



Cuaderno 14: Isla de los Estados

- La isla solitaria
- La partida
- El estrecho de Le Maire
- Presencia humana pre-europea
- El comandante Piedrabuena
- Entre Bahía Crossley y Puerto Hoppner
- El apostadero naval de Puerto Parry
- Puerto Roca
- La expedición italo-argentina
- El faro de la Isla Observatorio
- El presidio de Puerto Cook
- El faro del fin del mundo
- Naufragios
- El regreso
- Ubicación, clima, flora y fauna

Sugerencias | [Imprimir](#)

Presentación

La Expedición a la Isla de los Estados fue organizada por el autor de este Cuaderno Patagónico y Jorge Trabuchi -propietario y capitán del Callas, un ketch-cutter de 15 metros de eslora- y contó con el auspicio del Explorers Club de Nueva York, del que ambos somos miembros. Tuvo lugar entre marzo y abril de 1997, y sus objetivos eran hacer un relevamiento visual y fotográfico de las costas de la isla, con especial hincapié en los lugares de interés histórico, como los restos del Faro del Fin del Mundo, el faro de la Isla Observatorio, el presidio y los cementerios y la búsqueda de restos de naufragios, en particular, los del Espora del Comandante Piedrabuena, ocurrido en el lugar denominado Bahía de las Nutrias, que aún no ha podido ser ubicado.

Adrián Giménez Hutton

LA ISLA SOLITARIA

Según la tradición sagrada de los selk'nam y haush (indios cazadores que poblaban Tierra del Fuego), un xo'on (mago o chamán) poderoso llamado Shénu (viento) combatió contra otro igualmente renombrado, Kox (mar) en las aguas profundas donde chocan los dos grandes océanos. El viento ganó la batalla. Para vengarse, el mar hizo que se enfrentaran dos poderes femeninos, dos che'num. La que resultó vencedora hizo estallar a su enemiga y su sangre se derramó por toda la isla, haciendo que el agua de todos los ríos adquirieran color rojizo. La che'num vencida se transformó en una gran roca y quedó sumergida en el mar, en las aguas del estrecho, que por esa razón son tan revoltosas. Kox (el mar) y su esposa tuvieron muchas hijas, las ballenas. Kox abrió una laguna y creó Sati (el Estrecho de Le Maire), donde depositó a sus hijas para que lograsen huir del mago que las perseguía. La tierra que se separó de la Isla Grande y que quedó sola del otro lado del estrecho se llamó Jáius. Allí quedó sola, apartada de todos y soltera.

[Subir](#)

LA PARTIDA

Llegué a Ushuaia un viernes por la tarde. Era el primer día del otoño de 1997, aunque en esa latitud se parece más al principio del invierno que al final del verano. Me acompañaba Gabriel Absi, el camarógrafo, y en el aeropuerto nos esperaban Jorge Trabuchi y Daniel Kuntschik, un marino mercante con aspecto de prusiano duro. Llevamos nuestro equipaje hasta el Callas, que estaba fondeado en el muelle del Club Náutico, y de inmediato fuimos a hacer las compras para aprovisionar el barco. A las dos de la tarde del día siguiente zarpamos con buen viento de popa, como suele ocurrir en el Canal Beagle cuando se navega en dirección al Este. Además de Jorge, Daniel y Gabriel, la tripulación estaba compuesta por Darío Urruty, el editor de libros y mapas sobre Patagonia, Anibal Moya, un oficial de la Prefectura Naval Argentina, y Carlos Vairo, periodista. Por la noche entramos en Puerto Harberton y fondeamos en el muelle. Mientras cenábamos vino a visitarnos al Callas Tommy Goodall, dueño de la estancia y descendiente directo de Thomas Bridges, uno de los primeros colonos de Tierra del Fuego. Su esposa, Natalie Prosser de Goodall, es una reconocida bióloga y miembro del Explorers Club. Al día siguiente, zarpamos con las primeras luces y mar muy calmado. Pasando el Cabo San Pío termina el Canal Beagle y el mar suele estar más agitado. Ya era de noche cuando cruzamos el Cabo Buen Suceso y entramos en el Estrecho de Le Maire. Soplaban viento del Noroeste a 30 nudos y teníamos corriente en contra. Fondeamos en la boya de Bahía Buen Suceso cerca de medianoche.

[Subir](#)

EL ESTRECHO DE LE MAIRE

El día siguiente amaneció sin viento, aunque estaba muy nublado y la Isla de los Estados no podía verse desde la costa de Tierra del Fuego. Tuvimos duda: el momento óptimo para cruzar era a partir de la 13:00, ya que tendríamos corriente a favor, pero para ese entonces las condiciones del viento podrían haber cambiado. El Estrecho de Le Maire



Isla de los Estados



La Estancia Harberton, la primera de Tierra del Fuego, fue fundada en abril de 1887 por Thomas Bridges. El edificio principal fue transportado desde Inglaterra en el buque Shepherdess.



Isla de los Estados.



En todas las costas de la isla pueden encontrarse restos de naufragios. Los que se ven en la foto fueron hallados en Bahía Crossley.

mide quince millas de largo, unas veinte millas de ancho en su boca Norte (entre cabo San Diego y Cabo San Antonio) y casi veinticuatro millas en su extremo Sur (entre los cabos Buen Suceso y San Bartolomé). La corriente es muy fuerte en las proximidades del Cabo San Diego, hasta unas 5 ó 6 millas afuera, llegando de 8 a 10 nudos en las proximidades de la costa. En cualquier parte del estrecho se pueden encontrar escarceos (tide rips) cuando el viento y la corriente tienen direcciones opuestas. Su descubrimiento por ojos europeos se remonta a principios del siglo XVII. En el pequeño puerto de Höörn, el comerciante de origen francés Isaac Le Maire y los marinos Guillermo Cornelio y Juan Schouten suscribieron la constitución de la Compañía Austral y armaron dos barcos: el Endracht (Unity), de 360 toneladas y el Höörn, de 110 toneladas, partiendo de Teseo el 14 de junio de 1615. Jacobo Le Maire -hijo de Isaac- representaba a la empresa, en tanto que Guillermo Schouten tenía a su cargo la jefatura y el pilotaje. A los seis meses llegaron a Puerto Deseado (en la Patagonia), donde carenaron sus barcos. Durante la operación de calafateo se incendió el Höörn, quedando totalmente destruido. El 24 de enero de 1616 cruzaron el estrecho al que denominaron Le Maire y llamaron Statenlant (Tierra de los Estados) a la isla que divisaron al este. La llamaron "Tierra, en la creencia de que se trataba de una península de la Terra Australes Incógnita, y de los Estados, en honor a las provincias de los Países Bajos que estaban luchando por su independencia (Holanda, Zelanda, Frisia, UTECO, Drenare, Gederland y Groninga). Cinco días después cruzaron el cabo al que llamaron Höörn, abriendo así una nueva ruta entre el Atlántico y el Pacífico. Navegaron por el Pacífico sin tener una idea exacta de su derrotero hasta que arribaron a las Islas Molucas, donde fueron apresados por otra expedición holandesa al mando del Almirante Spilberg de la Dutch East India Company, y sumariados por infracción a la ley de cruce del Estrecho de Magallanes. La argumentación defensiva de haber usado un nuevo pasaje escandalizó al jurado. Condenados en primera instancia, fueron embarcados para Holanda en el Zeeland, barco donde Jacobo Le Maire murió dos semanas después, en alta mar. Tanto el Estrecho de Le Maire como el Cabo de Hornos han sido lugares respetados y temidos por los navegantes, y se han ganado la dura fama de "cementerio de barcos". Decidimos zarpar a las 9:30 y a la media hora estábamos navegando por el estrecho, con corriente en bajante a 5 nudos. Pusimos proa al Noroeste (450) para un rumbo real Oeste (900). A las 12:00 divisamos una ballena minke (Ralaenoptera acutorostrata) que nadaba sola a unos 200 metros del Callas. Un poco más tarde apareció un grupo de 5 ó 6 delfines australes (Lagenorhynchus australis) que estuvieron saltando a uno y otro lado del velero durante 20 minutos. A las 13:00 fue la estoa. Estábamos en medio del estrecho, pero comenzaba la corriente a favor al tiempo que se levantaba un poco de viento del sector Sudeste. Las nubes se fueron abriendo y pudimos divisar el contorno de la isla, cuya primera visión se parece a la descrita por De Agostini: "Envuelta casi siempre en densos vapores, que invaden las gargantas y cubren en jirones las cumbres de los montes, presenta en sí algo inmaterial y misterioso que deja en el alma un profundo sentimiento de temor y de espanto. La isla no es más que un amontonamiento de rocas y de montañas cortadas a pique; ni un trecho de llanura, ni una playa donde pueda arriarse una nave sin peligro de hacerse añicos contra las rocas. Parece una fortaleza gigantesca e inexpugnable contra la cual combaten inútilmente desde hace siglos el furor de las olas y las iras de los vientos". Con condiciones favorables el Callas empezó a avanzar a 8 nudos. Intentamos levantar la mesana, pero enganché mal la driza a la vela, y a mitad de la izada se soltó. Pasamos la zona de escarceos frente al Cabo Setabense con bastante tranquilidad, aunque de todas formas se levantaban olas de 2 a 3 metros.

