

RELATOS DEL BEAGLE

Recuerdos, más o menos hilvanados, de un teniente cosaco en el área del Beagle de Agosto a Diciembre de 1961, periodo en que le correspondió el honor de comandar la Sección IM. Reforzada "Beaucheff". Esta sección podemos citarla como la unidad antecesora de las secciones de reconocimiento y unidades de comandos, por las tareas que debió cumplir y por el hecho de tener sólo personal contratado en sus filas. La unidad contaba con una Sección de Fusileros típica de 43 hombres más refuerzos de una escuadra de ametralladoras Browning, una escuadra de morteros de 60 mm., un lanzallamas y una partida de explosivistas. En total, la dotación orgánica y ,¡Oh, novedad! completa de 1-64, que incluía un oficial, un Sargento 1º , un Sargento 2º , Cabos y soldados. Operativamente, dependía del Comandante del Área del Beagle, que durante este período era el Capitán de Fragata Don Bruno Klaue y 2º Comandante el Capitán de Corbeta IM. Don Manuel Debelli. Gran parte de los relatos que haremos se deben a esta feliz coincidencia, ya que el Comandante Klaue facilitó e impulsó el mejor conocimiento de la zona que en cuanto decía al terreno interior era bastante precario. Es preciso señalar que las otras dos secciones que se relevaban en el Beagle eran la Sección IM Charles al mando del Teniente Desgroux y la Sección IM Miller al mando del Teniente Toledo. Espero y deseo que ellos aporten el relato de sus períodos y así conformar una recopilación de una etapa tan llena de experiencias, recuerdos, la mayoría alegres y felices pero también de sufrimientos y tragedias.

RESEÑA A MODO DE INTRODUCCION

En 1972, el Comandante Jorge Sepúlveda Ortiz junto a Dagny, su esposa noruega, para quien estar en los canales australes es recordar su patria, escribieron un libro sobre los indios yámanas, llamado "Cowilij, el yámana" producto de su cariño a esas tierras australes, a lo cual siempre fue consecuente, tanto así que habiendo llegado a Vicealmirante y Jefe del Estado Mayor de la Armada, partió a colonizar tierras que adquirió en el Seno Aysen. De este libro transcribiremos la breve reseña introductoria por ser del mayor interés y ayudar a la comprensión de estos relatos.

" Hasta hace pocos años atrás, el extremo austral de América del Sur estaba habitado por cuatro razas de indios fueguinos.

" Los shelknam, llamados "onas" por los indios yámanas, significando en su idioma- hombres del norte-, vivían al norte de las altas montañas que flanqueaban la ribera norte del Canal Beagle, extendiéndose hasta el Estrecho de Magallanes.

" Los indios Aush, que también se dedicaban igual que los onas a la caza de guanaco, vivían en la punta oriental de la Tierra del Fuego.

" Los alacalufes, alikhoolip o qawáshqar vivían al Oeste de la Península de Brecknock y se extendían al norte por todas las islas y canales hasta el Golfo de Penas. Eran hombres de mar igual que los yámanas.

" El territorio de los yámanas abarcaba la ribera sur de la Tierra del Fuego hasta Bahía Aguirre, el Canal Beagle y todas las islas al sur de este canal, hasta el Cabo de Hornos.

" Yámana como se llamaban a si mismo, significaba en su idioma - hombre-. El término yagán, como también se les conoce, deriva del nombre del canal Yahgashaga (canal Murray), y así llamaba el misionero Thomas Bridges a esta raza.

" La visión superficial de Darwin, que los vio por primera vez en 1832, ha prevalecido a pesar de los descubrimientos de intensa vida interior, de su elevada moral y de una religión monoteísta sin sacrificios ni ceremonias especiales, que fueron dados a conocer por el sacerdote Martín Gusinde, quien convivió con ellos durante largas temporadas.

" Escribe Darwin..." Constituían el grupo de criaturas más feas y miserables que he visto en mi vida. Se hallaban completamente desnudos o con una piel de nutria que apenas bastaba

para cubrirles las espaldas hasta las caderas. Sus feos rostros estaban pintados con colores blancos, su piel era sucia y grasienta y sus ademanes violentos. Ante el espectáculo de estos hombres, es difícil creer que sean semejantes nuestros y habitantes de un mismo mundo. De noche duermen sobre el suelo, cinco o seis apoyados unos a otros, apenas protegidos contra la lluvia y el viento en este borrascoso clima... Cuando en invierno se ven agotados por el hambre, prefieren matar y devorar a sus mujeres más viejas antes que degollar a sus perros..."

(fin del aparte de Darwin)

" Los yámanas eran de baja estatura; los hombres medían alrededor de 1,60 y las mujeres 1,50 mts. Las piernas eran cortas en relación al cuerpo. Debido a las largas distancias que bogaban, las mujeres de edad tenían muy desarrollado los hombros y los músculos del pecho. Los yámanas daban la impresión, al levantarse, de tener piernas raquílicas. Ello se hacía más notorio cuando encima de las rodillas, la piel estaba agrietada y surcada de innumerables arrugas, debido al largo tiempo que permanecían en sus canoas con los pies acurrucados.

"La fisonomía del rostro era más bien tosca, la boca arqueada, los labios delgados y la nariz proporcionada. Los cabellos negros y lisos, cubrían toda la frente y parte de las mejillas. La piel de un moreno claro estaba oscurecida por el humo y la grasa que se colocaban para protegerse del frío.

