

TESTIMONIO DE FITZ-ROY EN EL CABO DE HORNOS

Christian De Bonnafos Gándara
Capitán de Navío

La emancipación de las colonias españolas y portuguesas en Sudamérica, ocurrida como consecuencia del colapso de ambos Imperios en las guerras napoleónicas, produjo un vacío de poder en esta región del mundo.

El Gobierno británico, apreciando las ventajas comerciales que esta situación representa da un decidido apoyo a las inversiones públicas y privadas inglesas en compañías mineras y otras empresas en las nacientes repúblicas.

Ya existe una flota mercante de 250 buques de esa bandera, que llevan artículos manufacturados a las ex colonias, regresando cargados de materias primas.

Se aprecia entonces la necesidad de incrementar la presencia naval en las aguas sudamericanas, a la vez que completar la cartografía para apoyar el creciente comercio.

El Almirantazgo envía más unidades y medios a la Comandancia en Jefe de la Estación Naval sudamericana en Río de Janeiro, y una expedición compuesta por el HMS *Adventure* de 380 toneladas, y el HMS *Beagle*, de 235 toneladas, para realizar las tareas hidrográficas.

Estos dos buques, al mando del Capitán Philip Parker-King, realizarán una titánica labor que se prolongará por más de diez años, entre 1826 y 1836, correspondiéndole a la pequeño barca *Beagle* y a su capitán la parte más larga y pesada de la comisión.

Hasta agosto de 1828 el capitán de la *Beagle* es Pringle Stokes, quien —afectado por una profunda depresión producto de las dificultades de levantar una costa tan desolada y en especial ante la perspectiva de otro viaje al sur de Tierra del Fuego— se suicida con una arma de fuego. Es sepultado en Punta Santa Ana, cerca de Punta Arenas.

En reemplazo de Stokes el Capitán Parker King designa al segundo comandante de la *Beagle*, Teniente W.G. Skyring. Sin embargo, al recalar a Río de Janeiro, el Almirante Otway, Comandante en Jefe de la Estación Naval, nombra a su Ayudante de Ordenes, Teniente Robert Fitz-Roy, de veintitrés años.

Breve biografía

Robert Fitz-Roy es un aristócrata, nieto del Duque de Grafton y sobrino de Lord Castlereagh; nace el 5 de julio de 1805 (el año de la batalla de Trafalgar) en Ampton Hall, Suffolk. Su madre muere cuando tiene seis años, siendo enviado a un internado cerca de Brighton. A los doce años ingresa al Royal Naval College en Portsmouth, donde obtiene notas sobresalientes, el premio de matemáticas y el primer puesto de su promoción. Se embarca a los catorce años —como escolar voluntario— en el *Owen Glendower*, a Sudamérica, ascendiendo a Guardiamarina un año más tarde.

Después de prestar servicios en el Mediterráneo, el canal de la Mancha y Sudamérica, asciende a Teniente a los diecinueve años, el primero entre 27 de su promoción.

Es transbordado al HMS *Thetis*, con comisiones al Mediterráneo y Sudamérica, para finalmente ser nombrado Ayudante de Ordenes del Comandante en Jefe de la Estación Naval sudamericana, Almirante Otway, en Río de Janeiro.

No cabe duda que el joven Fitz-Roy debe haber impresionado al Almirante Otway, porque tanto el Teniente Skyring como otros Oficiales de Río de Janeiro tenían experiencia, las capacidades necesarias y más edad que él.

El desafío de comandar un buque que llevaría a bordo al frustrado candidato al mando, en el que el anterior capitán se había suicidado y que debía navegar en una de las más desoladas e inhóspitas regiones del mundo, exigirá a Fitz-Roy dar el máximo de sí mismo.

Sin embargo, se esforzó con tal celo y entusiasmo que pronto se ganó la leal cooperación de Skyring y levantó el espíritu de su desmoralizada tripulación (desde niños de 14 años hasta marinos experimentados).

Es importante destacar la enorme fuerza de voluntad, entereza, profesionalismo, salud y condiciones físicas de Oficiales y tripulantes, para soportar más de tres años los rigores en esta zona austral, a la que llamaron "hórridas latitudes".

