el norte y más al norte aún, a una milla de distancia, estaba Bartolomé, el único otro islote grande, una roca larga irregular e inaccesible, cubierta a medias con el mismo pasto, única vegetación de Diego Ramírez.

La primera de nuestras balleneras ya había sido arriada y estaba embarcando tambores de petróleo. Apenas podíamos divisar la playa, tal vez de unos veinte pies de ancho y la huella que subía por la superficie del risco que conducía a tres casuchas de fierro, un mástil con la bandera chilena y una antena de radio de aspecto primitivo. Sí, son hombres solitarios, contestó Rivas a mi lógica pregunta. Pero se les hace un test sicológico y les sacan el apéndice antes de venir. Dijo que podíamos ir a tierra, y sonrió a mi esposa, "Usted será la primera mujer".

Nos encaramamos por el costado y nos dejamos caer en la segunda ballenera. Había una docena de ovejas en el fondo, con las patas amarradas y aparentemente muertas, aunque de hecho sólo estaban atontadas por el mareo y el miedo. Nos sentamos sobre ellas, porque no había otro lugar. Además de las ovejas, teníamos dos docenas de sacos de carbón totalmente empapados, tarros de duraznos del lugar más increíble, Bulgaria, más tarros de carne, leche condensada de Suiza y varias vasijas de un potente alcohol blanco semejante al coñac crudo, apropiadamente llamado aguardiente en castellano.

La lancha a motor del buque nos remolcó parte del camino y volvió al "Lientur" cuando llegamos a las algas. La primera ballenera ya estaba medio hundida y el joven teniente a su mando tuvo dificultades para pasar con ella a través de las rompientes y las algas. Nuestra tripulación oportunamente arrió una ancla de popa y vadeamos las últimas doce yardas hasta la playa con los sacos de carbón empapados sobre nues-

(15) Navegantes españoles originarios de Galicia descubridores de las islas Diego Ramírez en 1619.

tras espaldas. Luego descargamos las ovejas sobre la inclinada playa, cortamos sus amarras y las reanimamos. Inmediatamente se dispersaron desmochando el pasto más cercano, como si Diego Ramírez no fuera más que otro prado en sus vidas.

Mi esposa había salido a caminar también, con mi cámara. Había encontrado sus primeros pingüinos magallánicos: la raza lechuza, con grandes círculos amarillos alrededor de los ojos y una voz chillona que ha puesto a muchos marinos en retirada. Pero hoy estaban silenciosos, cansados y taciturnos, cambiando de pluma. La botella de aguardiente fue pasando de mano en mano después que habíamos descargado la ballenera. El gollete con gusto a salado después de haber sido limpiado con la palma de la mano, y el grueso líquido incoloro inmediatamente envió un halo de calor por todo mi cuerpo. Trepamos juntos por la huella de la roca, y los marinos no podían entender por qué no nos uníamos a ellos en la casucha, para beber más aguardiente y conversar de fútbol. Estimaban que éste no era un lugar apto para caminar.

Aunque esta Estación ha estado aquí desde 1951, pronto nos dimos cuenta que ninguno de estos marinos meteorólogos se había aventurado alguna vez más allá de unas pocas yardas de sus casuchas. Abajo a la bodega sobre la playa y arriba, hasta el mástil de la radio; esos eran sus límites. Ni el clima ni el terreno invitaban a convertirse en exploradores voluntarios.

Fitz Roy no había logrado desembarcar aquí, como todos los naturalistas y científicos venidos después, pero había ploteado los islotes desde el extremo de la isla de Hornos y nosotros deseábamos trepar más arriba para alcanzar a ver el Cabo. Unos halcones hostiles lo impidieron. Eran grandes caracaras (16) australes de color pardo, y antes se creía que sólo se encontraban en las islas Falkland. Como unas doce parejas estaban anidando en las desnudas cimas de los farellones occidentales, y nos atacaron desde arriba cuando nos acercábamos, sin acobardarse por las piedras que les lanzamos (nosotros estábamos bastante alarmados) antes de huir cubriéndonos los ojos. Estábamos seguros que esas ovejas no vivirían mucho tiempo. Los halcones las agarrarían de la lana de la cabeza, tal como querían hacer con nuestro pelo, sacándoles los ojos a picotazos y comiéndoselas una vez que se estrellaran ciegamente contra alguna cresta o farellón. Posteriormente descubrí que ya habían desembarcado ovejas aquí, pero siempre desaparecían misteriosamente (17).