" Su aspecto exterior, sus utensilios rudimentarios, su negativa a contar acerca de sus creencias religiosas y costumbres tribales y, por otro lado, su ligereza para relatar sus tantas leyendas, les valieron el concepto de salvajes y hombres sin Dios.

" El etnólogo y sacerdote Martín Gusinde, quien fue enviado por el Gobierno de Chile a estudiar la vida de estos australes habitantes de nuestro país, logró su confianza y participó en sus ceremonias secretas. Penetró más allá de esta imagen exterior, logrando reunir y preservar sus tradiciones antes que se extinguieran totalmente. En sus libros "Hombres primitivos de la Tierra del Fuego" y "Die Feuerland Indianer" describe la raza de una fuerte vitalidad interior alimentada por una moral apoyada en la religión.

"Su religión influía en todos los momentos de su vida y dialogaban continuamente con su Dios, dándoles gracias por los bienes recibidos, pidiendo ayuda y, algunas veces, reprochándole que se hubiera llevado a algún ser querido. Esta intimidad y confianza en Dios les sustentaba en todos los momentos difíciles".

"Su vida era muy simple, dedicada a lograr la subsistencia diaria, sin amargarse ni afanarse demasiado por la mañana. Llevaba una vida de relación familiar muy estrecha y armoniosa pues tenían que bastarse solos. El hombre y la mujer vivían en un plano de igualdad, ya que ambos contribuían en igual medida a la supervivencia. Criaban a los hijos según costumbres tribales bien definidas, que acentuaban en el niño la necesidad y la conveniencia de obedecer y de respetar a los mayores, y a considerar y ayudar siempre a los demás, para llegar a ser un yámana útil a la tribu.

" Los niños al llegar a la pubertad tenían la obligación de asistir a las ceremonias de iniciación para que les quedara bien grabados, y para siempre, los modos de vivir de la tribu. Aprendían su papel de futuro hombre y futura mujer para poder asumir sus correspondientes papeles sin la menor dificultad, sabiendo como actuar ante cualquiera circunstancia. Durante esta instrucción, que duraba semanas, aprendían a controlar su cuerpo y emociones por medio de pruebas difíciles. Todo estaba como enmarcado en un contenido de estímulo para llegar a ser honrado, y de castigo al ser repudiado por la tribu.

" Era en realidad un pueblo sin ambiciones ni futuro, que se contentaba con poco. Lo triste fue que cuando llegó la civilización para darle sus ideales no pudo darle nada, pues no quedó nadie."

UN DIA EN AWAIKIRK

En cada oportunidad que había un buque disponible, o bien que algún buque debía efectuar una comisión en el área del Beagle, llegábamos hasta el mando con la sugerencia de incluir una patrulla para tal paso, playa o ruta interior. Así, habiendo llegado a Puerto Williams la Barcaza "Goycolea", al mando del Capitán de Corbeta Don "Floro" Ortiz, que debía llevar una carga de animales desde la Estancia Yendegaia, de Don Miguel Zerka, nos embarcamos con una patrulla de ocho hombres, para efectuar el reconocimiento del istmo de la Península Dumas de la isla Hoste, es decir de Caleta Awaikirk en el Beagle al Seno Ponsomby. Siendo un paso bajo, de unos pocos kilómetros, esperábamos poder cumplir nuestra misión en un día.

Temprano en la mañana, estábamos desembarcando en la playa: La idea de maniobra original era que la barcaza se mantendría fondeada para zarpar alrededor de las 16 horas, pero cuando fui a pedir la venia para desembarcar, el Comandante me sugiere que para ganar tiempo él podría ir a cargar los animales a Yendegaia y volver en la tarde, con lo cual ganábamos un día.

No viendo problema en ello dimos la conformidad, aunque le recordamos que andábamos con equipo liviano, sin carpas. En todo caso, solicité que nos entregaran algunos víveres extras, por si acaso, o sea café y unos fideos, para sumarlos al rancho que llevábamos para el mediodía.

En la playa de Awaikirk, en el sector Weste, encontramos varios pequeños montículos que resultaron ser conchales de cholgas cubiertos con una ligera capa de pasto, y poco mas allá en, en lindero del bosque de lengas, las estructuras de palos de las chozas que los yámanas cubrían con pieles de lobo marino y guanaco. Todo notablemente bien conservado a pesar que por lo menos deben haber tenido a lo menos sesenta años o más, si nos atenemos a la historia de este notable pueblo indígena.

Iniciamos el reconocimiento, internándonos en el bosque tapizados de helechos, ruibarbos, renuevos de lengas y canelos, y entrecruzado de troncos cubiertos de musgos y líquenes de aquellos que murieron muchos años ha, y que conforman en la mayoría de los bosques

húmedos una cancha natural de obstáculos que los infantes de marina conocen y no agradecen, sobretodo cuando van con equipo de campaña completo. A poco de entrar en el bosque nos encontramos con la primera sorpresa; sobre el arroyo que encajonado va a desaguar en el lado Este de la caleta, una estructura de palos, o mejor dicho un puente sin cubierta, de unos quince metros de largo y un metro de ancho, en suficiente buen estado como para pasar sobre él. Este puente dejaba ver en su extremo unos palos atravesados en el suelo, cada un metro mas o menos, que luego desaparecían bajo la cubierta de musgo y turba. Con nuestras palas de zapa, fuimos raspando el suelo y encontrando palos que en dirección general se dirigían hacia la ladera Este del istmo. No los descubrimos todos pero siguiendo la dirección del trazado, cada cierto espacio buscábamos y descubríamos esta ruta, que como ya deben suponer fue construida por los yámanas para facilitar el paso de sus canoas de troncos al seno Ponsomby, evitando toda la vuelta por el canal Murray y sobretodo su fuerte corriente.

