

# VICISITUDES DE UN HIDROGRAFO DE LA MARINA REAL BRITANICA

Carlos Quiñones López\*  
Contraalmirante

Eduardo García Soto  
Montañista y Explorador

En una hermosa bahía, en un tranquilo lugar desde el cual se tiene una incomparable vista del estrecho de Magallanes, de la isla Dawson y de las nevadas cumbres de la cordillera de Tierra del Fuego, yacen los restos del Capitán de Corbeta Pringle Stokes, comandante del buque hidrografo de su majestad británica *Beagle*, fallecido el 12 de agosto de 1828.

Su trayectoria hacia las costas de Chile se inicia en mayo de 1826, con el zarpe desde Plymouth

de la flotilla compuesta por la *Beagle* y la *Adventure*, a cuyo mando venía el Capitán Parker King. Pringle Stokes comandaba la *Beagle*.

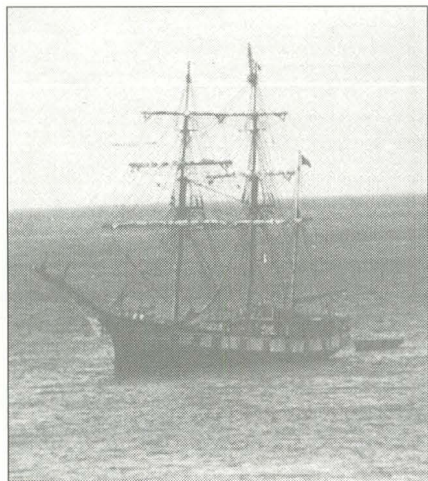
Era una misión hidrográfica que conllevaba la gigantesca tarea de efectuar el levantamiento de las costas meridionales de América del Sur, desde la entrada del Río de la Plata hasta Chiloé.

No acababan de llegar a Puerto del Hambre, cuando ya habían experimentado en carne propia que el mal nombre que la región tenía por su clima, estaba ampliamente justificado. Aún cuando estaban en pleno verano, numerosos días de fuertes vientos eran salpicados con 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 contraalmirante John Corkhill, al volcarse su chalupa, cogida violentamente por una racha de viento en circunstancias que atravesaban el estrecho de Magallanes.

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 gran tenacidad y esfuerzo. Le tomó a la *Beagle* 30 días de penosa actividad hidrográfica el llegar desde Puerto del Hambre a Puerto Misericordia, un compasivo refugio a los pies del cabo Pilar.

Pese a las dificultades climáticas, Stokes pudo cumplir el objetivo de efectuar observaciones y



La "Beagle"

\* Preclaro Colaborador, desde 1983.

el levantamiento hidrográfico de algunos puertos en el estrecho de Magallanes. En marzo, la *Beagle* se reencontró con la *Adventure* en Puerto del Hambre, habiendo completado cada una la parte correspondiente a su tarea.

Parker King decidió, en marzo, que la flotilla zarpara a Montevideo y posteriormente a Río de Janeiro para invernar, dar descanso a las agotadas tripulaciones y reabastecer los buques para regresar al sur a continuar con las tareas hidrográficas.

Abastecidas las naves para seis meses y llenas las aguadas, la expedición zarpó de Montevideo a fines de 1827 en demanda del Estrecho. El 4 de enero de 1828 Parker King ordenó que la *Beagle* recalara en las costas entre Puerto Deseado y cabo Vírgenes para delinear sus contornos.

Fue en este período y probablemente a fines de enero que Stokes remontó el río Santa Cruz con el propósito de efectuar una exploración de su curso. Como el bote que utilizó resultó ser demasiado pesado y disponía de víveres sólo para unos pocos días, alcanzó a recorrer 30 millas, menos de un tercio de la extensión del tortuoso río.

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 el cabo Pilar hacia el norte, hasta la latitud de 47°, en el golfo de Penas. Mientras tanto, la *Adventure* permanecía completando otros trabajos en el Estrecho.

