

EL HIDRÓGRAFO PHILLIP PARKER KING
 EN AGUAS DE MAGALLANES (1826-1830).
 HALLAZGO Y RECUPERACIÓN DEL TESTIMONIO DE SU ESTADÍA
 EN EL ESTRECHO

MATEO MARTINIC B.*
 CHARLES PORTER**

RESUMEN

El artículo busca rememorar la figura histórica del distinguido marino e hidrógrafo inglés comandante Phillip Parker King. Se entregan antecedentes biográficos y se da cuenta de los principales hechos acontecidos durante la expedición hidrográfica realizada entre 1826 y 1830 a la parte austral de América, bajo su comando, y por encargo del Almirantazgo Británico. El importante resultado náutico y científico de esta memorable empresa debe ser acreditado a la responsable conducción del comandante King, quien se ha ganado de esa manera un lugar de mérito entre los exploradores de la Región Magallánica. Se informa asimismo sobre el hallazgo y la recuperación de los testimonios dejados por los marinos ingleses en 1830, en la cima del monte de la Cruz (Bahía Fortescue), y sobre los trabajos y estudios realizados para la identificación y conservación de parte de los restos encontrados.

SUMMARY

THE HYDROGRAPHER PHILLIP PARKER KING IN MAGELLANIC WATERS (1826-1830). THE FINDING AND RECOVERING OF THE EVIDENCE OF ITS PRESENCE IN THE STRAITS.

This article seeks to distinguish the historic figure of the English hydrographer commander P. P. King. Biographic information is presented and shows the principal facts that occurred during the hydrographic expedition made between 1826 and 1830 to the southernmost part of America, by the British Admiralty. The nautical and scientific results of this remarkable expedition should be credited to the responsible leadership of the commander P. P. King who was gained in this form a place in the history of the magellanic explorers. Also here is presented the discovery and retrieval of a Memorial left by the British survey in 1830 in the summit of the Monte Cross (Fortescue Bay) and the subsequent analysis and preservation of the recovered remains.

* Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Casilla 113-D, Punta Arenas, Magallanes, Chile.

** Patagonia Research Foundation. Damariscotta, Maine, Estados Unidos de América.

EXPEDICIÓN HIDROGRÁFICA BRITÁNICA A LAS AGUAS MAGALLÁNICAS 1826-1830

Es bien conocido que entre los años 1826 y 1830 se desarrolló en aguas magallánicas la primera fase de una empresa de levantamientos hidrográficos completísima para la época y que por la extensión geográfica comprendida así como por el tiempo que la misma tomó no tenía precedentes y, por tanto, adquirió para la historia del conocimiento geográfico y para el progreso de la navegación una importancia ciertamente fundamental.

La misma, como hemos señalado antes¹, atendida su magnitud y los trabajos que exigió, así como las fatigas y sacrificios consiguientes, arrojó resultados provechosos de variado orden, no sólo de carácter hidrográfico -objetivo principal de la empresa-, sino además geográficos y científicos (etnográficos, botánicos y zoológicos), fue posible solamente por la gran competencia profesional de los mejores marinos de la época, los que revistaban bajo las insignias de Su Majestad Británica.

Tan ímproba tarea se realizó bajo la supervisión y la responsabilidad directa del comandante e hidrógrafo Phillip Parker King, de la Armada Real, a quien corresponden por tanto los méritos principales por razón de su diligente comando, talento organizativo, eficiente ejecución y calidad técnica. En verdad, P.P. King se ganó así, sobradamente, un sitio de indisputable relevancia entre los mejores navegantes y exploradores que contribuyeron al conocimiento del territorio marítimo austral de América.

Sin embargo de ello, cosa curiosa, la posteridad ha sido avara y casi injusta con tan destacado jefe naval, pues la memoria de su actuación ha quedado opacada visiblemente y aún preterida por causa de la fama que ha tenido y tiene quien fuera su colaborador a contar de 1829, el comandante Robert Fitz Roy, tras el lamentable fallecimiento del comandante Pringle Stokes, y que posteriormente tuvo a su cargo la segunda fase de trabajos hidrográficos a contar de 1832 y hasta 1834 en lo que se refiere a los mares meridionales.

La explicación para esta suerte de sinrazón histórica se encuentra en distintas circunstancias que concurrieron a fundar y cimentar dicho prestigio.

En primer lugar y más allá de la competencia profesional de Fitz Roy, que sin duda la tenía y bien calificada, estuvo el hecho de que en la etapa que se desarrolló bajo su comando directo participó como supernumerario un joven naturalista, Charles Darwin, quien durante el extenso viaje que además cubrió otras regiones de América y del globo concibió el postulado científico de la evolución de las especies que revolucionaría la ciencia biológica universal, con diversas implicancias filosóficas. De allí que las figuras del hidrógrafo y del sabio quedaran para la historia íntimamente asociadas, compartiendo el prestigio. En segundo lugar, porque en esa expedición participaron embarcados otros dos supernumerarios, el dibujante Augustus Earle y, cuando este debió abandonar el bergantín *Beagle*, el eximio artista pintor Conrad Martens, que se embarcó en su reemplazo y siguió por el resto del extenso periplo. Uno y otro, particularmente el último registrarían magistralmente diferentes acontecimientos y lugares del largo viaje, contribuyendo a su mejor difusión y, por ende, a la fama de sus participantes.

Por fin y no menos importante, fue el hecho etnográfico en que tuvo personal participación Robert Fitz Roy, otra de las causas motivantes de la situación de que se trata. Tal fue la recogida de cuatro indígenas en el sur del archipiélago fueguino y su ulterior viaje a Inglaterra, donde tuvieron una acogida bondadosa que sirvió para darles algún rudimento de civilización, retornando a sus parajes naturales en el transcurso de la segunda expedición. Esta circunstancia del todo ajena a la náutica e hidrografía ayudó, y no en pequeño grado, a cimentar la fama de Fitz Roy en cuanto de la misma derivaron bien conocidos emprendimientos evangelizadores que tuvieron como sujeto al que durante largo tiempo se tuvo como el pueblo originario más miserable y desprovisto del planeta.