[Subir](#)

PRESENCIA HUMANA PRE-EUROPEA

A las 15:00 soltamos anclas en Bahía Crossley. En la costa se veían grupos de cabras, descendientes de las llevadas por Piedrabuena hacia más de 100 años, que viven en estado salvaje desde ese entonces. Desembarcamos en la playa occidental. Allí encontramos las excavaciones realizadas por la expedición de Anne Chapman en 1982. Entre enero y febrero de 1982, la arqueóloga francesa Anne Chapman hizo una expedición a la Isla de los Estados, habiendo descubierto restos de presencia humana pre-europea. No se sabe con certeza de dónde llegaron esos hombres ni tampoco si permanecieron en la isla por cortos períodos o si lograron establecerse. Sólo se tiene certeza de que estuvieron allí al menos en tres oportunidades hace aproximadamente entre 2300 y 1500. Tuve oportunidad de conversar el tema con Ernesto Piana, arqueólogo, miembro del Explorers Club, Subdirector del C.A.D.I.C., y sin lugar a duda el investigador que más conoce sobre las tribus de canoeros que habitaron Tierra del Fuego. Piana comprobó la antigüedad de las muestras encontradas por Chapman y consideró que los indios que llegaron a la isla lo hicieron con canoas. Si bien la navegación por el estrecho es difícil aún para buques de gran porte, el cruce en kayak es posible, tal como lo demuestra el realizado por Marcos Oliva Day (otro miembro del Explorers Club) en enero de 1988. "Si se ve, se llega", sostiene Piana, y dado que la existencia de canoeros en la zona data de 6200 años, en algún momento alguien debió intentar el cruce del estrecho. También está comprobado que los indios llegaron hasta Herschel, en las proximidades del Cabo de Hornos, aunque habitualmente la navegación de estas tribus era costera. Sin embargo, Piana cree que la presencia de los indios fue esporádica, tratándose sólo de visitas y no de asentamientos. Sostiene que la isla, por sus condiciones geográficas, tendría poca capacidad de carga (alimento) para mantener un grupo de al menos 100 personas, a lo que se sumaban las dificultades de navegación, tanto del cruce como el pasaje entre una y otra bahía en la isla. La escasa cantidad de yacimientos denunciados en Isla de los Estados, contra la gran cantidad existentes en la Isla Grande de Tierra del Fuego corroborarían su conclusión.

[Subir](#)

EL COMANDANTE PIEDRABUENA

En la playa también estaban los restos de una casilla de madera construida con restos de barco, bastante enterrados en la arena. Había también restos de un tacho de metal, lo que nos hizo suponer que podría tratarse de la "fábrica" de Piedrabuena. Luis Piedrabuena había llegado por primera vez a la Isla de los Estados en agosto de 1847 embarcado en el John E. Davison de propiedad del Capitán Smiley (conocido como el "Cónsul"), quien fuera su maestro y protector. Tenía entonces 14 años de edad. En 1851 fue designado piloto de esa embarcación, con la que navegó los mares australes, llegando hasta la



Restos de naufragio encontrados en Ensenada Vanega.



El Callas navegando en Puerto Hoppner. El clima de la Isla de los Estados es húmedo, ventoso y frío, y la isla suele estar cubierta por capas de nubes y brumas. La foto fue tomada durante la única mañana soleada que tuvimos durante la expedición.



Los pilotes señalan la línea de construcción del presidio de Puerto Cook. Había sido trasladado allí desde San Juan del Salvamento el 14 de marzo de 1899 y funcionó hasta fines de 1902, cuando se resolvió su radicación definitiva en Ushuaia por razones de seguridad, de disciplina y hasta de humanidad". Durante las operaciones de traslado de presos y edificios se produjo la evasión de 51 reclusos.



La Staten Island Expedition tuvo lugar entre marzo y abril de 1997 a bordo del velero Callas, y contó con el auspicio y la bandera de The Explorers Club, de Nueva York. En la foto, después de zarpar de Ushuaia, Jorge Trabuchi al timón y Adrián Giménez Hutton izando la bandera de The Explorers Club.



Luis Piedrabuena llegó por primera vez a la Isla de los Estados en 1847 y en 1868 el Congreso Nacional le concedió la propiedad de la isla. En 1873 sufrió el naufragio de su bergantín, el Espora, en la aún desconocida Bahía de las Nutrias, donde en 69 días construyó un cutter de 14 metros de eslora, el

Antártida Continental (Tierra de San Martín, en la Península de Graham). Siguió navegando con el Cónsul hasta el año 1859, cuando le compró el bergantín Nancy al propio Smiley, convirtiéndose a partir de ese entonces en capitán y propietario del buque. En el año 1864 Piedrabuena recibe el grado de Capitán Honorario de la Marina Argentina. Ese mismo año cambia el nombre de su buque, que a partir de ese entonces se llamará Espora. En reconocimiento a sus méritos marítimos, tanto humanitarios como de reafirmación de la soberanía argentina sobre las tierras australes, el Congreso Nacional le concede la propiedad de la Isla de los Estados por Ley N° 269 del 6 de octubre de 1868. El 19 de febrero de 1869 Piedrabuena desembarcó en Rockery Penguin (Puerto Roca) a cuatro marineros, con instrucciones de construir un refugio. Dedicado a la caza de lobos marinos y pingüinos para extraerles los cueros y el aceite, Piedrabuena instaló nuevamente su "tacho" o caldera para fundir la grasa de los pingüinos en Bahía Crossley en febrero de 1873. No hay acuerdo entre los autores, pero es posible que en Bahía Crossley se haya producido el naufragio del Espora. Héctor Ratto lo refiere en la Isla de Año Nuevo, lo cual parece altamente improbable; Armando Braun Menéndez y Botta lo sitúan en Puerto Hoppner; Payró habla de Bahía Franklin; y finalmente Pablo Arguindeguy sostiene que fue en Bahía Crossley. Lo cierto es que el 10 de marzo de 1873, el Espora estaba fondeado frente al lugar que Piedrabuena llamaba Bahía de las Nutrias y un fuerte temporal le hizo perder las anclas, intentó varar el barco en la playa, pero terminó dando contra las rocas y hundándose. Piedrabuena y sus hombres (8 en total, incluido el capitán) lograron llegar a la costa y durante los siguientes 3 días intentaron rescatar, sin éxito, lo que quedaba del Espora. Fue entonces que decidió la construcción de un nuevo buque, con los restos del naufragio y las maderas de las que pudieron proveerse en la isla. Contaba con elementos muy precarios: una sierra grande, otra chica, y un par de hachas de mango corto. Debían además abastecerse de alimentos y construir un refugio que los reparara de las inclemencias del tiempo. El 16 de marzo se tendió la quilla de lo que sería un cutter de 14 metros de eslora, 4 de manga y 2 de puntal. Del Espora se utilizaron el timón, el mástil, las bombas, las velas, la cabuyería y muchas de las maderas. Con parte de la cabuyería también se hizo estopa para el calafateo, y a falta de brea o alquitrán, se utilizó grasa de pingüino. El 11 de mayo Piedrabuena escribió en su diario "...en la marea de la tarde la embarcación nadó...", y el día 18 el Luisito (así bautizado en recuerdo del hijo del capitán) zarpó hacia Punta Arenas, adonde llegó el 27 del mismo mes.