Sin duda alguna, la tarea de Stokes era la más difícil, pues correspondía a una región formada por numerosas islas y azotada sin clemencia en su costado occidental por las olas que adquieren allí impresionantes dimensiones. La misión de la *Beagle* era navegar por esa zona, acercándose a sus costas para delinearlas durante su crucero hacia el norte.

El clima se tornó particularmente hostil desde que pasaron a la cuadra del golfo de Trinidad (al norte 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, durante la expedición de Anson alrededor del mundo.

La *Beagle* continuó con la exploración del costado Sur del vasto golfo de Penas, y prosiguió por el costado Este hasta llegar a puerto Otway en la ribera norte del golfo, en la península de Tres

Montes, donde un temporal la obligó a permanecer refugiada. Era junio de 1828. "Nada puede haber más espantoso y desolado que el escenario que nos rodea", describe Stokes.

La constante humedad hacía estragos en el personal que, expuesto casi de continuo a la lluvia, disponía para su propia protección sólo de 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.

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 en puerto Otway, bajo una lluvia incesante, los que terminaron por minar su voluntad.

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

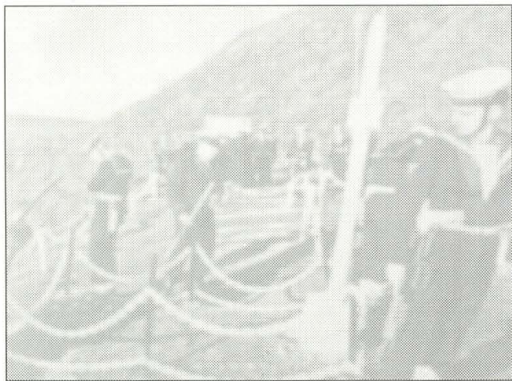
Entretanto, en Puerto del Hambre, la tripulación de la *Adventure* sufría los efectos del escorbuto, pese a haber obtenido carne fresca de guanaco, algunas verduras silvestres y seguir con la práctica de airear y secar regularmente las bodegas. Esta enfermedad y el depresivo estado de ánimo de la tripulación, 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, la que, a su llegada fue espontáneamente 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 tantas privaciones y sufrimientos, sería difícil de persuadirla después, para regresar a Magallanes.

El día que se suponía que la *Beagle* zarparía, llegó hasta la *Adventure* un bote con la triste nueva: Stokes se había disparado un tiro. Al cuidado de Bynoe, estuvo entre la vida y la muerte durante

12 días; delirando, decía que su buque era arrasado 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 durante tan largo tiempo, lo afectaron en tal grado que barrieron con su tenacidad, su entusiasmo y su recio espíritu.

Sus restos fueron sepultados en la bahía de San Juan. Los tripulantes de su nave elaboraron piadosamente una cruz con maderos de la *Beagle* y tallaron en ella las circunstancias de su muerte, cuyo texto en inglés, traducido al castellano, dice: "Comandante Pringle Stokes, R.N. HMS *Beagle*. Murió víctima de las angustias y tribulaciones sufridas en los reconocimientos de las costas occidentales y de Tierra del Fuego. 12 de agosto de 1828".



Marinos ingleses visitando la tumba de Stokes.

Pero esa bella y majestuosa cruz de madera de teca de 2 metros de altura, ha sido retirada y llevada a Punta Arenas, al museo de los Padres Salesianos. En su lugar se ha colocado una réplica ejecutada en plástico, de modo que desde la tumba del infatigable hidrógrafo Pringle Stokes se ha quitado el símbolo mismo de su autenticidad. Una marcada diferencia con este inédito caso, se aprecia allá en Escocia, en la isla Iona, en la abadía de los benedictinos, donde la tumba de San Martín conserva su cruz, desde hace diez siglos, como símbolo de eternidad.

La primera parte de la expedición duró 4 años, terminando en el puerto de Falmouth, en Inglaterra, a mediados de octubre de 1830. Allí llegó, al mando del Capitán Fitz Roy, para carenar los buques y ter-

minar los trabajos de gabinete pendientes: cartas de navegación, detalles de los derroteros y cuadros estadísticos.

