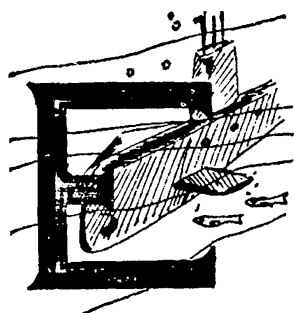


HISTORIA DE UNA CRUZ EN LOS MARES AUSTRALES

Por

Carlos QUIÑONES Lopez
Capitan deNavío, Armada de Chile



EN UNA HERMOSA
ensenada, formando
un gran anfiteatro
que mira hacia el Es-
trecho de Magallanes
e Isla Dawson, se destaca bella y majes-
tosa una cruz de dos metros de altura.

Tiene una sencilla inscripción en idioma
inglés cuya traducción reza así:

"Comandante Pringle Stokes, R.N. HMS
"Beagle". Que murió víctima de las angus-
tias y tribulaciones sufridas en los recono-
cimientos de las costas occidentales de la
Tierra del Fuego. 12 de Agosto de 1828".

La primera vez que visité ese lugar, de-
nominado Cementerio Inglés, una natural
curiosidad aguijoneó mi espíritu por saber
algo más de ese marino que, en una ma-
ñana de agosto, hace ya 150 años, quedó
anclado para siempre en tan solitario pa-
raje, rodeado de un silencio y de una paz
que es sólo perturbada ocasionalmente por
rachas de lluvia, viento y nieve.

El comandante Pringle Stokes, un correc-
to caballero del mar, llegó hasta el Estrecho
de Magallanes al comienzo del verano de
1827, al mando de la barca "Beagle", in-
tegrando una comisión hidrográfica dirigida
por el capitán de navío Parker King, al man-
do de la "Adventure".

Era su gigantesca tarea el efectuar el le-
vantamiento de las costas de Sudamérica en
su extremo austral, empezando por el Río
de la Plata, continuando a través del Es-
trecho de Magallanes, y terminando en las
Islas de Chiloé. Tal labor permitiría hacer
llegar el comercio británico hasta las nue-
vas repúblicas ubicadas en las costas occi-
dentales de América.

No acababan de llegar a Puerto del Ham-
bre cuando ya habían experimentado en
carne propia, que el mal nombre que la re-
gión tenía por su clima estaba ampliamen-
te justificado. Aún en pleno verano, nume-
rosos días de fuertes vientos eran salpica-
dos por chubascos de agua y nieve.

A sólo un mes de iniciados los trabajos,
sufrieron un cruel impacto con la pérdida
del teniente Ainsworth y del contra maes-
tre John Corkhill, al volcarse su chalupa,
cogida violentamente por una racha de
viento en circunstancias que cruzaban el
Estrecho, camino a Puerto del Hambre.

En la primera etapa de su trabajo en el
área, la "Beagle" había zarpado a Cabo
Froward, extremo austral del continente
americano, empezando su labor con una
tenacidad y esfuerzos dignos de admiración.

Le tomó a la "Beagle" 30 días de peno-
sa actividad hidrográfica el llegar desde
Puerto del Hambre a Puerto Misericordia,

un compasivo refugio a los pies del Cabo Pilar.

Al leer las páginas del diario de navegación de Stokes impresionan sus relatos de fríos e interminables días de exposición a los elementos de la naturaleza que atacaban sin cesar a su nave. Pero dejemos que el propio Stokes nos hable:

"Enero 31.—Todo el mundo alza al amanecer para levar, pero las fuertes rachas que bajan de las alturas del puerto, vuelven peligrosa la maniobra, hasta que un recalmón nos permite dar la vela y recomenzar la lucha hacia el oeste, contra viento duro de proa, mucha lluvia, fuertes rachas y mar revuelta y agitada.

"A la tarde las rachas se vuelven más frecuentes y violentas; de día podemos prepararnos a recibirlas, pues vienen precedidas de oscuras nubes que gradualmente se expanden hacia arriba, hasta que el borde superior alcanza una elevación de unos 50°, entonces cae una espesa lluvia y en ocasiones granizo, después de lo cual sigue de inmediato la racha en toda su furia durante 15 ó 20 minutos.