Esta denominación es muy comprensible si consideramos que menos de un tercio de la dotación inicial completó la comisión, debiendo el resto ser relevados por muerte o incapacidad para seguir a bordo, tanto por enfermedades como por accidentes.

Pese a que en la *Beagle* Fitz-Roy había logrado una alta motivación y era querido y admirado por sus subordinados; que apreciaban su; fortaleza, bondad y preparación profesional, el largo período alejados de sus hogares, las dificultades, la falta de comodidades y las limitaciones logísticas y de espacio dificultaban la mantención de la disciplina. Darwin, que navegó a bordo durante los últimos cinco años, menciona que el capitán debió repartir en ese período no menos de seiscientos azotes entre sus tripulantes.

Comparado con nuestra época no puedo dejar de recordar los trabajos hidrográficos realizados con el AP *Piloto Pardo* al sur del estrecho de Magallanes los años 1975 y 1976, en que participé como piloto de helicóptero y Oficial de Servicio General a bordo.

A menudo, cerca de los vértices que instalábamos con las aeronaves en lugares elevados, encontrábamos los monolitos de piedra tipo pircas que dejaron los ingleses. Muchos de ellos estaban a mayor altura que los nuestros.

No he olvidado las situaciones de riesgo, cansancio, frío, enfermedades y problemas que se debió afrontar en el *Piloto Pardo*, teniendo los familiares en Valparaíso y como puerto base Punta Arenas. Sin embargo, teníamos comunicaciones radiales, noticias diarias, bastante espacio, entretenciones,

calefacción, agua caliente; comida variada, buena ropa de abrigo, helicópteros, embarcaciones motorizadas y equipos modernos de sondeo y medición de distancias. Lo que es más importante, un buque con máquinas seguras, con radar, ecosonda, girocompás y buena cartografía base. Así y todo, no recuerdo haber pasado más de un mes sin haber recalado en nuestro puerto base.

Comparativamente, la *Beagle* no tenía una gran diferencia, en la cantidad de tripulantes, con el *Piloto Pardo*, que eran 62 y 81, respectivamente.

Pero mientras el *Piloto Pardo* desplaza 2.400 toneladas, 82 metros de eslora, cámaras, camarotes y entrepuentes amplios, la *Beagle* sólo desplazaba 235 toneladas, 27 metros de eslora y el pequeño espacio disponible era ocupado en parte por los equipos y pertrechos.

Hecha esta comparación y agregando que en aquella época no había un puerto cercano al cual concurrir o solicitar ayuda ante situaciones de emergencia o accidentes, muchos de ellos fatales, se podrá comprender la enorme responsabilidad que recaía en el capitán y la presión psicológica que esto significaba durante un largo período.

Durante su expedición, el Capitán Fitz-Roy consideró conveniente dejar "testimonios" de ella en algunos lugares de importancia, los que consistían en monedas, botones y otros objetos de uso común en la época, dentro de un recipiente convenientemente acondicionado. El lugar normalmente era indicado con un monolito.

Esto es lo que yo había logrado investigar al respecto, incluso la lectura del diario de Darwin, pero nada sobre la primera etapa de la comisión, casi desconocida porque no recibió la publicidad que inspiró el joven y célebre naturalista.

* * *

Por este motivo, en conocimiento del descubrimiento en 1981 de un testimonio en la isla Skyring; en el área del Brecknock, por un helicóptero del *Piloto Pardo*,¹ parecía como lógico que hubiera algo similar en el cabo de Hornos, lugar bastante más destacado de la geografía. El Almirante Sr. Pedro Anguita Izquierdo confirmó esta posibilidad durante su visita al Distrito Naval *Beagle* a fines de 1989.

Días después; aprovechando un vuelo en helicóptero al pvs *Hornos* para verificar los avances de la construcción del Monumento al Marino Desconocido y Cap Horniers,² efectué un minucioso reconocimiento de toda la isla y Hornos, no encontrando ningún monolito o señal visible.