Era difícil apresurarse. Por encima de los riscos, el islote estaba surcado por cientos de barrosos arroyuelos fluyendo entre los penachos de pasto a los que nos agarrábamos para seguir nuestra marcha, siempre metidos hasta los tobillos en el barro. El resto de la fauna avícola era profusa y amistosa. Albatros de cabeza gris andaban por cientos en el costado abrigado de la isla, un polluelo gigantesco y chillón en cada nido construido en una plataforma sobre la tierra húmeda. Los pájaros adultos extendían sus enormes alas y cabeceaban orgullosos de la visita que hacíamos a sus hijos.

Sabíamos que el riesgo calculado del comandante Rivas significaba que sólo contaríamos con una o dos horas antes que esta relativa calma terminara. Pronto debía terminar la conversación de fútbol en la tibia casucha y el "Lientur" debía apresurarse en volver al archipiélago, pues no había sido construido realmente para soportar el clima del Cabo de Hornos. Pero no podíamos irnos sin explorar brevemente la playa oriental. Resbalándonos y descolgándonos bajamos por la superficie de la roca, dejando atrás los ruidosos polluelos de albatros. La caleta donde estábamos entrando era como un auditórium gigantesco. El escenario eran las aguas encrespadas y brevemente alumbradas por el sol del estrecho de Drake; el auditorio, diez mil pingüinos saltadores, la mayor parte de ellos en pleno cambio de pluma, como si hubieran arrendado sus trajes de etiqueta

(16) Aves normalmente conocidas en la zona como pájaros carneros.

(17) Esta versión seguramente es un relato de terceras personas que escuchó el señor Hough, cuya realidad posible es algo distorsionada en la sucesiva transmisión de la idea.

a una tienda que había conocido mejores días. No se mostraron amistosos ni hostiles, saltando reticentemente de sus perchas a medida que estos dos recién llegados se afanaban por los pasillos fotografiando a las celebridades. Luego enfocaron su atención en la representación del mar.

Pero mar afuera, por fin, había verdadera actividad. El "Lientur" estaba tocando su sirena, y los pitazos se hacían cada vez más impacientes. Tomamos las últimas fotografías y nos arrastramos de vuelta por la roca. Ubicamos un roedor, una especie de cobayo supongo, un frailecillo antártico, un mirlo; y ésta fue nuestra suma total de hallazgos como naturalistas aficionados en la isla Gonzalo. Pero al menos, habíamos tenido mejor suerte que Darwin y otros naturalistas y logrado desembarcar cuando hasta los valientes hermanos Nodal habían sido llevados hacia el sur antes que pudieran llegar a tierra.

Hay informes de desembarcos, de buques que hicieron agua del único arroyo que se escurre junto a la playa, y una placa de piedra sobre éste cuenta de un marinero del siglo XVIII ahogado en estas playas; sólo uno de muchos que han naufragado en Diego Ramírez.

Nuestra partida resultó grotesca. Primero una lucha, sumidos hasta la cintura para llegar hasta la ballenera, luego una batalla a través de las algas en un mar que iba encrespándose, y por último, todos los hombres estaban en cubierta para izarnos a bordo por el costado del "Lientur". Nos pusimos en marcha antes de haber alcanzado a sacudirnos la ropa, el cielo estaba obscureciendo, el viento empezaba a levantarse y los islotes que se alejaban de nuestra vista con esos otros dos nuevos hombres que estarían durante cinco meses, iban pareciéndose más a aquellos que los Nodal habían visto por primera vez 249 años 364 días antes.