Llegamos al Ponsomby donde esta ruta de polines terminaba en una especie de desembarcadero que se internaba en el mar, lo cual les permitía llegar con sus canoas aún en bajamar.

Regresamos por los turbales del lado Weste, habiendo completado el reconocimiento, mediciones y croquis, alrededor de las 15 horas, a esperar la barcaza y preparar un rancho de mediodía mejorado con cholgas y ensalada de ruibarbo, que preparamos cerca de las estructuras de las rucas yámanas. Los yámanas no trasladaban estas estructuras en sus canoas, solo las pieles y demás enseres y algo fundamental: el fuego que mantenían en las canoas sobre un fondo de piedras y arena. En cada caleta, donde solían acampar construían estas estructuras y así, podían armar rápidamente su campamento cuando recalaban. Recordemos que los yámanas solo se cubrían con alguna piel y tenían una extraordinaria resistencia al frío que les permitía bucear en esas aguas, que están frecuentemente bajo cero. Continuemos con nuestro día en Awaikirk. La barcaza no se asomó a las 16.00 horas, tampoco a las cinco. A esta hora ya suponíamos que algo sucedía y no un mero atraso, de modo que empezamos a prepararnos para pasar la noche, cubriendo con ramas dos de las estructuras de los yámanas y recolectando algunas cholgas y choritos, aparte de armar un fuego grande entre ambos refugios y juntar leña para la noche que amenazaba lluvia y frío.

Al caer la noche, recordando con fortuna las clases de destello de la Escuela Naval, con la linterna comprada en la Zona Franca logramos que la dotación del Faro Yamana contestara a la pregunta ¿Qué hay de la Goycolea?. La respuesta fue breve: fallada en Yendegaia.

Con esa respuesta nos dedicamos a aprovechar la ocasión de practicar realmente lo que sabíamos de sobrevivencia. Cualquier Infante de Marina sabe que en la zona austral nadie muere de hambre ni de sed pero puede morir de frío o las secuelas de la humedad como una bronconeumonía o semejantes. La primera noche no fue muy grata porque llovió bastante y la ramada no alcanzo a estar completada antes de oscurecer. La linterna no la usamos, para dejarla exclusivamente como enlace con Yamana.

Al día siguiente, gran fogata para secarnos, desayuno de café caliente con cholgas al vapor o las brasas, según fuera la preferencia. Antes del mediodía, salimos nuevamente a reconocimiento del istmo, mas que nada para tener la gente ocupada, dejando una partida de tres hombres para mantener el fuego, mejorar los refugios y recolectar cholgas en la bajamar. A las pocas horas regresamos con dos caiquenes jóvenes un tanto despanzurrados por el .30 del M-1. Le cena fue a la carta o gusto de cada cual: cholgas al vapor cocidas en las marmitas -tarro de aluminio cuya tapa servía de jarro y plato -, cholgas a las brasas, caldillo de cholgas con ruibarbo y sal, "té" de ruibarbo y otra yerba cuyo nombre no recuerdo pero que algo se parece a la menta o al poleo. Mientras tanto los caiquenes, debidamente desplumados "a fuego" y limpios pasaron la noche sumergidos en el estero envueltos en un poncho de mimetismo para evitar depredadores.

Del tiempo no hemos hablado pero los que conocen esa zona Weste del Beagle saben que llueve, escampa, llueve, escampa y así por varios días. A veces tienes la fortuna de un día de sol, pero no fue esta la ocasión.

La segunda noche, desde el faro Yámana nos dijeron que la "Goycolea" estaba "echada" en Yendegaia y venía un patrullero de Punta Arenas con repuestos y pasaría a recogernos, posiblemente al día siguiente. Informamos que estábamos bien y no había apuro.

Esta noche fue mucho mejor que la primera, con ramada que casi no goteaba y "camas" de abundantes ramas y hojas secadas al fuego, fuego en el centro de cada refugio sobre cama de piedras, que además de evitar que el fuego sea apague en el fango que se forma al

descongelarse el terreno, hace que las piedras calientes irradien mejor el calor y lo mantengan.

El tercer día fue repetición del segundo: reconocimiento, menú de variedad de cholgas, caiquenes asados al palo, y café.

Cuando al cuarto día llegó el Patrullero "Lientur" a recogernos, nos quedaba sal, aceite y café para una semana, al ritmo que lo habíamos racionado. Pudimos dar el parte de "patrulla sin novedad", nadie ni siquiera resfriado pero con la promesa de no comer cholgas por lo menos en un mes.

ABRIENDO CAMINO...

El corredor del Uquica, que une Pto. Williams con el Lago Windhond, es un hermoso valle de montaña con bosques de lengas, coigües y canelos en sus abruptas laderas y turbales en el valle. Ambos van disminuyendo hasta casi desaparecer en el paso alto, a la cuadra de la filosa cima que se extiende al Weste y que apropiadamente se llama Dientes del Navarino.