[Subir](#)

ENTRE BAHÍA CROSSLEY Y PUERTO HOPPNER

A la mañana siguiente desembarcamos con la pleamar en la playa más oriental de Bahía Crossley. A excepción de la baliza Palet -sostenida por alambres y alimentada por varias baterías sulfatadas que había dentro de una casilla semidestruida- no había otros rastros humanos visibles. Hicimos un recorrido en el bote hasta los Islotes los Siete González en la boca de la bahía y después nos embarcamos en el Callas. Zarpamos a las 10:15. Cruzamos frente a la Bahía Balmaceda y después entramos en Bahía Flinders, al este de la cual hay otra bahía más reparada llamada Belgrano. A las 13:30 fondeamos en la Caleta Bayud. Durante la navegación se había quemado el alternador de 24 voltios y nos quedamos sin posibilidad de utilizar el cabrestante para levantar la cadena. A partir de ese entonces sólo pudimos fondear utilizando 2 anclas engalgadas, pero atadas con gruesos cabos ya que no podíamos usar la cadena. La caleta tenía aguas tranquilas y muy claras. En la playa sur había un boyón de hierro de unos 2 metros de diámetro enterrado en la arena. El recorrido de la playa norte fue más interesante: Carlos encontró los restos de un naufragio en la desembocadura de un arroyo. La parte más visible la constituían 9 tabloncitos de madera de 25 x 25 cm, con grandes clavos de hierro, clavos de bronce y clavijas de madera. Parecían restos de un buque importante. Sobre la playa estaba semienterrado un palo de unos 10 metros de largo que podría haber sido un mástil. Empezó a levantarse viento y tuvimos que volver al Callas y zarpar hacia un lugar más protegido. Cruzamos el Cabo San Antonio entre la línea de cachiyuyos y los escarceos e ingresamos en la bahía del mismo nombre, navegando próximos a la costa. En la Roca Ibañez, a la entrada de Puerto Hoppner, había una gran colonia de cormoranes magallánicos. El día siguiente amaneció con mucha neblina y lluvia. Bajamos del bote y salimos a recorrer la bahía. Desembarcamos en la Caleta Benítez, en la única playa que hay en todo Hoppner. Se trata de una pequeña playa de canto rodado que cae bastante abruptamente en el mar. Descartamos la posibilidad de que el naufragio del Espora se hubiera producido en Hoppner, como sostienen algunos autores. Cruzamos a la Bahía San Antonio con la intención de desembarcar en Playa Bedini y relevar la costa occidental del Cabo San Antonio. La bahía era muy abierta al norte y el mar entraba con olas pronunciadas. Como no había ningún lugar seguro para fondear, bajamos el bote para intentar el desembarco -Daniel, Carlos y yo- mientras el Callas seguía hacia la punta del cabo. A unos 60 metros de la costa había una rompiente muy fuerte, con olas de más de 3 metros de altura, por lo que era imposible intentar el desembarco. Decidimos entonces recorrer la línea de la costa por afuera de la rompiente, pero a los pocos minutos, sin que llegáramos a darnos cuenta, el pequeño bote neumático estaba en medio de las olas. El motor de 8 caballos tenía poca respuesta frente a la potencia del mar. Daniel, que estaba al timón, aceleró de frente contra la ola que comenzaba a romper sobre nosotros. Carlos y yo pusimos todo nuestro peso sobre la proa tratando de evitar que el viento nos tumbara. El bote dio un salto y caímos en el vacío que había dejado la ola. No habíamos terminado de bajar cuando otra ola estaba sobre nosotros. La pasamos. Llegó una tercera, que también pasamos, pero cada vez más al límite. Una muralla de agua oscura que tapó al sol y a la silueta del Callas estaba frente a nosotros. Daniel aceleró y el bote quedó casi vertical. Nos aferramos a los cabos de la borda para no caer. Pensé que el bote se iba a tumbar y contuve la respiración esperando la caída al agua. El bote asomó la proa a la cresta de la ola, se quedó suspendido unas décimas de segundo, e inclinó su peso del otro lado de la rompiente, bajando pesadamente por la pared de agua. Los tres soltamos el aire y algunas carcajadas, mezcla de alegría y nervios, cuando salimos de la rompiente. Si el bote se tumbaba hubiera sido tan difícil llegar a la costa como lograr que el Callas se acercara a rescatarnos. A la media hora estábamos de nuevo embarcados en el velero. Llegamos hasta la punta del Cabo San Antonio y pusimos proa a Puerto Parry.

[Subir](#)

EL APOSTADERO NAVAL DE PUERTO PARRY

Parry es el fiordo más profundo y angosto de toda la isla. La parte exterior se comunica

Luisito, con los restos del naufragio y las maderas de las que pudo proveerse en la isla.



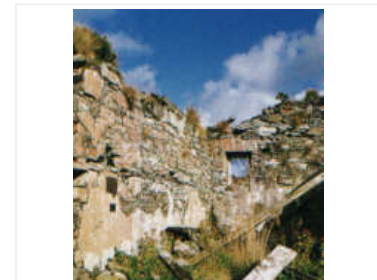
La playa de arena de Puerto Roca es la más extensa de toda la isla. Hacia 1870 había allí más de 20.000 pingüinos, pero en la actualidad ya no queda ninguno.



El Callas fondeado en Puerto Roca. En 1881, la Isla de los Estados fue explorada por la Expedición Austral Argentina, un emprendimiento italo-argentino liderado por Santiago Bove, que tuvo a su cargo la labor científica y el Comandante Luis Piedrabuena, capitán de la corbeta Cabo de Hornos. Fijaron su base en Rockery Penguin, que a partir de ese momento se llamó Puerto Roca, por sugerencia de Bove y en homenaje al presidente argentino que había apoyado la expedición.



El faro de la Isla Observatorio comenzó a funcionar el 1 de octubre de 1902 en reemplazo del de San Juan del Salvamento. Fue construido en Francia por la firma "Barbier & Benard" y la instalación estuvo a cargo del Teniente Ballvé. En la foto, al fondo, se recorta la silueta de la costa norte de la Isla de los Estados.



En Puerto Cook, cerca de los restos del antiguo presidio, había una construcción de paredes de piedra y sin techo. Algunas placas colocadas en tiempos recientes dicen que se trata del refugio para naufragos construido por Luis Piedrabuena, pero no es seguro que así sea.