"Luchando así con el viento extendíamos frecuentemente nuestras bordadas hasta la costa meridional, no sin riesgo a causa del estado del tiempo, con la esperanza de distinguir bahía Tuesday o algún otro fondeadero, pero la costa estaba tan brumosa que no se podía reconocer punto alguno de los mencionados por anteriores navegantes.

"Hacia las siete de la tarde nos acometió una ráfaga que azotó el barco con furia mucho mayor que todas las precedentes, y a no disminuir vela a tiempo, nada habría quedado en pie o tal vez habría zozobrado el buque. Asimismo la racha recostó tanto a éste que el bote suspendido en la aleta de estribor fue barrido por el mar. Entonces me arrimé a la costa norte, en busca de fondeadero al socaire de un cabo, a unas tres leguas al NO del cabo Tamar.

"Cuando ya llegábamos, el tiempo se cerró tanto que apenas distinguíamos por la proa a una distancia de dos o tres esloras. No eran circunstancias propicias para la exploración de bahías desconocidas y por otra parte hubiera sido peligrosísimo pasar a la vela en el Estrecho una noche como la que se presentaba. Por lo tanto me vi obligado a dar por perdido lo que en esta jornada habíamos ganado penosamente y a dirigirme al fondeadero de donde había salido por la mañana.

"Llegamos allí al oscurecer, y al entrar, deseosos de mantenernos a barlovento para ganar el mejor fondeadero, me acerqué demasiado al islote exterior y el buque golpeó violentamente contra un lecho de rocas. No obstante no se detuvo en su marcha y pronto anclamos en lugar seguro".

La "Beagle" se reencontró con la "Adventure" en marzo en Puerto del Hambre. Cada parte había completado su tarea y King decidió que ambas naves se dirigieran a invernar a Montevideo.

De regreso a Puerto del Hambre, en marzo de 1828, se dividieron los trabajos de exploración y de hidrografía asignándose a la "Beagle" el área desde Cabo Pilar siguiendo hacia el norte, hasta Latitud 47° S. en el Golfo de Penas. Mientras tanto la "Adventure" permanecería efectuando observaciones meteorológicas en el Estrecho.

Sin duda alguna la región de Stokes era la más difícil. Formada por numerosas islas, azotadas sin clemencia en su costado occidental por las olas del Pacífico que adquieren allí impresionantes dimensiones.

Era la misión de la "Beagle" navegar por esa zona, acercándose a sus costas para delinearlas durante su cruce hacia el norte.

El clima se tornó particularmente hostil desde que pasaron a la cuadra del Golfo de Trinidad (al N. de la Isla Madre de Dios) hasta que encontraron refugio en el puerto de Santa Bárbara, en el extremo norte de la Isla Campana. Allí encontraron algunos restos del naufragio de la "Wager", ocurrido 86 años antes en el viaje de Anson alrededor del mundo.

La "Beagle" procedió enseguida a explorar el costado sur del vasto Golfo de Penas, continuó por el costado este para llegar a Puerto Otway en la ribera norte, en la Península de Tres Montes, donde un temporal la obligó a permanecer refugiada por 10 días. Era junio de 1828. "Nada puede haber más espantoso y desolado que el escenario que nos rodea", escribe Stokes.

La constante humedad hacía estragos en el personal que, expuesto casi de continuo a la lluvia, sólo tenía para su propia protección toscas vestimentas de lona pintada. El clima era infernal y en ese medio despiadado un hombre se siente morir.

Y eso fue exactamente lo que habría de sucederle a Stokes. Agobiado por el continuo batallar de días y de noches, sentía sus energías extenuadas y su espíritu de lucha destrozado.

Un desgraciado accidente habría de terminar por abatirlo. La "Beagle" tenía una excelente y muy valiosa chalupa, en la cual su segundo, teniente Skyring, había efectuado los sondajes, explorado las costas y desembarcado para efectuar observaciones. Dicha chalupa, justo antes del zarpe, estaba siendo utilizada para transportar las tres anclas con que estaba fondeada la nave. Ya había terminado con dos y se estaba procediendo a izar la embarcación a bordo, con la tercera ancla, cuando grandes olas azotaron con violencia el costado del buque y barrieron con la chalupa, que se hundió tragada por el mar.

