

menor probabilidad de que se vea preso del pánico ante una emergencia bajo la superficie.

No debe nunca olvidarse que la actividad normal, la cual es precisamente aquella que estamos acostumbrados a efectuar, no nos significa generalmente un desgaste o requerimiento físico-intelectual anormal, y por lo tanto, al igual que el atleta que no podrá nunca en un entrenamiento liberar la misma cantidad de energía que en la carrera formal, el buzo no podrá nunca conocer la exacta respuesta de su físico ante una situación de verdadero peligro, sino hasta que la enfrente, y entonces debe salir airoso, por su propio bien y el de todos los responsables de su actividad.

Es interesante destacar que aquellos que poseen un amplio criterio, y que en

alguna oportunidad se relacionen con la actividad de buceo, especialmente en la supervisión de ésta, deben contribuir a erradicar malas costumbres existentes en algunos buzos navales, generalmente por supuesta comodidad, y que significan peligros potenciales innecesarios. Ejemplos de lo anterior: El buzo se pone el cinturón de plomos debajo del arnés de las botellas, no emplea compensador de boyantez e inicia el buceo con la reserva ya activada.

Muchos creemos que nuestra vida está regida por un destino predeterminado por Dios, y yo pienso que a lo mejor la muerte ha sido dejada un poco "al azar", dentro de algunas alternativas, dependiendo de la forma en que nuestra conciencia y nuestro criterio nos haga emplear los medios y normas de seguridad de que disponemos.

#### REFERENCIAS

— Revista *Skin Diver*, (febrero 1979).

— *Green Beret Fitness Program*, Parallax Publishing Co. Inc.

## LOS ÚLTIMOS AÑOS DE LA "BEAGLE"\*

La noble barca que surcara las aguas del mundo llevando a su bordo a valerosos y abnegados hidrógrafos y científicos, dio término a su tercera navegación el 20 de octubre de 1843. La tripulación fue licenciada y ella quedó fondeada en el astillero de Sheerness.

Su último capitán, John Lort Stokes, la dejó con profunda pena. La gastada nave daba poca seguridad; se temía que su

forro se abriera y que sus cuadernas se quebraran. Por ser una barca, era ya vieja a los 25 años de edad, y la mayoría de sus hermanas gemelas habían dejado el servicio muchos años antes.

Después de una rápida reparación y renovación parcial de las planchas de cobre que cubrían su casco, zarpó desde Sheerness en el que habría de ser su último viaje, el 11 de julio de 1844.

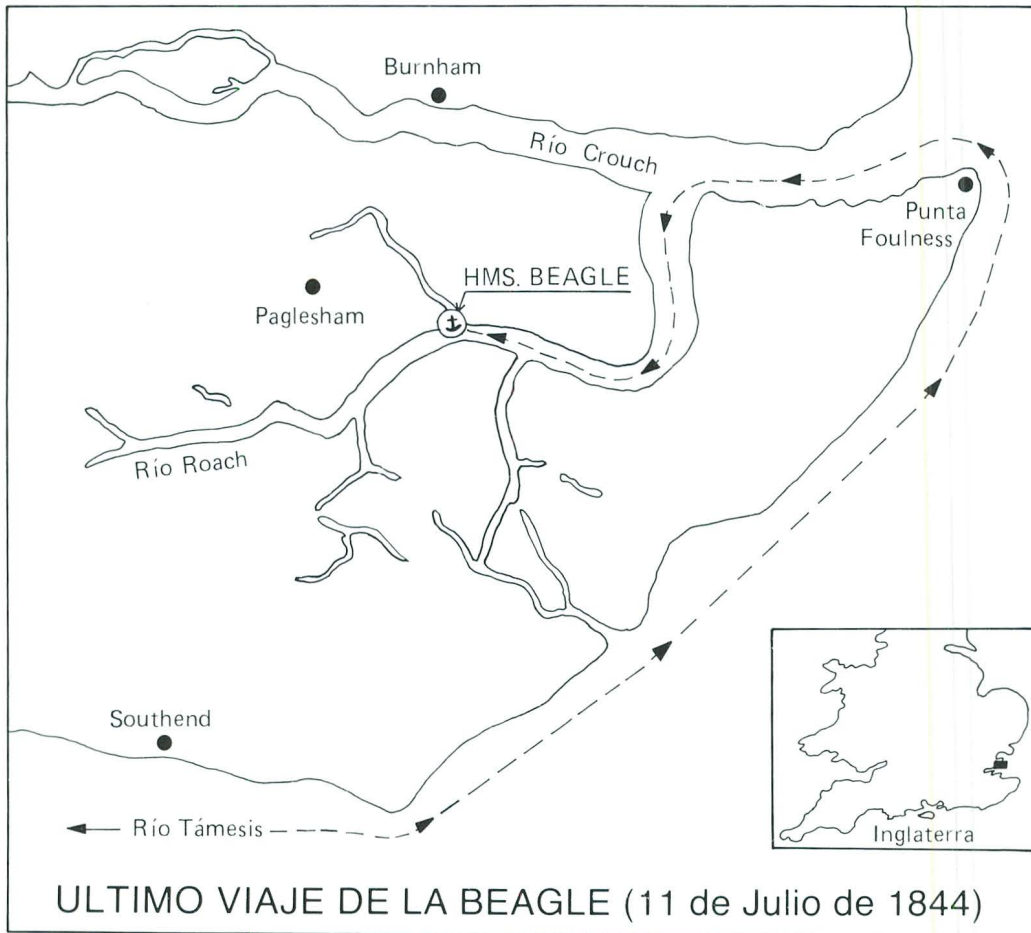
\* Colaboración del Sr. Gonzalo Quiñones Morin.