En Agosto de 1961 había, a poco andar en el corredor, bastante nieve que llegaba, en el paso alto, a unos cinco a seis metros.

Efectuamos varios reconocimientos al interior, eligiendo, abriendo y marcando en los árboles, la que consideramos en esa época invernal, como la mejor ruta.

Con la idea de llegar al Lago Windhond con mayor apoyo, sugerimos construir un refugio al pie de la última subida hacia el paso alto, en un hermoso lugar, bastante plano, junto al arroyo que corre cargado al lado Este del corredor, en medio de un bosque ralo de lengas nuevas. El lugar nos encantó por su belleza y porque había abundante agua, leña, árboles de buen tamaño para construir la cabaña y a salvo de riadas y avalanchas.

Debemos reconocer que asociamos este escenario con pasajes de las hermosas novelas de James Oliver Curwood o Zane Grey, novelas que por su contenido de valores y amor a la naturaleza debieran ser lectura de todo joven Infante de Marina.

En viajes sucesivos, con toda la sección, llevamos postes de 2x4 para la estructura del techo, suficientes planchas de zinc que fue posible obtener gracias al apoyo del Comandante y 2º

Comandante, clavos, martillos serruchos, combos, cuñas y ¡un calentador-cocina-horno! hecho con tambores de 200 litros con su correspondiente caño. Lo demás debía salir del bosque.

Regresó el grueso de la patrulla a Pto. Williams y nos quedamos con una partida de construcción, armamos vivac cerca del arroyo y manos a la obra.

La estructura la hicimos con lengas de seis a ocho pulgadas; paredes y piso con lengas semejantes pero rajadas por mitades con las cuñas y combos; el piso se armó a más de medio metro del suelo; rendijas cubiertas con varillas y barro. Para aumentar la capacidad, con madera de lengas hicimos varias literas. Todo en una semana.

Quedó bastante cómoda, temperada y seca. Dejamos de comer pan frío o añejo de la base y pudimos tener pan al horno diariamente.

El resto de la sección regresó a la semana con víveres y algunos elementos faltantes para completar la letrina. Terminado los detalles preparamos la inauguración con rancho mejorado y una buena porción de "ponche cosaco", preparado con café, leche condensada y "chica" que habíamos ahorrado para la ocasión durante la semana. En breve ceremonia, con izamiento del pabellón, bautizamos el área como Refugio "Miller" en honor del héroe y también como homenaje a la sección hermana del Tte. Toledo. Esta sencilla tradición de homenaje se mantuvo, ya que la cabaña que construyó después el Tte. Desgroux la bautizó "Beaucheff" en homenaje a nuestra sección y la que el Tte. Toledo construyó más tarde la denominó "Charles", completando el trío.

PATRULLA A WINDHOND

Terminado el refugio, salimos con una patrulla hacia bahía Windhond con la intención de llegar a Caleta Bevan. Siempre las patrullas las preferíamos de nueve, ya que ello permite en caso de lesión grave de un integrante haya dos cuadrillas para relevarse en el transporte del herido o impedido de marchar. Recordemos que en esa época nuestro equipo era bastante precario, que cada uno mejoraba con adquisiciones "PT" en la Zona Franca; así, había parkas en tonos de verde y café que eran los colores que recomendábamos para adquirir. Los PRC-6

y PRC-10 eran la gran novedad pero como operaban con baterías secas, no recargables, su uso era bien restringido. Además que para una patrulla de larga distancia no tenían prácticamente ninguna utilidad. Cuando salíamos en algún buque llevábamos dos equipos y dejábamos uno a bordo, porque facilitaba el enlace y coordinación de corta distancia para embarcar y desembarcar. El asunto era que la patrulla debía bastarse sola y no dejar a nadie en el camino.

Iniciamos el ascenso hacia el paso alto, por una pendiente abrupta de nieve, con algunas trampas de nieve blanda que no fueron problema ya que siempre marchábamos con un puntero atado con cuerda de seguridad que sostenía el resto de la patrulla varios metros detrás de él. Esta medida de seguridad salvó una situación que pudo ser grave cuando el puntero se nos desapareció de repente; nos anclamos en la nieve y fuimos practicando el "tirar la cuerda" hasta que apareció de nuevo; luego de hacer un rodeo vimos donde había estado: colgando en una cornisa de nieve que unos ocho metros más abajo terminaba en un lago congelado; por efecto un ligero viento blanco y el cielo nublado, vio todo plano delante de él.

Bajando hacia Windhond, el tránsito era muy fatigoso debido a la abundante nieve blanda, por lo que en un bosquecillo de arbustos achaparrados, cortamos unas ramas en "Y" de una a dos pulgadas de grueso y cuarenta centímetros de largo, que atamos a las botas. Con estas improvisadas raquetas de nieve nuestro avance se alivió y ganamos rapidez.