Bynoe, el cirujano de a bordo, recomendó suspender los trabajos por algún tiempo y dar descanso a la tripulación y oficiales. Stokes accedió, pero fueron esos 14 interminables días de reposo obligado bajo una lluvia incesante en Puerto Ótway, los que terminaron por minar su voluntad.

Se puede decir que, desde entonces, el segundo comandante ejerció el control de la nave. En su viaje de regreso al sur, el comandante Stokes permanecía encerrado en su camarote, sin ánimo e indiferente a todo lo que le rodeaba.

Entretanto, en Puerto del Hambre, la tripulación de la "Adventure" sufría los efectos del escorbuto, pese a haber obtenido carne fresca de guanaco, algunas verduras silvestres y seguir con la práctica de airear y secar regularmente las bodegas. Esta enfermedad y el depresivo estado de ánimo de la tripulación, decidieron a King a suspender los trabajos y anunciar que zarparían a Montevideo tan pronto regresara la "Beagle". A partir de ese momento todos los ojos esperaron impacientes la aparición de la nave compañera, que a su llegada fue saludada con gritos de entusiasmo. Al pasar a corta distancia por la popa de la "Adventure", Skyring le gritó al comandante King que Stokes estaba enfermo en su camarote.

King fue entonces a verlo. Pese a su estado depresivo, al hablar con su jefe, Stokes parecía ansioso de preparar su buque para un nuevo crucero. No concordaba con la idea del descanso en Montevideo, argumentando que su tripulación, cansada de tanta privación y sufrimiento, sería difícil de persuadir después que regresara a Magallanes.

El día que se suponía la "Beagle" zarparía, llegó hasta la "Adventure" un bote con la triste nueva que Stokes se había pegado un tiro. Estuvo entre la vida y la muerte durante 12 días al cuidado de Bynoe, delirando que su buque era arrastrado por las olas y destrozado en mil pedazos al golpearse contra los roqueríos.

Así terminó la vida de Stokes. Las duras penalidades de la navegación, la furia de las tempestades y las situaciones de continuo apremio que tuvo que afrontar en tan largo tiempo, lo afectaron en tal grado que barrieron con su tenacidad, su entusiasmo y recio espíritu, al igual que las olas sobre la cubierta de su barca.

Sus restos fueron sepultados en Puerto del Hambre. Los tripulantes de su nave piadosamente elaboraron una cruz con maderos de la "Beagle" y tallaron en ella las circunstancias de su muerte.

.....

Y es por eso que en esa hermosa ensenada, formando un gran anfiteatro que mira hacia el Estrecho de Magallanes e Isla Dawson, se destaca bella y majestuosa una cruz de 2 metros de altura.

Hay algo sí que ni el clima inclemente, ni el mar cruel y despiadado de los archipiélagos australes pudieron destruir. Esta es la obra titánica, todo un monumento a la Hidrografía, constituido por las cartas que Stokes levantara.

Al cumplirse hoy 150 años de su muerte, la Armada de Chile hace entrega, en homenaje a su memoria, de cuatro copias de esas cartas al Instituto de la Patagonia, en cuyo recinto se guardan con especial veneración los documentos y archivos que narran la increíble historia de los mares y tierras australes.

Bibliografía

1. —Narrative of the Surveying Voyages of HMS. "Adventure" and "Beagle", Between the years 1826 and 1836. London: Henry Colburn, Greet Malborough Street, 1839.
2. —The Admiralty Chart, Richie.

3. —Memoris of Hydrography, Dawson.
4. —Mares de Chile, Sergio Aguirre Mac-Kay Editorial Francisco de Aguirre.
5. —Chart of the Western Entrance of the Strait of Magallanes, Surveyed by Pringle Stokes, Esq. Comm. HMS. "Beagle".
6. —Chart of the West Coast of South America From, 41° to 52° of Latitude, Surveyed by Pringle Stokes, Esq. Comm. HMS "Beagle".
- 7.—Chart of the West Coast of South America, from Latitude $46^{\circ} 40'$ to $49^{\circ} 40'$, Surveyed by Pringle Stokes, Esq. Comm. HMS. "Beagle".