La segunda expedición de la flotilla *Adventure* y *Beagle*, (1831-1836) inició su viaje el cono austral al mando del Capitán Fitz Roy, en diciembre de 1831. De sus numerosos trabajos, recaladas y exploraciones nos limitaremos a mencionar solamente el levantamiento hidrográfico del río Santa Cruz en un trayecto de 140 millas náuticas, efectuado entre el 17 de abril y el 7 de mayo de 1834.

Se prepararon tres chalupas balleneras reforzadas pero livianas, cargadas con el máximo de provisiones que podían transportar con razonable seguridad. Componían la expedición tres oficiales, el célebre científico Charles Darwin, el dibujante Conrad Martens y ocho marineros, bajo el mando del Capitán Fitz Roy.

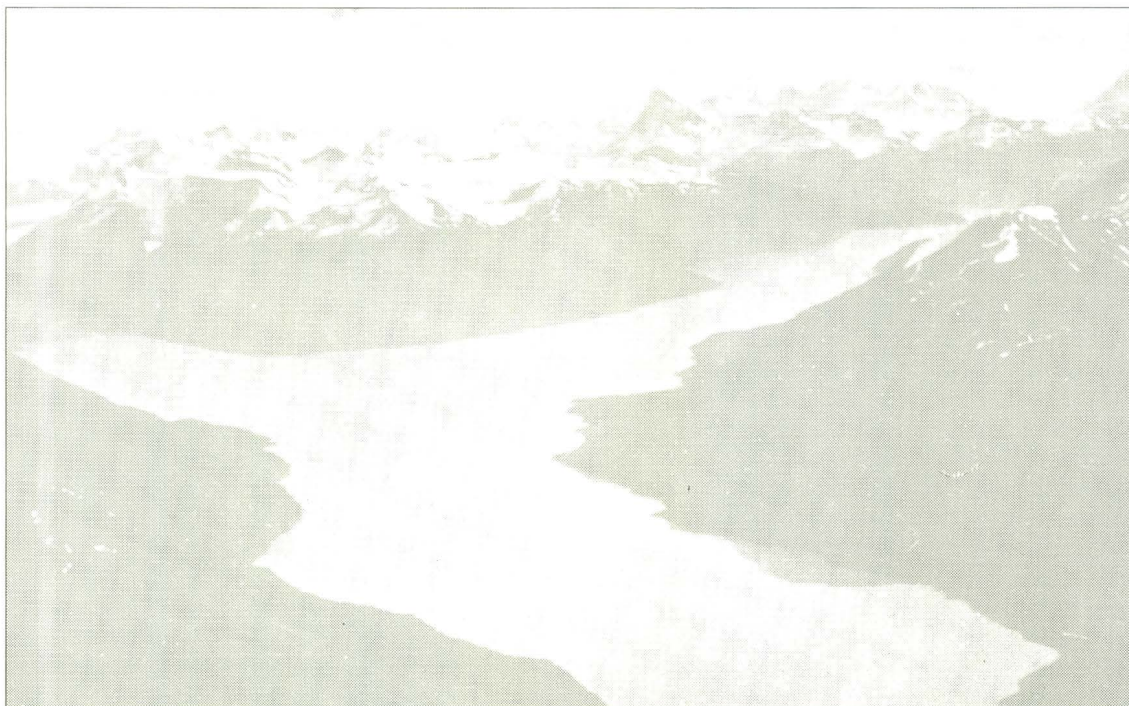
Las chalupas remontaron inicialmente el río aprovechando la corriente de marea favorable y el viento del suroeste. Posteriormente, continuaron su jornada amarradas una detrás de otra por una corta cuerda y tirando la primera chalupa desde la ribera.

Los relatos de esta expedición, escritos por Fitz Roy en el segundo volumen y por Darwin en el tercer volumen de la narración de los viajes de la *Adventure* y *Beagle*, detallan las peripecias de este interesante viaje a través de la Patagonia.

Después de un largo recorrido de doce días, los expedicionarios logran al fin, el 29 de abril, divisar a la distancia la larga cadena de montañas de los Andes, sin llegar aún al nacimiento del río Santa Cruz.