Tomando una taza de café en el PVS y suponiéndome en el lugar de Fitz-Roy, deduje que de haber dejado algo para la posteridad debía estar en un lugar en que alguien lo pudiera encontrar a futuro. Luego, tenía que ser un lugar especial o único.

¹ Cfr.: "Hace 152 años: En la cumbre del Skyring", en *Revista de Marina* N° 2/1983, pp. 262-266.

² Cfr.ij "Monumento en el cabo de Hornos..." en *Revista de Marina* N° 1/1990, pp. 110-112.

Solamente hay un lugar que reúne estas características en la isla y es la cumbre y más alta.

Le pedí al Oficial Ingeniero, Teniente 1º Sr Eduardo Troncoso Unwin, que me acompañara y juntos despegamos en helicóptero llevando una picota y una pala. Aterrizamos en un pequeño espacio en la cumbre de aproximadamente 500 metros de altura, aprovechando el excelente tiempo reinante.

Allí, luego de reconocer el lugar, nos llamó la atención un grupo de piedras que tenían una disposición diferente al resto, sin llegar a constituir una señal o algo parecido. Comenzamos a mover estas piedras, cuyo peso era superior a los 200 kilogramos.

Luego aparecieron piedras más pequeñas que seguimos removiendo, hasta que asomó una capa de fango duro. Entre las piedras surgieron varias arañas similares a las más comunes en el resto del país, las que aparentemente viven muy bien en ese lugar.

Proseguimos cavando y cuando el ingeniero, que no confiaba mucho en mis deducciones, estaba a punto de amotinarse, comenzaron a aparecer trozos de cerámica de color amarillo similar al material del jarro encontrado en la isla Skyring y expuesto en el Museo de Puerto Williams. Nuestro trabajo se continuó con las manos, para no destruir nada, y fuimos encontrando más trozos de cerámica, luego una tapa de bronce que tenía una inscripción a golpes: "*Beagle 1830*", y una cantidad de objetos cubiertos de barro y oxidados y trozos de tela con barro. Cavamos hasta que estuvimos seguros de que nada más había enterrado allí.

Habíamos permanecido en la cumbre de la isla casi tres horas, la calma inicial había cambiado y se sentían las primeras ráfagas de viento.

De regreso a Puerto Williams nos reunimos en la casa para limpiar e identificar todos los objetos encontrados, bajo la guía de una revista especializada de arqueología, con la cooperación de nuestras esposas y mis dos hijas, que nos sorprendieron demostrando su interés y espíritu investigador.

Es así como fueron apareciendo 41 monedas y medallas de plata y bronce, con fechas desde 1784 a 1828, de Gran Bretaña, España, Alemania y Brasil. Una moneda de plata con una perforación tenía grabadas a golpes las letras W.M., las que corresponderían al Oficial Contador W. Mogg. Las medallas eran conmemorativas a la expedición de la *Beagle y la Adventure*.

Los demás objetos eran los siguientes:

- Una chapa de cinturón de los Royal Marines, de bronce
- Una docena de botones grandes de bronce con una y hasta cinco anclas.
- Cuatro botones chicos de bronce.
- Un timbre de madera, casi destruido por la humedad.
- Trozos de bandera (Union Jack).
- Botones de carey, un cortaplumas con mango de carey, un objeto de hierro con aspecto de punzón (puede ser el empleado para marcar la tapa de bronce, por coincidir su punta con las marcas).

Por último, una cajita de madera, posiblemente para rapé, con la inscripción James Bennett. Este era el mayordomo del capitán Fitz-Roy y además patrón de su embarcación y excelente marino. Fue también la persona encargada de la educación de Jimmy Button, Fuegia Basket, York Minster y Boat Memory, los cuatro indios de esta zona que Fitz-Roy tomó como rehenes para obtener la devolución de una ballenera robada en el seno Ladrones y encontrada destruida en el canal Ballenero. Con el capitán Fitz-Roy y James Bennett, estos indios visitaron al Rey Jorge IV y a su esposa en el palacio real y posteriormente con el mayordomo recorrieron parte importante de Inglaterra antes de regresar a América.