"Envuelta casi siempre en densos vapores, que invaden las gargantas y cubren en jirones las cumbres de los montes, presenta en sí algo inmaterial y misterioso que deja en el alma un profundo sentimiento de temor y de espanto". Descripción de la Isla de los

con la interior por una angostura de mar. A ambos lados del fiordo se alzan montañas que caen a pique en el mar, las orientales con alturas que superan los 600 metros. En el fondo de Parry Interior está el apostadero de la Armada Argentina, el único lugar poblado de la isla en la actualidad. Nos amarramos al boyón y desembarcamos. Fuimos muy bien recibidos por el personal naval, compuesto por un guardiamarina y tres suboficiales (un mecánico, un enfermero y un peluquero). Habían llegado hacia 9 días en reemplazo de la dotación anterior, y debían permanecer 45 días en ese destino: El apostadero se había establecido allí el 4 de diciembre de 1978 ante la inminencia de un conflicto armado con Chile por la disputa de las islas Picton, Nueva y Lennox, una guerra sin sentido que afortunadamente se evitó. Desde entonces, no cumple otra función que la de ejercer ocupación territorial y prestar alguna asistencia a los buques que llegan hasta allí. El día siguiente amaneció con vientos fuertes del Noroeste, entre 30 y 40 nudos. Pasamos la mañana cargando los depósitos de agua con varios viajes a la costa. Al mediodía anunció su llegada el Aviso Gurruchaga, que tenía intenciones de reponer agua fresca. Tuvimos que dejar el boyón y esperar que el buque se fondeara para amarrarnos a su popa. Pasaron 5 horas sin que pudieran cargar agua, la manguera se había obstruido en algún punto. A la tarde zarparon, cuando el temporal se hacía más fuerte. Por la noche el viento viró al Sudoeste y empezaron a soplar willywows, unas ráfagas que bajan de la montaña a gran velocidad y levantan el agua pulverizada. Una de esas ráfagas hizo que el Callas pegara con mucha violencia contra el boyón, haciendo temblar toda su estructura. Por la mañana vimos que el golpe había cortado el cable de acero que une el púlpito con el casco. Al tercer día en Parry el temporal se puso más fuerte, con vientos de 50 a 60 nudos. No tuvimos más remedio que quedarnos todo el día en el barco descansando, leyendo y jugando a las cartas. Al día siguiente seguía el temporal, pero decidimos desembarcar para escalar alguna montaña. Bajamos Daniel, Gabriel y yo. Tomamos el mismo sendero por el que habíamos llegado a la laguna 3 días antes. Después de cruzar un bosque tupido se subía bordeando un arroyo. El suelo era todo turbal, por lo que era difícil caminar sin enterrarse hasta los tobillos o hasta las rodillas. Cuando llegamos a la laguna, el viento empezó a soplar más fuerte y a llover de a ratos. Elegimos un monte que estaba detrás nuestro, cuya cumbre miraba al Sur y escalamos, primero por turbales, y después por la roca pelada. Llegamos a 10 metros de la cumbre, pero desde allí no se podía seguir sin contar con clavos y cuerdas. La roca caía casi vertical, llovía fuerte y el viento iba en aumento. Desde los 500 metros de altura donde nos encontrábamos se podía ver la boca de Parry Exterior y parte de la Bahía San Antonio. También se podía tener una idea de lo que es el interior de la isla: una gran mole de roca, cruzada por montes entre los que se forman pequeños lagos y lagunas.

[Subir](#)

PUERTO ROCA

Al otro día el temporal había amainado un poco. Regresamos al Callas temprano y zarparamos. Cruzamos el Cabo Colnett y fondeamos el velero del lado Este, que estaba más reparado del viento. Desembarcamos Carlos, Daniel y yo. Daniel fue a recorrer la playa frente a la Bahía Colnett, mientras Carlos y yo cruzamos del otro lado del cabo para recorrer la playa que mira al Oeste en la Ensenada Venega. Eran playas de piedras redondas, y grandes, por las que se hacía difícil caminar, más aún en las partes cubiertas por cachiyuyos, que son muy resbaladizos. El recorrido nos llevó varias horas. Encontramos gran cantidad de boyas de distintos tamaños -seguramente perdidas por buques pesqueros-, algunos restos de ballenas y restos de naufragios llevados hasta allí por el mar. Regresamos al Callas y navegamos hasta Puerto Roca -antes conocido como Rockery Penguin- donde volvimos a fondear. Desembarcamos y recorrimos la playa de arena, la más extensa de toda la isla, que puede ser utilizada como pista de aterrizaje por un avión pequeño. En las roquerías donde el siglo pasado vivían miles de pingüinos, hoy no quedan rastros de ninguno. G. H. Gardiner, un inglés que trabajaba al servicio del Comandante Piedrabuena, había desembarcado en esta playa junto con otros 3 hombres para dedicarse a la caza de pingüinos y extraer de ellos el aceite. Las anotaciones de su diario (copiado por Cándido Eyroa) escrito entre el 19 de febrero de 1869 y el 7 de enero de 1870, período durante el cual vivió en la isla, son más que elocuentes: "Hoy hicimos un corral y unos cuantos caminos para arrear a los pájaros niños de la roquería al corral de la matanza. Estos pájaros se arrear lo mismo que una majada de ovejas y después con un palo de 2 pies de largo y un poco más grueso que un bastón se les mata a garrotazos por la cabeza". "Ya se acerca la época de trabajar los pájaros, en este mes engordan mucho. En las dos Roquerías hay como 20.000 pájaros". "En estos días nos hemos estado preparando para matar los pájaros pichones".

[Subir](#)

LA EXPEDICION ITALO-ARGENTINA

El padre De Agostini visitó la Isla de los Estados en 1912 en el transporte Piedrabuena y, fiel a su estilo, hizo en sus libros un relato pormenorizado de aquel viaje y de cuanto información tenía del lugar. "En 1881 fue minuciosamente explorada esta isla por la expedición italo-argentina capitaneada por D. Santiago Bove y coadyuvada por los profesores Lovisato, Spegazini y Viciguerra y por el alférez de navío Sr. Roncagli, que permanecieron en ella casi 2 meses, fijando como base y centro de sus excursiones Puerto Roca. Los trabajos hidrográficos, muy difíciles y peligrosos, los llevó a cabo con suma diligencia el Sr. Roncagli. Más de 30 montañas, que se creían inaccesibles, fueron exactamente medidas con barómetros Fortín y aneroides. Ninguna de las más altas cimas dejó de sentir el marillazo del geólogo, y los montes Richardson, Foster, Génova, Buenos Aires, Roma, Buckland, Fitton, etc. encierran entre los detritos de sus cumbres recuerdos de la visita italiana. El capitán Bove y el profesor Lovisato hicieron por tierra y a pie dos travesías largas y difíciles; la primera desde Puerto Roca a Puerto Cook, y la segunda, desde éste puerto al de S. Juan". Giacomo Bove fue un marino, geógrafo y explorador italiano nacido el 23 de agosto de 1852 en Piemonte. Había participado de la expedición del sueco Nils Nordenskjöld que en 1878 había cruzado el paso del Nordeste y llegado hasta la latitud 81° 42' Norte en el Vega. De regreso de este viaje planeó hacer una expedición a los mares australes con la ambiciosa intención de explorar la Tierra del Fuego y la Antártida, lo que despertó el interés del Gobierno Argentino, quién se propuso apoyarlo. La nave capitana de la empresa fue la Cabo de Hornos, que estaba al mando del Comandante Piedrabuena. Sin embargo, pareciera que las relaciones entre Bove y Piedrabuena se fueron deteriorando con el correr de la expedición. Sugiere Caillet Bois

Estados por Alberto De Agostini en "Mis Viajes a la Tierra del Fuego".



Cruz de hierro del cementerio de San Juan del Salvamento. Fue descubierta por Oscar Zanola en 1986 en medio de la vegetación, detrás de la línea de mareas, al fondo de la bahía.



El Callas fondeado en Bahía Buen Suceso, en el extremo oriental de Tierra del Fuego. Al fondo se recorta la silueta de la Isla de los Estados, del otro lado del Estrecho de La Maire.



Aspecto de la costa norte de la Isla de los Estados. Los cerros están cubiertos por montes achaparrados que alcanzan hasta los 400 metros de altura. En las partes bajas hay turbales y suelos muy húmedos de materia orgánica en descomposición donde abundan plantas palustres y campos de juncos.



Los restos del Faro del Fin del Mundo, en Punta Lasserre, fotografiados en 1971 por la expedición del Hero (cortesía de Rae Natalie Prosser de Goodall). El faro había sido inaugurado el 25 de mayo de 1884 por la División Expedicionaria del Atlántico Sur al mando del Coronel Lasserre.