Llegando cerca del Lago Windhond nos encontramos con varios esteros similares al Uquica, los que pasábamos por vado o algún puente de circunstancia, o sea el tronco de un árbol bastante grande atravesado como pasar sobre él. De ésta y de casi todas las patrullas era miembro el Cabo Enfermero de la sección, el Cabo Concha, que después llegaría a ser el primer Enfermero Especialista IM. Habíamos pasados la mayoría cuando le toca el turno a Concha, que, ¡Oh, desgracia! cae al agua. Aclaremos que el agua circulaba bajo una delgada capa de hielo que por supuesto no resistió el peso de Concha y este quedó empapado. El asunto no era para la risa; rápidamente llegamos a un bosquecillo cercano y encendimos una fogata grande, mientras otros lo mantenían al trote y le íbamos sacando lo mojado. Como ya era atardecer, o sea, la cuatro de la tarde en Agosto, decidimos vivaquear allí mismo porque era buen lugar y para recuperar a Concha que no llegó al enfriamiento, demostrando sus buenas condiciones para el terreno que siempre tuvo. Además, es una persona alegre, de

carácter vivaz, que ya pasado el susto y al calor de la fogata de esa noche, debió soportar mil y una tallas. Como era la época de las "cartas preliminares", que íbamos preparando del terreno interior, de modo que no habiendo toponimia conocida, el estero quedó, hasta hoy, como "Estero Concha".

Al día siguiente, llegamos al borde del lago Windhond que estaba helado; luego de comprobar que el hielo tenía más de cuatro pulgadas de espesor, nuestras espaldas agradecieron esta ruta "pavimentada". De hecho, lo que en Verano demora seis horas o más por sus orillas, lo pudimos hacer en menos de dos horas. Saliendo del lago, ingresamos de inmediato en el "paisaje lunar" de los ojos de turba y turbales que hay entre el lago y la costa. Otra vez, amarrados, porque si hay algo peligroso es un ojo de turba oculto por una delgada capa de nieve o hielo.

En el sector Weste de Bahía Windhond vimos los que, en verdad, eran bagüales: un piño de una docena de ovejas que no podían correr porque la lana les llegaba al suelo y se enredaban en los arbustos bajos. Elegimos lo que parecía ser un macho joven y que resultó ser una oveja vieja, que nos mejoró el rancho y sirvió para que los miembros de la patrulla que eran "ciudadinos" aprendieran a descuerar a dedo y cuchillo una oveja colgada.

Después de cumplir nuestras tareas de reconocimiento y croquis, iniciamos el regreso siguiendo la misma ruta, llegando al "Refugio Miller" sin novedad, donde nos esperaba la patrulla Monsalvez que habíamos dejado allí de apoyo. Nos brindó rancho caliente y tuvimos un merecido descanso en nuestras literas que apreciábamos como mejores que una CIC.

SALUDO AMISTOSO

Como introducción a este relato debemos hacer un comentario sobre la "Flota del Beagle" que se componía del Remolcador "Brito", cuyo tonelaje no recuerdo pero debía andar en las 200 TM., el cutter "Beagle" y la lancha "Ortiz"; de ellos, el "Brito" pasaba bastante tiempo navegando en apoyo de los PVS interiores del Beagle, isla Hoste e islas del Este: Lennox, Picton y Nueva. Para los PVS de Deceit, Hornos y Diego Ramírez venía el "Lientur" desde Punta Arenas u otro similar. La "Ortiz" era rápida pero tenía algún ancestro de submarino, ya

que con poco mar en el canal pasaba más debajo que encima de las olas. El cutter "Beagle" era el típico cutter de loberos y pescadores, de unas setenta TM., muy marinero, casco de madera, dos palos bajos, y un motor diesel cuya descarga, recubierta de asbesto, pasaba por la pequeña camareta de popa, lo cual se agradecía en Invierno y se maldecía en Verano. Al mando de la "Ortiz" y el "Beagle" estaba el Teniente Piñeiro, es decir navegaba en uno de los dos, según la misión, ya que no había dotación para ambos.

Hecha esta introducción, una mañana temprano, llega un mensaje de un PVS de la Isla Nueva informando que viene entrando el portaaviones ARA "Independencia". Entiendo que era su primer viaje a Ushuaia, y había interés en verlo de cerca, de modo que en cuestión de minutos estábamos a bordo del cutter, armados de una excelente cámara Leitz.

Piñeiro puso proa al Este, y logramos llegar al paso MacKinlay cuando el "Independencia" venía entrando al paso; recordemos que el paso MacKinlay tiene media milla de ancho y obliga a una caída a la cuadra de Punta Espora, lo cual para el portaaviones era una maniobra difícil. Piñeiro que siempre tenía buenas ocurrencias me dijo: "El Beagle" es un buque de la Armada de Chile y allí tenemos un buque de un país amigo, así que debemos saludarlo de acuerdo a la cortesía del mar"; dicho esto ordenó preparar la señal internacional: "Deseo a Ud. buen viaje".

El talegón de señales del "Beagle" tenía todas sus banderas pero de unos sesenta centímetros de largo. La señal se izó en la driza del palo mayor del cutter cuando al portaaviones lo teníamos por la proa a unos dos o tres cables, justo en la angostura de Punta Espora y estaba haciendo la caída.

Mientras sacábamos las fotografías pudimos ver que había carreras en el puente, o mejor dicho mirar hacia lo alto porque dado lo angosto del paso el cutter navegaba a menos de 50 metros de él, siguiendo la caída para mantenerse claro. Piñeiro formó la tripulación y saludó. En ese momento vimos el palo de señales del portaaviones, a unos cincuenta metros sobre nuestras cabezas la señal: "Doy a Ud. las gracias", con sus banderas de unos tres metros cada una y al comandante y otros oficiales saludando.

Todo esto duro sólo unos minutos. El cutter hizo la caída para seguir aguas y regresamos a Pto. Williams.

HACIENDO CAMINO...