Pocos meses después del encuentro de este testimonio logré conseguir el bitácora de la primera etapa de la comisión inglesa entre 1826 y 1830 (con un yatista estadounidense que lo fotocopió en la Universidad de Harvard). Después de esto supe que hay una copia en el Instituto Hidrográfico.

De éste bitácora veamos cómo nos cuenta el capitán Fitz-Roy su ida al cabo de Hornos, lo que para mí no fue sorpresa, porque siempre supuse que había sido él personalmente quien dejó el testimonio en ese lugar el año 1830.

HMS. Beagle, 16 de abril

Abandonamos bahía Orange, pero vientos débiles nos impiden salir a mar abierto ese día y la noche siguiente. Estaba igualmente dispuesto a ir hasta la isla Diego Ramírez o solamente a la bahía San Francisco (islas Hermite), pero el viento falló y no pudimos ir a ninguno de esos lugares, además de que la corriente nos tira hacia el norte.

17 de abril

Al comienzo del día tuvimos vientos suaves y variables, apenas suficientes para ayudarnos contra la corriente, que parece tirar hacia el interior de la bahía, desde el mar a razón de un nudo. Me sorprende la forma en que se comportan nuestros compases en esta bahía; todos extremadamente lentos y a menos de ser continuamente remecidos no indican correctamente las demarcaciones magnéticas o coinciden entre sí a menos de dos puntos. Estos compases, considerados los mejores en otros lugares, aquí eran tan malos como los peores, con errores de hasta 29 grados en sus indicaciones.

Sin poder evitarlo navegamos excesivamente cerca del cabo West (isla Hermite), pero por fortuna pasamos claro y continuamos paralelos a tierra empujados por una suave brisa, y rodeando el cabo Spencer al atardecer. El tiempo estaba tan cerrado que no se veía el cabo de Hornos, y confundimos el famoso cabo con el cabo Spencer, porque desde nuestro ángulo se veía como la cabeza de un rinoceronte de doble cuerno. Pero al acercarnos más apareció el cabo de Hornos. El viento paró al ingresar a la bahía San Francisco y nos dejó la alternativa de fondear, en aguas profundas o dejarnos llevar por la corriente; decidimos fondear fuera de caleta Joaquín, cerca de la roca Seal. La noche fue tranquila y allí permanecimos hasta la mañana siguiente, en que izando velas aprovechamos una brisa del norte y fondeamos en la caleta San Martín. Luego en un bote fui a la isla Hornos, para asegurarme de que hubiera un área adecuada para desembarcar y apreciar si era factible llevar algún instrumento a

la cumbre del cabo. Encontramos muchos lugares en que era posible desembarcar y varios en que se podía varar la embarcación en tierra; así, la tarea de llevar los instrumentos a la cumbre no parecía tan difícil. Como el tiempo continuaba favorable volví a bordo esa noche y a la siguiente mañana (19 de abril) preparé todo para mi visita al cabo de Hornos; un "testimonio" había sido preparado previamente y puesto con mucho cuidado en un jarro de cerámica.

Después de la observación al mediodía para determinar la latitud dejamos el buque llevando provisiones para cinco días, un buen cronómetro y otros instrumentos. Desembarcamos antes del anochecer, varamos el bote en tierra en lugar seguro en el lado noreste y nos preparamos para pasar la noche en isla Hornos.

20 de abril

Al alba comenzamos nuestro camino a través de la isla, cada cual llevando su carga, para el momento en que el sol estaba lo suficientemente elevado para observar ya estábamos cerca de la cumbre, exactamente a la hora de la meridiana. Así que nos detuvimos mientras yo tomaba dos observaciones y una corrida de ángulos. Poco después llegamos a la parte más alta de la isla y comenzamos nuestro trabajo inmediatamente. Yo y mi patrón de embarcación con los instrumentos y el Teniente Kempe con los tripulantes del bote levantando un monolito sobre el "testimonio" dejado.