El Callas fondeado en Caleta Ortiz, San Juan del Salvamento. Jorge Trabuchi sostiene un pescante de hierro totalmente erosionado por el óxido, único vestigio del antiguo muelle de la Sub-Prefectura.

que "Bove tuvo una falta de tino que sin duda contribuyó a enajenarle la simpatía de (nuestros) marinos... Bove, por su cuenta, impuso a los accidentes secundarios cantidad de nombres de personajes italianos, no sin sorpresa, seguramente de nuestro desprevénido Piedrabuena, que se encontró de la noche a la mañana con el peñón de su propiedad así trajeado en exótica indumentaria". Fue Bove, sin embargo, quien cambió el nombre de Rockery Penguin por el de Puerto Roca, en homenaje al presidente argentino que había apoyado la expedición. Piedrabuena y Bove se separaron en Punta Arenas, donde éste último adquirió la goleta San José, que después naufragaría en la Bahía Slogget. Bove, relata así aquel difícil trance: "El marinero Howard se dejó valerosamente atar al timón; dos cuchillos desnudos fueron colocados cerca de él, con los que pudiese cortar las ligaduras apenas fuera inútil su oficio. No podré jamás olvidar al bravo Jemmy adherido al timón, con los ojos en el que mandaba la maniobra, repitiendo palabra por palabra las órdenes que se le daban... Fueron momentos de agitada expectativa los que pasamos entre la largada del anda y el choque de la nave contra la tierra... " E. Lucas Bridges, todavía un niño, fue testigo de ese naufragio por estar embarcado con su padre y su hermano en la goleta (a la que menciona con su viejo nombre de Golden West): "El timonel, que había sido atado al timón y tenía un cuchillo para soltarse, pasó corriendo al lado nuestro y saltó a tierra con gran estilo. Cuando llegamos a la proa, mi padre me cogió de las muñecas y me sostuvo en el aire lo más lejos posible de la borda. Caí en un mar revuelto de algas, piedras y espuma; en seguida me agarraron y arrastraron hasta un lugar relativamente seguro al pie del acantilado. Mi padre y Despard, los únicos que quedaban a bordo, se hallaban ahora en gran peligro... Mi padre enrolló alrededor de su brazo una cuerda que colgaba del palo del trinquete, y con Despard asido a él se descolgó hacia la playa, pero sólo Despard cayó bien... Al volcarse nuevamente el barco hacia la orilla, mi padre describió una amplia trayectoria y llegó a salvo a la playa". La expedición italo-argentina tuvo, sin embargo, un balance muy positivo: "Dejaron material e informes sobre fauna, terrestre y marina, flora, estructura geológica de la Patagonia, etnografía y meteorología, mareas, lluvias, orografía, altura del suelo, aguas potables, salinas, etc. Estudiaron a los indios fueguinos, principalmente a los yaganes, sus armas, utensilios, etc... Pero hay otra consecuencia muy importante. Era inútil que Luis Piedrabuena expresara la necesidad de levantar faros, anclar balizas y crear delegaciones y subprefecturas en los puertos del sur.. Pero lo dijo Bove y comenzaron las órdenes...

[Subir](#)

EL FARO DE LA ISLA OBSERVATORIO

Amanecemos en Basil Hall y por la mañana recorrimos toda la bahía en bote tratando de ubicar el casco de un barco hundido del que teníamos datos, pero no pudimos encontrar nada. Una foca de Weddell (*Leptonychotes weddelli*) se acercó hasta el bote y asomó su cabeza a menos de medio metro de mi mano, observándonos por algunos segundos con su mirada tierna y curiosa. Después nadó un rato cerca nuestro y se alejó entre los cachiyuyos. Como las condiciones del tiempo eran favorables, pero había pronóstico de un nuevo temporal, decidimos cruzar hasta la Isla Observatorio. Navegamos con mar tranquilo y llegamos a las 12:30, pero la maniobra de fondeo nos llevó casi una hora: la Bahía Miguel ofrece muy poco reparo. Soltamos dos anclas engalgadas por proa y nos tomamos de unas rocas en la costa por popa. Hicimos un primer desembarco con Carlos, Darío y Gabriel. La playa de la Olla es un pedregal angosto. Para acceder a la isla subí primero en medio de una mata cerrada y después escalé por una pared vertical de unos 8 metros de la que se desprendían las piedras superficiales. Entré por un túnel que abrí entre los arbustos. Mis compañeros, en cambio, se abrieron paso por el viejo sendero que conducía hasta el pescante con el que en otros tiempos se levantaban cargas. Desde allí se veía la parte superior del faro, que estaba a unos 400 metros. Todo el trayecto estaba cubierto de nidos de pingüinos abandonados. Existe en esa parte de la isla una pingüinera muy grande, pero Adrián Schiavini me dijo que para esa época, lo más seguro era que hubieran emigrado hacia el norte, posiblemente hasta el sur de Brasil. El faro de la Isla Observatorio comenzó a funcionar el 10 de octubre de 1902 en reemplazo del de San Juan del Salvamento. Ya en 1898, Roberto Payró, de visita en este último faro, escribía: "Hace tiempo se proyectó cambiarlo a la más avanzada de las islas de Año Nuevo, lo que sería excelente por todos conceptos; pero nada se ha hecho aún en ese sentido, a pesar de que es conocida la opinión de casi todos los navegantes de esos mares". El VII Congreso Internacional de Geografía realizado en Berlín en 1899 invitó a los países más progresistas y mejor preparados para que, en estrecha colaboración, emprendieran la exploración definitiva del Antártico. Se originó entonces la Campaña Antártica Internacional que dio lugar entre 1901 y 1905 a las expediciones de Scott, Drygalski, Nordenskjöld, Bruce y Charcot. El Gobierno Argentino, haciéndose eco de tales recomendaciones y a fin de facilitar la campaña "en beneficio de la ciencia y la humanidad" resolvió la instalación de una estación meteorológica, geofísica y magnética en la isla que desde entonces se llamaría Observatorio -parte del archipiélago de Año Nuevo, antes conocido como Islas Cook-, cuyos trabajos corrieron a cargo del Teniente Ballvé. En 1917 se levantaron todas las instalaciones, quedando únicamente el faro. Ya había concluido la conquista del Antártico, las expediciones de Admunsen y Scott habían llegado al Polo Sur, y el Canal de Panamá ofrecía una ruta más segura y económica entre el Atlántico y el Pacífico. El Archipiélago de los Estados volvería a su condición solitaria. Si bien el faro está aún en funcionamiento, su estado es de abandono y destrucción. Una chapa de hierro oxidada recuerda a los constructores de la instalación: "Barbier & Benard - Constructeurs - 82 Rue Curial - París". Se accede a la parte superior por una escalera metálica de caracol. La lámpara, que antes funcionaba a gas, ahora se alimenta con baterías, de las que había gran cantidad desparramadas en el piso. Jorge fue el último en desembarcar. Mientras lo esperaba en el tope del faro pude ver el fantástico recorte de la Isla de los Estados entre el cielo y el mar, desde el Cabo San Antonio hasta el Cabo San Juan. Por el norte, sobre la inmensidad del Atlántico ganaba cuerpo un temporal de nubarrones negros que ocupaba todo el horizonte. Pronto el mar se fue cubriendo de crestas blancas y la estructura del faro comenzó a sacudirse con el viento.

[Subir](#)

EL PRESIDIO DE PUERTO COOK

Zarpamos con lluvia, pero el viento nos permitió una cómoda singladura hasta Puerto Cook, adonde llegamos a las 18:00. El temporal fue aumentando durante la noche y el día siguiente, el viento fue virando al Oeste y después al Sudoeste, con ráfagas de hasta 60



Un albatros que hace su nido. Es de la especie *Macronectes Giganteus*.



Una pareja de pingüinos *Eudyptes Chrysolophus*.