Nuestra fantástica suerte nos acompañó por otras 65 millas. El "Lientur" se mantuvo a proa del peor mal tiempo proveniente del Pacífico y dimos nuestro primer vistazo al Cabo de Hornos en el brumoso sol del ocaso. Las islas Hermite se veían grises en contraste con el azul del mar salpicado de blanco, el Falso Cabo de Hornos no era más que un borrón. Aún en estas benignas condiciones, el Cabo de Schouten (18) cumplía con todas nuestras esperanzas.

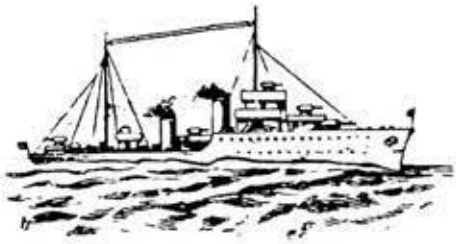
Ningún otro hito terrestre en el mundo puede igualar el confín grandioso de este punto de retorno del continente americano, empinándose a 1.300 pies directamente desde las despedazadas rocas de su base, arrogante y amenazador.

Se me permitió llevar el "Lientur" hasta llegar a una milla de distancia; luego un timonel, más competente, se hizo cargo del buque y doblamos al Cabo de Hornos con el sol bajo, dirigiéndonos al noreste, la isla Decepción a babor y las rocas Barnevelt a estribor. Con un viento de popa de 25 nudos y un motor diesel de 1.500 caballos de fuerza latiendo bajo cubierta, ésta había sido una experiencia inolvidable y nuevamente quedábamos maravillados de pensar cómo Drake, Schouten, Brouwer, los Nodal y el resto lo habían logrado en rechonchos galeones de 100 toneladas, con los cuales no se podía efectuar maniobras arriesgadas, y con el viento siempre en contra, después de tres meses de haber salido de Europa con agua, madera y provisiones escasas y el escorbuto probablemente reclamando sus primeras víctimas. Muchos habían renunciado después de luchar contra el viento y las corrientes durante semanas. Otros habían naufragado. Pero algunos habían logrado llegar al mar del Sur alrededor de este clímax final del extremo del archipiélago, o a través del "paso", y habían vuelto millonarios a sus hogares.

Navegamos de vuelta a los canales, que ahora estaban de mal talante con una llovizna helada de día y nieve por la noche. Antes de volar hacia el norte observamos nuevamente su solemne grandeza y misterio. La hostilidad del extremo sur es tan intensa hoy como siempre y es fácil comprender que esos valientes marinos de los siglos XVI, XVII y XVIII, sucumbieron a veces ante la in-

(18) Se refiere al holandés Wilhem Cornelius Schouten, capitán del "Unity", buque de la expedición de Isaac Le Maire, que descubrió el Cabo de Hornos el 29 de enero de 1616.

fluencia de sombríos poderes y se arrodillaron en oración ante los santos patronos de sus naves. Ahora que ya no quedan nativos, la esterilidad del lugar es más evidente que nunca. Hasta en los últimos cien años, todo intento de explotación ha sido, más o menos, un fracaso: la pesca, el oro, el carbón que una vez encontraron cerca de Punta Arenas y que eran tan promisorios, la madera, la agricultura. El petróleo no ha surgido como se esperaba (19), la crianza de ovejas en las islas apenas es provechosa y en todo caso, lo que más se necesita ahora son fibras hechas por el hombre. El cristianismo llegó valerosamente, pero demasiado temprano y demasiado tarde a la vez; porque los misioneros estaban cegados por los prejuicios y una ignorancia casi tan antigua como la forma de vida de aquellos a quienes venían a salvar y los siguieron hombres aún más salvajes que los propios nativos, a quienes perseguían y corrompían.

Mientras más navegue uno por los canales fueguinos y vague por las islas, más profundamente siente que, no obstante el valor que el hombre ha demostrado en sus intentos por explorar y domar el extremo austral, su único logro real ha sido la destrucción de sí mismo".

(19) Una opinión personal del Sr. Hough, probablemente debida a una información incompleta.