Un asunto que preocupaba mucho al Comandante Klaue era la falta de caminos hacia el Este y hacia el Weste, que permitiera facilitar el aprovisionamiento de leña y árboles para el aserradero. Un par de alcances: el aserradero estaba junto al seno Lautá, en el lugar donde está el embarcadero para cruzar a la península; y el único camino que había corría desde el río Uquica, cruzaba el poblado y, siguiendo junto al Lautá Chico, llegaba hasta la cascada del río Róbalo que desagüa la laguna del mismo nombre; en esa cascada estaba la turbina que proveía de energía eléctrica a la base.

La sección "Beaucheff", con el apoyo de la base consistente en el bulldozer Caterpillar y el destartalado pero fiel jeep Wyllis de la sección, enfrentó este desafío comprometiéndonos a abrir una huella mejorada para vehículos; no podíamos pretender más que eso, dado el poco tiempo y la falta de camiones para ripiar.

Se hizo el reconocimiento y trazado hacia el Weste hasta las casas de Róbalo, que salvo pequeñas variaciones es el mismo del camino que después construyera, con tanto esfuerzo y buenos resultados la Compañía de Ingenieros IM. hasta Pto. Navarino. Siempre tratamos de trazar el camino por las pendientes Norte y con un despeje bastante ancho, para que le diera el sol y se secara con mayor rapidez, además de juntar menos nieve.

La apertura de la huella, donde hubo que derribar muchas lengas grandes, destroncar y arrastrar árboles, anduvo un poco lenta al comienzo mientras el Soldado Arriaza, mecánico-MP, adquiría experiencia en operar el bulldozer. Arriaza es el mismo "Sordo" Arriaza que después de estar "inventariado" en el DIM "Cochrane" por muchos años, llegó al Norte y merecidamente, al grado de Suboficial Mayor IM.

Lo primero fue rehacer el puente sobre el seno Lautá Chico para que soportara al buldózer, luego otro puente de unos cuatro metros y varios "tendidos" de palos en áreas blandas turbalosas, terminando este avance al Weste con el refuerzo de un antiguo puente que existía sobre el río Róbalo, para que soportara al bulldozer. Además se construyeron varias alcantarillas, todas de palos y algunos tablonés de 2" del aserradero.

Hacia el Este, el primer obstáculo, era el río Uquica que había que vadear, esperando la bajamar. Para evitar esta dependencia, se construyó un puente un poco al interior, fuera del

alcance la marea. El puente se diseñó de marcos tal como recomienda el manual FM Combat Engeneering- ese de tapas café-, de 22 metros de largo y 4,5 de ancho, calculado para 25 TM, y que durara no más de cinco años; de hecho duro más de diez años. Desde el puente, la huella se completó hasta Piedrabuena, con lo cual el paseo en jeep desde Róbalo a Piedrabuena pasó a ser otro esparcimiento dominical y el "Sordo" Arriaza quedó hecho un experto operador de bulldózer.

INTRUSOS EN YENDEGAIA

El 2 de Septiembre de 1961 sucedió un caso bien especial: llegó la orden desde Punta Arenas de ir a detener a unos ciudadanos argentinos que habían cruzado hacia Yendagaia, sin autorización, con la intención de explorar el glaciar del mismo nombre que se encuentra como a once kilómetros al interior de la playa y casas de la estancia de Miguel Zerka.

Según supimos, estos "ciudadanos" tenían interés científico en conocer el glaciar y habían estado solicitando autorización para ello al Cónsul de Chile en Ushuaia, quien por razones obvias, no había autorizado y les daba largas indicando que debía consultar a la cancillería. Este grupo de cuatro personas llevaba como un mes en Ushuaia, cuando el 2 de Septiembre pasó por Lapataia hacia caleta Dos de Mayo y de ahí a Yendagaia, camino al glaciar.

En cuestión de una hora, estábamos zarpando con Piñeiro en el cutter "Beagle", con cuatro hombres al mando del Cabo Monsalvez, uno de los comandantes de escuadra.

Llegamos a la estancia Yendagaia, alrededor de las cuatro de la tarde. Desembarcamos de inmediato, encontrando que no estaba Miguel Zerka ni su esposa, y que estaba a cargo el puestero cuyo apellido no recuerdo porque todo el mundo lo conocía como "El Huasca Negra". Le preguntamos a éste sobre los argentinos, y nos dijo que habían llegado ayer y que hoy en la mañana los había ido a dejar a caballo al pie del glaciar. Como quedaba poco tiempo, le solicitamos - o sea le ordenamos- que nos llevara de inmediato allá. En el corral sólo había tres caballos, debido a ello, partimos el Cabo Monsalvez con M-1 y yo con la Thompson, y el "Huasca Negra", al galope, ya que el terreno del valle que ha dejado el glaciar al retirarse es

plano y de poca gradiente. Pueden imaginar que eran tres caballeros bastante extraños para cualquiera que los viera.

Llegamos, ya con poca luz, al pie de la morrena lateral del lado Weste y con los anteojos larga vista pudimos ver, a unos 800 metros, al grupo subiendo gracias a que uno llevaba una parka roja que se destacaba.