Era un corto trayecto. Salió por el Támesis y cruzó lentamente con rumbo noreste siguiendo las costas de Essex, pasó frente a la caleta pesquera de Southend, siguió por Shoeburyness –alrededor de la punta Foulness– y entró al río Crouch. Luego siguió al sur por el río Roach; dejó caer sus anclas en uno de los brazos de este río, llamado Paglesham Pool, y que da acceso a la pequeña aldea de Paglesham.

La última etapa de la gloriosa carrera de la *Beagle* había empezado. Se le asignó al servicio de guardacostas como buque pontón, para ser usado como puesto de observación y como lugar de aprovisionamiento. Poco se sabe de ella en esta

época, y sólo la mencionan los pedidos de reparaciones menores: pintado y cambio de luces. Estaba ya sin sus masteleros. Sus palos estaban desvestidos y sin sus aparejos, mostrando claramente que jamás navegaría otra vez impulsada por sus propias velas.

El 12 de junio de 1850 se formularon serios reclamos contra ella. Los capitanes de las compañías explotadoras de ostras, del área de Burnham, solicitaron a la autoridad marítima su desalojo del lugar. Entorpecía el tráfico por su ubicación en medio de un río relativamente angosto, y en baja marea dejaba una reducida pasadada a sus costados. El reclamo fue confirmado por el patrón de la *Beagle*, y se acordó desplazarla hacia tierra.



Cinco años más tarde nuevamente sale a la actualidad al presentarse un reclamo de parte del dueño del área costera, haciendo presente que no se le habían pagado los derechos correspondientes. Los abogados de la terrateniente lady Olivia Sparrox ganaron el juicio, y el pago tuvo que hacerse sin demora.

En 1859, una disposición del gobierno ordena que la Armada Real se encargue de la operación del servicio de guardacostas. La barca de observación es humillada vilmente ahora al perder su nombre, que pese a esa disposición habría de conservarse un siglo y medio más tarde, con mayor brillo que el que tuvo en los esplendores de su carrera. El 25 de mayo de 1863 la *Beagle* pasó a ser la Watch Vessel N° 7.

En 1870, a los 50 años de edad, considerándosele inservible, es vendida a la firma Murray & Trainer por 525 libras esterlinas. Nada se sabe de ella después de su venta. Tal vez fue transformada en un lanchón o quizás fue remolcada hasta el estuario del Támesis a morir con sus costillas al aire junto a otras viejas naves. El destino una vez más se porta injusto. Nada conservamos de la barca, ni siquiera su rueda de gobierno, que en su parte central tenía la figura de Neptuno pintada por August Earle's, ni la mesa de trabajo de toldilla donde Darwin, Pringle Stokes, Skyring y Fitz-Roy laboraron pacientemente durante largas horas.

La vida de la *Beagle* terminó en la soledad y el anonimato, como ha expirado la de muchos hombres cuyos nombres permanecen inmortales.

## REFERENCIAS

- KEITH STEWART THOMSON: *HMS Beagle, 1820-1870*, American Scientist, volumen 12, 1975.
- FITZ-ROY, ROBERT: *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ship's "Adventure" and "Beagle" between 1826 and 1836*, London, 1839.
- BRAUN MENENDEZ, ARMANDO: *Pequeña historia austral*, Editorial, Francisco de Aguirre, 1971.