Pingüino rey (*Aptenodytes patagonicus*), fotografiado en la costa norte de Península Mitre en Tierra del Fuego.



Colonia de pingüinos *Aptenodytes Patagonicus*



Grupo de focas de la especie *Mirounga Leonine*.



nudos. Amarrado fuertemente al boyón, el Callas se escoraba a uno y otro lado; por momentos daba la impresión que estaba navegando. Por la tarde, cuando el temporal llegó a su máxima potencia, vimos que el bote flameaba en popa varios metros por sobre el agua. Cuando intentamos cargarlo sobre la cubierta, una ráfaga lo levantó hasta la cruceta de la mesana como si se tratara de un barrilete. Esa noche, el viento siguió soplando muy fuerte y la oscuridad era tal que no podían verse ni los palos del velero. A la mañana siguiente el temporal había amainado y pudimos desembarcar. A lo largo de la playa de canto rodado se extendían dos líneas de pilotes sobre los cuales estaban construidas las instalaciones del presidio que funcionó allí hasta fines de 1902. Había sido llevado desde San Juan de Salvamento el 14 de marzo de 1899, para decidirse su traslado definitivo a Ushuaia "por razones de seguridad, de disciplina y hasta de humanidad. En efecto, la salud del personal y de los penados se resentía del clima riguroso de la Isla de los Estados, que es sumamente húmedo y de temperatura media muy baja". (Diario "La Nación", 23 de noviembre de 1903). El 6 de diciembre de 1902, mientras se estaba transportando una parte de las instalaciones del presidio y algunos de los penados a Ushuaia, los reos que quedaban en la isla hicieron un motín, escapando 51 de ellos en 3 pequeñas embarcaciones. Una llegó hasta Bahía Thetis, en Tierra del Fuego, en tanto que las otras 2 naufragaron en Cabo Colnett. Después de casi 4 meses de búsqueda se logró aprisionar a 39 de los prófugos; 7 habían muerto y los otros 5 lograron escapar. Fueron sometidos a un Consejo de Guerra en Buenos Aires y en enero de 1904 fueron llevados nuevamente a Ushuaia para cumplir nuevas y viejas condenas. Un poco más atrás de la línea de mareas estaban los restos de una construcción de 4 x 4 m, con paredes de piedra y sin techo. Algunas placas de bronce colocadas en tiempos recientes decían que se trataba del refugio para náufragos construido por Piedrabuena. No estoy muy seguro de que así sea. Arguindeguy dice que la casilla fue construida en 1862. Sin embargo, cuando Payró desembarcó en Puerto Cook en 1897 no hizo mención a ninguna construcción en esa playa. En cambio, hizo referencia a la casilla de Eyroa en Puerto Vancouver, a la que describe compuesta de dos ambientes, construida con chapas de hierro galvanizado y forrada por dentro en madera. En la pared del fondo, frente a la puerta, un tablero contenía en castellano, francés e inglés la siguiente inscripción: "AMISO: Se ruega a los señores náufragos u otros que usen esta casa, la cuiden y gasten sólo los víveres necesarios para su sustento... 1° de enero de 1896". Dado que el presidio fue trasladado a esta playa en 1899 y levantado en 1902, me inclino a pensar que la casilla fue parte de dicha construcción. También sobre la costa, había un pequeño altar de unos 50 cm de altura con una pequeña escultura de bronce de la Virgen Stella Maris, patrona de los marinos. Fue dejada allí el 25 de mayo de 1946 por el buque rastreador Buchardo. A unos 100 metros de allí en dirección al Sur y en una zona más elevada del terreno se encontraba el cementerio. Una gran cruz de madera que sería la cruz mayor, estaba rodeada de otras 14 cruces, la mayoría de hierro oxidado. Es posible que allí estén enterrados presos, guardias y náufragos. Sobre la única lápida existente podía leerse "Enero de 1900". Una de las tumbas estaba rodeada por un cerco hecho de hierro filigranado. Tal vez correspondía al capitán Paine y su joven esposa, que naufragaron con el Swanilda el 28 de marzo de 1910. La historia relatada por el padre De Agostini dice que el capitán y su esposa iban en viaje de bodas cuando ocurrió el naufragio, del que sólo llegaron a sobrevivir 3 tripulantes. Fueron enterrados en Puerto Cook; la mujer, con todas sus joyas de la boda. Siguiendo en dirección al Sur se llega hasta Puerto Vancouver, del otro lado de la isla, que tiene su parte más angosta en este istmo de menos de 500 metros de ancho, por el que en más de una oportunidad se cruzaron pequeñas embarcaciones. "Es un excelente paraje para los buques pescadores pues tienen la facilidad de arrastrar sus botes de un lado al otro de la isla, cuya distancia es de 600 yardas medidas" (del Diario de G. H. Gardiner). El mar estaba agitado, en especial en la boca de la bahía, por donde entraban grandes olas que terminaban rompiendo en la Roca Ramos. Recorrí la costa oriental, primero por la playa y después por los acantilados, hasta llegar cerca de la Punta Castillo.

[Subir](#)

EL FARO DEL FIN DEL MUNDO

Visible desde Punta Bandera este esbelto pico oscuro bautizado por el perito Francisco P. Moreno se erige con lados escarpados y complejos sobre el Brazo de Mayo del Lago Argentino. Su primera ascensión es uno de los bellos resultados andinísticos de las expediciones sistemáticas del Padre De Agostini. Durante su campaña de los años 1930/31 alcanzó su cumbre con el geólogo Egidio Feruglio y los guías Evaristo Croux y Leone Bron el 5 de enero de 1931. La ascensión se llevó a cabo por la pendiente Norte y la angosta cresta Noroeste partiendo desde el Fiordo Spegazzini y atravesando los bosques de la estribación montañosa con la que se inicia la Península Avellaneda. Llegaron al glaciar que cubre el Cerro de Mayo al Norte (Glaciar Mayo Norte), alcanzando una altitud de 1200 metros y lo remontaron unos 5 km; seguidamente la ascensión continuó sobre los esquistos y pizarras del mismo cerro. Las fotografías panorámicas tomadas por De Agostini a tantos cerros hasta entonces desconocidos y la atribución de nombres como Aguilera, Malaspina y Pietrobelli fueron durante decenios la única documentación sobre el interior de esta parte de la Cordillera. El relato del Padre De Agostini estimuló a Piero Nava, oriundo de Bérgamo y quien tenía ya en su activo dos expediciones al grupo del Paine, a organizar una expedición al Brazo de Mayo en 1984. De aquel lado el acceso a la cumbre del Cerro de Mayo se presenta aún mucho más problemático. Antes de abordarlo, Mario Curnis, Carlo Ferrari, Sergio Dalla Longa y Antonio Manganoni quisieron sin embargo dirigirse hacia otro cerro: atravesaron el Glaciar de Mayo y se adentraron hacia su cabecera. Llegaron hasta los pies del salto terminal de una torre, bautizada por ellos mismos Torre Rossa, pero descubrieron que los últimos 400 metros eran de roca podrida y revestida de hielo que hace finalmente que renuncien a alcanzar su cumbre.