Al principio vimos las islas Diego Ramírez, pero antes de que hubiese instalado y ajustado el teodolito el horizonte se puso brumoso. Al mediodía se había obtenido observaciones satisfactorias de circunmeridianas con dos buenos sextantes. Una corrida de ángulos, demarcaciones de compás para la variación magnética y buenas observaciones en la tarde para el cálculo de la hora completaron nuestro éxito.

El monolito sobre nuestro testimonio era de ocho pies de altura y entre las piedras había algunas que requirieron el esfuerzo compartido de los siete hombres. Hicimos un brindis a la salud de su Majestad el Rey Jorge IV y dimos tres fuertes hurras de todo corazón, reunidos de pie alrededor de nuestra bandera. No bien terminamos esto iniciamos el regreso a nuestro bote tan rápido como podíamos, pero la obscuridad nos sorprendió poco después de pasar la mitad del camino. Aquellos con carga que no sufrirían daños al rodar entre los arbustos continuaron, pero yo que tenía el cronómetro y un sextante de qué preocuparme, esperé que un hombre volviera con una lámpara. Todos nos juntamos en la embarcación antes de las 9 de la mañana, sin heridos ni daños a ningún elemento.

La carga de muestras de piedras retardó bastante nuestro camino.

Con luz diurna (día 21) echamos al agua nuestro bote, lo aparejamos y emprendimos el regreso a bordo. Llegamos en la tarde, bien cargados con fragmentos del cabo de Hornos.

22 de abril

Desde el término de marzo el tiempo ha estado más estable y mucho mejor de lo que habíamos conocido en cualquier otra parte la costa. Sin embargo, nuestra visita al cabo de Hornos fue justo a tiempo, porque de pronto cambió de nuevo el tiempo y volvieron los fuertes vientos y lluvias.

Hasta aquí la narración de Fitz-Roy, que confirmó mi presentimiento de que había sido él en persona el que había dejado el testimonio encontrado, como también el esfuerzo que hicieron los que colocaron las piedras sobre el lugar.

La lectura de informes de varias expediciones posteriores indica que para principios de este siglo ya no existía el monolito en la cumbre del cabo de Hornos; por lo que es de suponer que quien lo desarmó no tuvo la perseverancia del Teniente Troncoso y mía, que nos llevó a continuar excavando después de remover las pesadas piedras.

El jarro de cerámica posiblemente se rompió al quedar enterrado en fango, el que al congelarse debe haberlo apretado fuertemente.

También la mención de Fitz-Roy sobre las indicaciones erráticas de los compases magnéticos me explica el porqué es fácil perderse al volar con regulares condiciones de visibilidad y tratar de seguir la navegación prevista en la carta, lo que he observado varias veces en esta zona.

Quisiera destacar que si bien el Teniente Skyring dice en su diario de vida que él cree que el testimonio que él dejó permanecería en su lugar mientras la tierra exista, el capitán Fitz-Roy implícitamente consideró que el del cabo de Hornos sería encontrado en el futuro.

La Armada de Chile decidió que este testimonio sea conservado en el Museo Naval de Valparaíso, por lo que se le entregó al Almirante don José Toribio Merino Castro en su última visita oficial al Distrito Naval *Beagle*, dentro de un hermoso cofre de coigüe regional.

Al prestar servicios en esta zona tan hermosa e interesante, que todavía representa un importante desafío a los navegantes, es necesario recordar que más de algún tesoro histórico como éste está esperando que un marino entusiasta lo encuentre.

BIBLIOGRAFÍA

- *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836. Describing their examination of the southern shores of South America and the Beagle's circumnavigation of the globe*, Henry Colburn, Great Marlborough Street, London, 1839.
- *A narrative of the voyage of HMS Beagle, from the narrative, reports and letters of captain Robert Fitz-Roy, R.N., and additional material from the diary and letters of Charles Darwin*, selected and edited by David Stenbury (The Folio Society, London, 1977).
- *The Mariner's Mirror*, vol, 68, february 1982 (The International Journal of the Society for Nautical Research, National Maritime Museum, Greenwich, London).
- *Uttermost part of the Earth*, Lucas Bridges, 1948 (published in 1987, Century Hutchinson Ltd., London).