A mediodía del 4 de mayo de 1834 se detienen en una alta planicie para hacer observaciones y tomar demarcaciones a los cerros más notables. Era un día despejado y de gran visibilidad, que Conrad Martens aprovechó para dibujar la cordillera. El dibujo es tan perfecto y minucioso que es posible discernir en él, con precisión fotográfica, los cerros Castillo, Hobber y Stokes, cuya posición geográfica quedó mostrada en la carta del río Santa Cruz y registrada en el apéndice del volumen 2, con sus respectivas coordenadas.

Fitz Roy quiso rendir un homenaje imperecedero a Pringle Stokes por su entrega total al servicio de su Majestad Británica, bautizando con el



*Vista que destaca la silueta triangular característica del cerro Stokes. Sin embargo, en el libro en que aparece, editado en Buenos Aires en 1945, se dice: "entre la maraña de montes y de glaciares descuella imponente la silueta del cerro Mayo", denominación del perito Moreno que ya había prevalecido en esa época.*

nombre de Stokes al cerro más notable, caracterizado por su forma triangular y su alta cumbre.

Los expedicionarios iniciaron el regreso el día 5 de mayo dejándose llevar hasta el Atlántico por la fuerte corriente. Sus víveres se habían casi agotado. Sin saber que estaban a corta distancia del nacimiento del río Santa Cruz y del lago Argentino, dejaron la gloria de su descubrimiento a Luis Piedrabuena (1867).

Cuarenta y tres años más tarde, el perito Francisco Moreno, durante sus expediciones efectuadas en el lago Argentino y en sus inmediaciones, redescubre el cerro Stokes y decide bautizarlo con el nombre de Mayo, olvidando que Fitz Roy lo había registrado ya en su histórica narración y que la forma angosta y retorcida de su cumbre lo hacían único e inconfundible entre todos los montes visibles desde la ribera oriental del lago.

Desaparecido el nombre Stokes de ese escenario geográfico y reemplazado por el nombre Mayo, habría de presentarse en el futuro la inquietud de reencontrarlo. Es así como en 1879, el mismo Moreno, en un mapa de su libro "Viaje a la Patagonia Austral", lo ubica más al Sur y fren-

te al brazo Rico, del lago Argentino. En esa posición aparece en otros mapas argentinos publicados en 1886 y 1891.

Posteriormente, en 1895, el geólogo alemán Rodolfo Hauthal, adscrito a la Comisión Argentina de Límites, después de internarse hacia el suroeste a partir del término del brazo Sur del lago Argentino, lo hace aparecer aún más al Sur, entre los glaciares Dickson y Grey.

En 1896, el explorador Ramón Lista reconoce verazmente al Stokes en la posición de su descubrimiento; lo anterior figura en su relación del "Viaje a los Andes Australes", publicada en los Anales de la Sociedad Científica Argentina y en una lámina que representa al inconfundible monte visto desde el desagüe del lago Argentino. Finalmente, en 1901, el Ministerio de Marina de Argentina, mediante la publicación del "Relevantamiento Hidrográfico del río Santa Cruz", reubica oficialmente al cerro Stokes (Mayo) en la posición en que Fitz Roy lo encontrara. Aún más, lo identifica conjuntamente con los cerros Hobbler y Castillo en un dibujo de la silueta de la cordillera y, para evitar cualquier confusión en el



*Vista que, a doble página, en el mismo libro editado en Buenos Aires, se menciona como: "Lago y Ventisquero Dickson. En el lado occidental se levanta el cerro Stokes". Es evidente que este cerro no se destaca ni tiene las características del verdadero cerro Stokes.*

futuro, procede, desde un punto de observación localizado 30 kilómetros al oriente de la ribera Este del lago Argentino, a tomar y registrar las demarcaciones de los tres citados cerros. Este valiosísimo documento del Ministerio de Marina ha sido relegado al olvido.