Con el M-1, disparamos con alza mil metros, a un costado del grupo, tres tiros. En el silencio de aquella tarde nublada pero de buen tiempo, los disparos retumbaron muy fuerte y con innumerables ecos en las paredes del cerro y el glaciar. Vimos que el grupo se detuvo al instante, y a grito pelado, los conminamos a que bajaran enseguida. Ya oscuro llegaron a donde estábamos y emprendimos la marcha hacia la estancia, sin mediar palabra, solo las necesarias para identificarnos como una patrulla de la FF.AA. de Chile enviada para detenerlos.

Les dimos alojamiento, en habitaciones separadas, en la casa de empleados de la estancia.

Con el TR-3 del "Beagle" informamos a Williams y en un siguiente horario, nos ordenaron que entregáramos a los ciudadanos argentinos a una patrulla argentina en el límite, al interior de Caleta Dos Mayo, al día siguiente, a las 12.00 horas.

Para efectos de este relato no es necesario entrar en mayores detalles sobre nuestros huéspedes.

Al día siguiente, nos embarcamos todos y zarpamos temprano a Dos de Mayo. Desde allí, cinco chilenos y cuatro argentinos emprendimos camino hacia el límite que dista como cinco kilómetros de la caleta. Antes del mediodía ya estábamos en el límite, demarcado por un cerco de alambre de púas y unas trancas amarradas con el mismo alambre donde se distinguía una huella de caballos. Dieron las doce, la una; enviamos patrullas hacia los flancos por si estaban en otra parte; todo sin resultado; alrededor de las tres, con bastante hambre porque llevamos solo pan en el bolsillo, iniciamos el regreso a Dos de Mayo.

Llegando a la vista del cutter, escucho por el PRC-6 que Piñeiro me dice que hoy no alcanzaron a llegar, de modo que hay que ir mañana, a la misma hora. Así se hizo y, para abreviar el relato, sucedió exactamente lo mismo que el día anterior: viaje perdido. El mensaje decía que esperaríamos ordenes...

Bastante amoscados estábamos, tanto chilenos como argentinos. Nos fuimos, de nuevo, a Yendagaia para dormir, porque en el cutter no había espacio.

En la madrugada del que viene siendo el cuarto día, nos ordenaron que la entrega de los detenidos sería a la "Zurubi", lancha argentina de Ushuaia, bastante mas grande que el cutter, al mediodía, a la cuadra de Islotes Eclaireurs, en el canal Beagle.

Zarpamos de Yendagaia y a mediodía estábamos en el Beagle a la cuadra de los Eclaireurs, pero cargados a la costa Sur. Llegó la Zurubí; el mar estaba calma, de modo que atracó al costado del "Beagle" y se produjo el siguiente diálogo, o algo parecido:

- Cdte. Zurubi (CZ) asomado a su puente:- Bueno, chilenos, pasen a los muchachos para acá.-

- Cdte. de Patrulla. Chilena (CPCH): -Buenos días, momentito teniente. Primero tenemos cumplir ciertas formalidades para hacer entrega de los detenidos.-

-CZ : Buenos días, teniente, los invito a subir a bordo, aquí estaremos más cómodos.- (De ello, no había duda comparando al fiel ex-cutter lobero con la lancha).

A todo esto los cuatro detenidos argentinos estaban en la camareta de popa del "Beagle", con vigilancia y no podían ser vistos desde la lancha.

-CPCH: Gracias, teniente, pero le solicito que Ud. venga a bordo a recibirse de los infractores.

Después de otros tiras y afloja, llegó a bordo el CZ. Hicimos salir a cubierta a los detenidos e invitamos Piñeiro y el CPCH al CZ a la camareta. Como por ella pasa la descarga del motor, forrada en asbesto, la camareta era siempre calurosa; consistía en dos bancas laterales y una pequeña mesa central. No se podía estar de pie dentro de ella; había que entrar y sentarse en orden; el que quedaba a proa, no podía salir sin que lo haga el que está a popa, cerca de la entrada.

Relatamos estos detalles, porque a CZ lo pusimos a proa, con Piñeiro a su lado y al frente el CPCH armado de una vieja Underwood que tenía Piñeiro para hacer sus informes. Es bueno recordar que Piñeiro es un hombre de un metro noventa y fornido, de modo que la pareja del Comandante del buque con CPCH era "de peso". Nadie se sacó las parkas. CPCH sacó papel oficio y calco, y con la habilidad innata para escribir con dos dedos, comenzó a redactar en voz alta, a medida que ponía cada palabra en lo que mejor se le ocurrió debía ser un documento para esta ocasión:

- A la cuadra de Islotes Eclaireurs, en territorio chileno, Canal Beagle, a seis días del mes dese hace entrega de (nombres)....quienes reconocen haber cruzado sin

autorización al territorio chileno por manifiestan haber sido tratados y no tienen ningún reclamo niFirman : todos:-detenidos- CZ- CPCH.

Cuando terminamos de escribir, CZ chorreaba sudor pero no se atrevía a objetar nada: Finalmente, transbordaron los detenidos, saludo CZ, volvió a su buque y se largó....

Este relato debiera terminar aquí, pero sucedió que se repitió el 22 de Septiembre, es decir 16 días después, pero esta vez fueron cuatro desertores: tres marinos y un IM. argentinos que llegaron a Yendagaia pidiendo "asilo político". Los detuvimos en las mismas casas, y en esta ocasión, no hubo demoras. Fueron recibidos directamente por la "Zurubí" en el mismo lugar anterior, en el canal Beagle y con un acta ya preparada de antemano.