Luego de haber escapado milagrosamente de una avalancha durante la bajada y de haber llegado al campamento base, los cuatro bergamascos pudieron cumplir la segunda ascensión al Cerro de Mayo abriendo una nueva vía sobre la vertiente Sur hasta 1460 metros y sobre la arista Noroeste, de mediana dificultad técnica pero muy larga y en parte peligrosa. La tercera ascensión al Cerro de Mayo la lograron Mark Houston, Kathy Cosley, Robert Parker y John Shutt, de los Estados Unidos, el 10 de abril de 1994 al término de una travesía desde el Río Túnel hasta la Laguna Escondida, remontando el cerro desde ésta laguna por la vertiente Sur y la cresta Noroeste y descendiendo al Fiordo Spegazzini. Durante la travesía ascendieron también un cerro del Cordón Malaspina de unos 2400 metros de altura, ubicado sobre la divisoria de aguas, al que llamaron "Cerro Julie", y otro

Tres focas de la especie *Arctocephalus Australis*



Foca macho de *Otaria Byronia*.

cerro que llamaron "Cerro Pío", situado en las inmediaciones del Cerro Inmaculado y que podría ser en realidad el mismo Cerro Inmaculado. El paso del Cerro Pío a la Laguna Escondida fue definido por ellos como "una travesía muy difícil y peligrosa". Y no se trata de personas sin experiencia patagónica: Houston y Cosley ya en 1988 habían escalado el Cerro Torre y habían sido los primeros en alcanzar la Torre de la Media Luna. Después de almorzar zarzamos con destino a San Juan Salvamento. Seguía soplando viento del Sudeste y había mar de fondo, con olas muy altas, pero sin rompiente. A las 17:30 estábamos fondeando frente a la playa que hay en el fondo de la bahía. Desembarcamos Jorge, Daniel, Carlos y yo, y fuimos hasta el cementerio que hay perdido en medio de la vegetación, detrás de los restos de una pequeña casilla de madera. Unos zanjones y un terraplén marcan el rectángulo donde debía estar delimitado el Campo Santo. Sólo quedaban siete cruces: seis de madera casi destruidas y una de hierro. Había estado en San Juan del Salvamento en noviembre de 1996. En aquella oportunidad llegué en el Aviso Sobral, un buque construido en Estados Unidos para la Guerra del Pacífico, adquirido por la Armada Argentina en 1973 y que fuera seriamente averiado durante la Guerra de Malvinas cuando intentaba socorrer a un piloto de avión derribado en combate. Me acompañaban Carlos, Darío, Ernesto Piana y Oscar Zanola, Director del Museo del Fin del Mundo. Estuvimos acampando en esa misma playa y haciendo un relevamiento del cementerio -que Zanola había descubierto en 1986- y de los restos del faro, que fueron levantados por la Armada en febrero de 1997 para ser llevados a Ushuaia, donde permanecen en custodia para Museos. El faro fue inaugurado el 25 de mayo de 1884 por la "División Expedicionaria del Atlántico Sur", al mando del Coronel Lasserre, la misma que fundaría Ushuaia el 12 de octubre del mismo año, en la bahía donde estaba instalada la South American Missionary Society, la misión protestante inglesa que dirigía Thomas Bridges. La División estaba integrada por varios buques, totalmente heterogéneos: la cañonera Paraná, un sloop marinerero de 3 palos impulsado a vela y motor, de 550 toneladas de desplazamiento y 154 pies de eslora; el vapor Villarino(1), botado en Inglaterra en 1880, que había transportado los restos del General San Martín en su viaje inaugural, que tenía 1.200 toneladas de desplazamiento y 182 pies de eslora; el vapor Comodoro Py(2), una cañonera italiana de 150 toneladas de desplazamiento y 100 pies de eslora; la corbeta Cabo de Hornos, una barca de 400 toneladas de desplazamiento y 140 pies de eslora, que había sido comandada hasta el año anterior por el Comandante Piedrabuena; la barca María T, un velero de 230 toneladas de desplazamiento y 90 pies de eslora; y los cutters Patagones, Bahía Blanca y Santa Cruz. La División había llegado hasta San Juan del Salvamento el 18 de abril de 1884. En primer lugar se construyó un muelle de piedra de 54 metros de largo por 3 de ancho y una escalera de 5 metros de altura que conducía a la parte alta de la barranca. Luego se desmalezó el camino que conduciría hasta el lugar donde se emplazaría el faro -a 55 metros sobre el nivel del mar- y por último se procedió a la construcción de éste. No se trataba de un faro tradicional. Según la descripción de Payró era "una casucha octógona, dos de cuyos lados, con frente al mar, están cubiertos de gruesos cristales, tras de los cuales se colocan las 7 lámparas belgas L'Empereur a petróleo que lo iluminan. Dentro hay varias piezas a modo de camarotes, unas con cuchetas para dormitorio de los marineros, y otras con estantes para depósito de víveres, cabos, petróleo, etc." Las paredes eran de madera y el techo de zinc remataba en una esfera de metal que servía como señal diurna. Al lado estaba la casilla destinada al jefe. Según un Aviso a los Navegantes firmado por el Prefecto Marítimo Carlos A. Mansilla en abril de 1887 "...En la Isla de los Estados hay un faro situado a los 54° 43' 24" de latitud Sur y 63° 47' 1" longitud Oeste de Greenwich, alumbrando un sector de 94°, que es el comprendido entre el cabo Fourmann (Nota del autor: Furneaux) que demora al N 53° Oeste de la misma luz y la colina puntiaguda del cabo San Juan, que demora al N 41° Este de la misma luz, que es visible de 14 a 15 millas de distancia. La Prefectura Marítima, autorizada por el Excmo. Gobierno de la República, ha creído conveniente y necesaria esta publicación, en vista de que algunos de los capitanes náuticos, salvados por sus autoridades, han declarado no haberse atrevido a acercarse a tierra por temor a los indios que la pueblan (Nota del autor: en referencia a los de Tierra del Fuego). Pueden, pues, con confianza los navegantes desechar todo temor y acercarse y desembarcar en las costas argentinas, donde encontrarán siempre humana hospitalidad". Si bien el faro tenía un alcance limitado, era la única luz existente en esos tiempos al Sur del Río de la Plata, en una ruta por entonces muy transitada. Según los datos que aporta Payró, "en 1897 se avistaron 194 buques, algunos de 5 palos, y casi todos navegando con rumbo al Sur". Fue este faro el que inspirara a Julio Verne en su famosa novela "El Faro del Fin del Mundo". La imaginación del escritor sitúa su fundación por el Capitán Lafayette, al mando del buque Santa Fe de la marina argentina, el 9 de diciembre de 1859, en una bahía que llamó d'Elgor en la Isla de los Estados. Lo describe como una torre de piedra de 32 metros de altura, a cuyo cargo quedan 3 fareros, también argentinos: Vasquez, Felipe y Moriz. (1)El Villarino naufragó en 1899 frente a Punta Camarones, Chubut. Parte del codaste y la hélice se encuentran en la actualidad en Puerto Madryn, adonde fueron llevados por la Hermandad del Escrófalo. (2)El Comodoro Py fue adquirido por la firma Braun años después y terminó como remolcador en la Isla Chiloié con el nombre Armando, en honor a Armando Braun Menéndez.

[Subir](#)

NAUFRAGIOS

La historia de la isla está rodeada de hechos de muerte y de violencia. "En sus contornos naufragan, según Piedrabuena, 7 u 8 navíos anualmente", recuerda Payró, quien relata en su libro 16 naufragios que tuvieron lugar desde 1884 hasta la época de su visita en 1897: Ana, River Lagan, Mountaineer, Garnock, Dunsberg, Colorado, Glenmore, Córdoba, Seatollar, New York, Crown of Italy, Guy Mannering, Louisa, Amy, Calcutta y Esmeralda. Beascochea relata los naufragios de cuatro buques: North Star, Mac Lellan, Potalus y Rubestein. De Agostini reseña los del Swaniida, Brignardello, Prussia, Eagle y Dr. Hanson. Zanola enriquece la lista con los siguientes: Vayari, Albert Gallatin, Prince Arthur, Mercator, Cosmopolit, Juliet, Rescue, Gulf of Arden, Fervaal, Astree, Capricorn, Yndores y Tekla. Las cifras son elocuentes: casi 40 naufragios en un período de aproximadamente 30 años, cuando ya estaban instalados los faros (primero el de San Juan del Salvamento, y después el de Isla Observatorio, más apto que el anterior). Además de las difíciles condiciones de navegación en la zona, la cartografía deficiente y la falta de datos, Zanola sugiere la existencia de otra causa, de carácter económico, que se sumaría a las anteriores: "Cuando a mediados del siglo pasado apareció el motor, en la era de la revolución industrial, todas las compañías navieras europeas se vieron en la necesidad de renovar su masa flotante; es entonces que previo seguro de sus embarcaciones, muchas de ellas fueron mandadas a encallar o naufragar en el Fin del Mundo..."