Los cartógrafos continúan dejando al cerro Stokes escondido entre los glaciares Dickson y Grey donde para verlo es necesario internarse por el lago Argentino, que Fitz Roy ni siquiera alcanzó a

descubrir. Como la vista captada por Martens dista varios kilómetros del borde oriental del lago, sólo cabe afirmar que ese cerro es un falso Stokes.

Las excelentes fotografías del cerro Mayo tomadas por el padre De Agostini en 1931, confirman plenamente, con su forma y perfil inconfundibles, la indelible identidad del verdadero Stokes.

Tanto el dibujo de Conrad Martens, como la



*Misionero Salesiano Alberto M. de Agostini, 1931, con piloto y avión en el cual hacía reconocimientos en la zona.*

lámina de Ramón Lista, la silueta de la cordillera y las demarcaciones registradas en el Relevamiento Hidrográfico del río Santa Cruz y las fotografías de De Agostini, constituyen pruebas irrefutables, verdaderas huellas digitales que confirman la identidad y correcta posición del cerro Stokes en el fiordo Mayo.

Para confundir aún más a las personas no versadas en la historia geográfica de la citada región, el cerro Castillo, que Fitz Roy y el Mapa XI de la Comisión de Límites de Argentina (1898) ubican al Norte del cerro Hobbler, aparece actualmente en las cartas argentinas el sur del Hobbler. Ambos cerros han sido intercambiados de lugar.

El marino inglés que en la *Beagle* se entregara por entero a la titánica labor de efectuar el levantamiento de las cartas de la costa desde el estrecho de Magallanes hasta el golfo de Penas, que tantas tormentas afrontara y que tantas penurias sufriera, encontró sepultura, pero no la paz, en la bahía de San Juan. Su espíritu sigue sien-

do azotado por nuevas vicisitudes, su lugar de descanso eterno luce una cruz de plástico en lugar de conservar aquella de madera de teca que la tripulación de su barca piadosamente confeccionara y el inconfundible monte que Fitz Roy bautizara Stokes en su memoria, lleva por ahora el nombre de Mayo.

Ni siquiera los cartógrafos han respetado la memoria del ilustre hidrógrafo, al dejar su cerro congelado y oculto entre dos glaciares, lugar hasta donde sólo pueden llegar a contemplarlo los osados y escasos exploradores del Campo de Hielo Sur.

Que Dios conceda a Stokes la paz eterna, que su solitaria tumba vuelva a ser acompañada con la bella cruz que sus camaradas de la *Beagle* le confeccionaron y que el notable monte que le honra en el lago Argentino, en el fiordo Mayo, sea definitivamente reconocido como el digno monumento que la naturaleza y la historia, amalgamadas indisolublemente, elaboraran en memoria del laborioso y sacrificado hidrógrafo de la Marina Real Británica.

## BIBLIOGRAFIA

1. Narrative of the Surveying Voyages of H.M. Ships Adventure and Beagle. Between years 1826 y 1836: Parker King. Volumen I. Capítulo IX.  
Robert Fitz Roy. Volumen II. Capítulo XVI.  
Robert Fitz Roy. Apéndice al Volumen II.
2. Francisco P. Moreno. Viaje a la Patagonia Austral. 1876-1877. Solar-Hachette, Buenos Aires, 1969.
3. Hauthal R. Erforschung der Glacierscheinungen Sud patagoniens, Ibid., Vol.75, 1899.
4. Ramón Lista. Viaje a los Andes Australes. Anales de la Sociedad Científica Argentina, 1896.
5. Ministerio de Marina. Relevamiento Hidrográfico del río Santa Cruz. Informe General. Buenos Aires. Imprenta de la "Nación", 1901.
6. Alberto M. De Agostini S.S. Andes Patagónicos. Viaje de Exploración a la Cordillera Patagónica. Buenos Aires, 1945.
7. Mapa XI. Exposición argentina al Laudo 1902.
8. Instituto Geográfico Militar. Ejército argentino. Carta Provisional de la República Argentina. Hoja 94. Lago Argentino. Escala 1: 500.000. 1949.
9. Quiñones L., Carlos: "Historia de una cruz en los mares australes". Diario "El Magallanes", agosto de 1978.