Los informes del CPCH tuvieron otro efecto, cual fue el traslado del Retén de Carabineros de Pto. Navarino a Caleta Dos de Mayo, donde se encuentra hasta la fecha, resguardando ese paso fronterizo, situación que no fue del agrado de los pobladores de Yendagaia, acostumbrados a transitar, sin control, hacia Ushuaia.

COMISION EN EL "LIENTUR"

Creemos recordar que fue en Noviembre que llegó a Pto. Williams el RAM "Lientur" para reabastecer los PP.VV.SS. del Sur, incluyendo Diego Ramírez. Ante tan estupenda posibilidad de conocer el área solicitamos autorización para embarcaren la comisión que debía durar unos cuatro días.

Embarcamos con equipo completo, incluyendo nuestro saco de dormir, de lo mejorcito que pudimos encontrar en la Zona Franca. Con el saco y colchón inflable nos instalamos en la detallía, el mejor lugar disponible, a popa del puente de mando.

Luego de reabastecer algunos PP.VV.SS. de las islas del Este, cruzamos la Bahía Nassau para reabastecer los de las islas Wollaston, terminando el recorrido el segundo día, como las once de la mañana, en el P.V.S. de la isla Deceit.

El día era hermoso, con sol, casi sin nubes y ya habían informado que el desembarcadero en Diego Ramírez estaba malo. Por si alguno no entiende, se refiere a que había marejada y había que esperar que el tiempo mejorara. Al mando del "Lientur" estaba el Capitán de Corbeta Don Jorge LeMay y como 2º Cdte. estaba el Subteniente Prenafeta; creo que había otro Subteniente que no recuerdo; las maquinas estaban a cargo de un Suboficial (MQ). El Comandante decidió dirigirse a Bahía Orange para allí esperar tiempo para ir a Diego Ramírez, pero estando el día tan magnífico dijo que nos iríamos por fuera, por el Cabo de Hornos. Del PVS. Wilfredo a Cabo de Hornos hay como 15 millas.

Al mediodía estábamos rumbo al SW con un oleaje respetable, normal en esa zona, cabeceando bastante con mar por la proa. Hacia la una se empezó a cubrir y a refrescar el viento y aumentar el oleaje en cuestión de minutos. A las una treinta estaba cubierto completo, con viento por la proa de más de 60 nudos, lo que suponemos porque el anemómetro portátil, el más confiable, tenía esa lectura como máximo; lo sacábamos sujeto a dos manos, tocaba la aguja al tope y lo retirábamos para que no se destruyera. Estos patrulleros o remolcadores de alta mar son buenos para la mar, pero cabecean y balancean hartos.

El Comandante se preocupó pero ya estábamos en el baile; el buque de sus once nudos habituales había bajado a tres; la marejada era para asustar a cualquiera: largo de ola de dos Lientur o más, altura bastante como para ver solo la cresta rompiendo de la que venía cuando estábamos en el seno y hasta el horizonte cuando estábamos en el lomo, ya que no había lluvia, sólo viento y mar. El 2º Cdte. estaba definitivamente mareado, afirmado en el manpar de popa del puente. El comandante nos pidió que mantuviéramos la situación del buque con respecto al Cabo y la isla Hermite porque en cuanto pudiera iba a hacer la caída para entrar por el paso entre la isla Hermite y la isla Hornos, a las aguas interiores.

Así se hizo; con la ayuda del cabo navegante salíamos afuera, y cruzando los pies en el pedestal de la alidada del giro, esperábamos que pasara la manga de agua que cubría hasta el puente cuando el buque chocaba en la cresta de la ola, para tomar las demarcaciones. El cabo navegante con indicaciones nuestras las situaba porque, empapado como estábamos desteñamos las cartas copiadas en amoníaco que se usaban en la Tercera Zona. Después de acercarnos bastante a la isla Hermite, donde se levantaban impresionantes columnas de agua, el Comandante logró virar hacia adentro, creo que al tercer intento en que nos pegamos

unos bandazos medidos de 35 a 40°, y comprobados ya que debimos apoyar el pie en los mamparos, para no caer.

Así, después de casi dos horas de avanzar a tres nudos, alrededor de las 15.00 horas, en cuestión de media hora ya estábamos en aguas seguras y fuimos a fondear en Caleta Saint Martín. La entrada fue tan rápida, que los mareados no se recuperaban cuando se tocó repetido. Allí se fondeó con dos anclas por la proa en medio de caleta y conocí los que Parker King en sus relatos, denomina "willy waubs": el ventarrón encajonado en el verdadero venturi que se forma entre el pico Kater y el pico Saint Martín bajaba en ráfagas de extraordinaria fuerza levantando el agua de mar desde el fondo de la caleta, que bañaban al buque, y cuando lo pillaba borneando a una banda le producía escoras de 10 a 15°, fondeado a dos anclas.

Finalmente estuvimos dos días allí, aguantando la tormenta que salió sin previo aviso, o que se les escapó a los meteorólogos. Convengamos en su descargo que en esos años no había satélites que mostraran que estaba pasando en los desolados mares australes.

A todo esto, no habíamos ido al "camarote". El espectáculo allí era de un caos total; se había destrincado una estantería de libros donde además habían estibado una botella de medio litro de tinta de tampones. Podemos decir que ahorramos trabajo porque desde ese día tenidas, mochila y el estimado saco de dormir quedaron pintados de camuflaje verde y violeta....