EL REGRESO

Después de la visita a los restos del faro, nos embarcamos en el Callas y zarparamos: comenzaba el viaje de regreso. A las 17:30 fondeamos en Puerto Hoppner, donde pasaríamos la noche. El día siguiente amaneció con lluvia fuerte. Cuando cruzábamos la angostura que separa Hoppner interior de Hoppner exterior había mucha corriente y el agua daba un salto de más de medio metro. Viramos el Cabo San Antonio y cruzamos frente a las bocas de las bahías Flinders y Crossley. Entramos en el Estrecho de Le Maire con viento del Noroeste y pusimos rumbo al Sur para dar la vuelta al Cabo Setabense. Teníamos corriente en contra por lo que avanzábamos a menos de 2 nudos. Navegábamos sobre la zona de escarceos, pero el viento fue amainando y el mar estaba tranquilo. Frente a Punta Cuchillo, la carta señala unos islotes llamados Los Tres García que nunca vimos. Desaparecieron. Cuando estábamos frente al Cabo Sur, el motor se detuvo por una falla que ya nos había ocurrido en otras oportunidades: el filtro de combustible tapado. La corriente frenó el avance del Callas, que a los pocos minutos navegaba hacia atrás, con riesgo de ir a dar contra las rocas de la costa. Por suerte se pudo solucionar el desperfecto y retomamos la marcha. Entrando en Bahía Franklin vimos unos 20 ciervos colorados que subían por la ladera de un acantilado entre Punta Ruiz y Punta Vilca. En abril de 1973 esta especie fue introducida en la isla por la Subsecretaría de Recursos Naturales, que desembarcó 7 animales en Bahía Crossley (5 hembras y 2 machos), los que fueron transportados en el Aviso Thompson. Desde entonces no habían sido vistos en muchas oportunidades, por lo que algunos suponían que se habían extinguido.⁽³⁾ A las 17:30 fondeamos en la Caleta Lacroix, una playa ancha de arena azotada por el viento y el mar. Desembarcamos Daniel, Carlos, Gabriel y yo. La playa estaba atravesada por un río caudaloso y poco profundo. Sobre la margen izquierda encontramos los restos de un barco de madera clavados en la arena. Había gran cantidad de cabras, los machos tenían cuernos prominentes. En la otra margen del río estaban los esqueletos de 21 ballenas piloto (*Globicephala melaena*) varadas sobre la playa. La marea estaba bajando y cuando volvíamos al Callas encontramos los restos de otro naufragio que afloraban a la superficie: 9 cuadernas de madera de un buque que no parecía de gran calado. Con dos horas de retraso, ya que la corriente a favor comenzaba a las 17:00 nos embarcamos e izamos velas para cruzar Le Maire. La driza de la mayor se trabó cuando todavía faltaba izar un metro de vela. No podíamos salir a navegar en esas condiciones ni tampoco teníamos mucho tiempo que perder. Jorge subió al palo izado en el sillín con la driza del spinaker. Fueron momentos de gran tensión en que el Callas se escoraba a uno y otro lado con su capitán hamacándose peligrosamente al tope del palo mayor. Por suerte la driza trabada se pudo desenganchar y arriamos la vela. A las 19:30, en medio de la oscuridad, entrábamos en el Estrecho de Le Maire. Cruzamos la zona de escarceos y el barco se sacudió bastante, aunque podría decirse que el mar estaba calmo para lo que habitualmente suele ser. A las dos horas las nubes se abrieron y pudimos ver un cielo cubierto de estrellas como pocas veces había visto antes. Con corriente a favor y viento suave del Nor-Oeste cruzamos el temible estrecho en 5 horas. A las 0:30 pasamos frente al Cabo Buen Suceso y cambiamos la guardia. Durante la noche, el viento sopló más fuerte. Cuando me despertaron para la siguiente guardia a las 7:30 estábamos frente al Cabo San Pío, entrando en el Canal Beagle. El sol salía a nuestras espaldas mientras un grupo de 6 delfines daba saltos a uno y otro lado del Callas. Llegamos a Ushuaia a la 1:30 del día siguiente cuando comenzaba a levantarse un temporal. La Expedición había terminado. ⁽³⁾Más tarde supe que algunos ciervos habían sido vistos y filmados por Diego D'Angelo en Bahía Crossley en diciembre de 1996.

Subir

UBICACIÓN, CLIMA, FLORA Y FAUNA

La Isla de los Estados está ubicada al Este de la Isla Grande de Tierra del Fuego, entre los 54° 40' y 54° 54' de latitud Sur y entre los meridianos 63° 47' y 64° 46' de longitud Oeste. Tiene una longitud aproximada de 65 kilómetros. La parte más ancha mide 16 kilómetros, y la más estrecha unos 500 metros. Su superficie - incluida la de las islas adyacentes: Año Nuevo al Norte, Dampier y Menzies al Sur - es de unos 530 kilómetros cuadrados. Tiene 300 kilómetros de línea de costa, que están formados por bahías y fiordos, con acantilados que caen abruptamente sobre el mar, aunque también pueden encontrarse algunas playas de canto rodado y de arena. El centro de la isla está atravesado por dos hileras de montañas rocosas, últimas estribaciones de la Cordillera de los Andes, des, cuya altura máxima alcanza los 823 metros. El clima es muy húmedo, ventoso y frío, aunque con temperaturas medias algo mayores que las de Tierra del Fuego. La isla suele estar cubierta por capas de nubes y bruma. Los vientos antárticos barren la isla, siendo los del cuadrante Sudoeste los más violentos con velocidades que llegan a superar los 160 kilómetros por hora. La vegetación de la isla ha sido clasificada como perteneciente al tipo subantártico (según Skottsberg) y moorland, es decir, páramo magallánico (según Kuschel). Por su peculiar situación geográfica meridional y oceánica, la isla comparte características vegetacionales con las Malvinas y las Georgias del Sur, presentándose así una interesante combinación de flora boscosa andino-patagónica y flora esteparia, turbales y tundras, típica de las islas subantárticas. Antes de que el hombre blanco introdujera algunas especies -cabras y ciervos colorados- la fauna de la isla era casi exclusivamente marina y ovípara. Las principales especies de mamíferos marinos son el lobo de dos pelos (*Arctocephalus australis*), el lobo de un pelo (*Otaria Byronia* u *Otaria flavescens*), el elefante marino (*Mirounga leonina*), la nutria marina o chingungo (*Lutra felina*) y la nutria de río o huillín (*Lutra provocax*). Entre las aves marinas se encuentran el pingüino rey (*Aptenodytes patagonicus*) que era uno de los principales pobladores de la isla y que está prácticamente extinguido, registrándose únicamente avistajes de algún animal solitario; el pingüino de Magallanes (*Spheniscus magellanicus*); y el pingüino de penacho amarillo (*Eudyptes crestatus*). Existen además colonias o apostaderos de petrel gigante del sur (*Macronectes giganteus*), petrel zambullidor (*Palecanoides magellani*), cormorán magallánico (*Phalacrocorax magellanicus*) y cormorán imperial (*Phalacrocorax atriceps*) y al menos 5 especies de patos, de los cuales el más visto es el pato vapor (*Tachyeres patagonicus*), y 3 de cauquenes, siendo el más común el costero (*Chloephaga hybrida*). Los mamíferos marinos, especialmente los lobos marinos y la nutria, lo mismo que el pingüino rey, fueron casi exterminados por cazadores que explotaban sus cueros y aceite, desde fines del siglo XVIII y durante casi todo el siglo XIX.

© Tecpetrol 2010

Carlos M. Della Paolera 299 piso20(C1001ADA) | Teléfono(54-11)4018-5900 Fax(54-11)4018.5939 | Buenos Aires - Argentina