Contribuyó a esta situación de menor relevancia el propio carácter de Phillip Parker King, oficial tranquilo y mesurado, quien dejó el servicio naval tiempo después de su retorno a Inglaterra para radicarse en sus antípodas, en Sidney, Australia, alejándose de la metrópolis que dinamizaba la vida del Imperio. Del mismo se han conservado pocos retratos, al parecer, hecho menor que de cualquier modo ratifica la escasa significación que para sus contemporáneos pudieron tener la figura y la personalidad del eximio hidrógrafo. (Fig. 1). Tanto fue así que hasta la propia nave capitana de King, el *Adventure*, nun-

1 *Historia de la Región Magallánica* (Punta Arenas, 1992), tomo I, págs. 322 y siguientes.



Fig. 1 Comandante Phillip Parker King, R.N., F.R.S., F.L.S.

ca llegaría a gozar del renombre que por tan variadas causas obtuvo su compañero el bergantín *Beagle*, la nave comandada por Robert Fitz Roy².

Este artículo busca reivindicar y rescatar en cierto modo la memoria y figura de quien fuera un gran marino, destacado jefe y competente hidrógrafo, cuyo nombre por siempre estará asociado a la gesta del conocimiento geográfico de la región meridional de América, en particular de Magallanes.

Phillip Parker King nació en 1793 en

Norfolk, remota posesión insular británica situada al oriente de Australia, siendo hijo del capitán Phillip Gidley King, también de la Armada Real. Como era costumbre en su tiempo el padre eligió para el joven Phillip la carrera naval, a la que ingresó a los catorce años, embarcándose en la fragata *Diana* de la Real Armada Británica.

Su aprendizaje lo realizó navegando por distintos mares, alcanzando en 1814 el grado de teniente mientras se hallaba embarcado en el navío *Tridente*. Continuó en un intenso servicio naval que le brindó una probada veteranía, orientado preferentemente a la tarea hidrográfica que hizo de él un especialista consumado. Parte importante de la misma la cumplió en el estudio de las costas del continente australiano; estando en ello recibió el grado de comandante (1822).

Retornó a Inglaterra en 1823 y permaneció allí durante los dos años siguientes ocupándose preferentemente en la preparación de la cartogra-

2 Lo expresado ha tenido una cabal correspondencia en la abundancia bibliográfica registrada a lo largo de un siglo y medio hasta el presente. Invariablemente, aunque con diferente énfasis, aparecen en obras históricas y científicas referencias a Fitz Roy, Darwin y el *Beagle*. El más reciente de estos libros, hasta donde sabemos, es *The Beagle Record*, editado por R. D. Keynes y por el sello Cambridge University Press en 1979 y reimpresso en 1980.

fía y relaciones complementarias de aquel laborioso levantamiento, que posteriormente fueron publicados por la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo.

Una y otra circunstancias ciertamente cimentaron su renombre como oficial capacitado y le merecieron su incorporación a las prestigiosas Royal Society y Royal Linnean Society, en calidad de miembro activo, a comienzos de 1824.

En el curso de 1825 los lores del Almirantazgo Británico consideraron la conveniencia de realizar un ambicioso levantamiento hidrográfico en las costas australes de la América del Sur, esto es, propiamente los litorales oriental y occidental de la Patagonia y la Tierra del Fuego.

Había conducido a esta trascendente determinación la necesidad de perfeccionar el todavía insuficiente conocimiento del complejo territorio marítimo meridional, en vista del fomento y desarrollo de las comunicaciones marítimas y, en especial, para llegar a tener una mejor vinculación entre Europa y los nuevos estados independientes de la costa del Pacífico sudamericano. Todo, en el bien entendido de la situación geopolítica global que derivaba de la emergencia de Inglaterra como la máxima potencia naval tras las guerras napoleónicas.

Para una empresa de tal envergadura, que se preveía larga y laboriosa, se eligió al comandante P. P. King, cuya trayectoria y competencia profesionales lo hacían plenamente confiable y brindaban garantías para un buen desarrollo³. En consecuencia, se le asignó el comando superior de una flotilla integrada por las naves *Adventure* y *Beagle* y, posteriormente, ya en el territorio de destino, por la goleta *Adelaide*⁴.

Para colaborar en las labores náuticas e hidrográficas la superior jefatura naval seleccionó un calificado contingente de marinos, entre los que

cabe mencionar: en el rol del *Adventure*, cuyo mando directo correspondía igualmente a King, a T. Graves, teniente y ayudante hidrógrafo; J. Cooke, teniente; J. F. Brand, R. H. Sholl, J. C. Wickham y G. Harrison, pilotos; B. Ainsworth, contramaestre y J. Tarn, cirujano, entre otros. En el rol del *Beagle*, Pringle Stokes, comandante e hidrógrafo, W. G. Skyring, teniente y ayudante hidrógrafo; J. Kirke, piloto, S. S. Flinn, contramaestre y E. Bowen, cirujano, igualmente entre varios otros. En el transcurso de las campañas se registraron varias bajas, produciéndose los consiguientes reemplazos, de los que el más importante fue el correspondiente al distinguido y malogrado comandante Stokes por Robert Fitz Roy, a fines de 1828.

De ese modo, provistas las naves del mejor y más moderno instrumental, de suficiente abastecimiento y yendo la oficialidad y la gente de mar en las mejores condiciones de comodidad que pudo darse, la expedición estuvo en estado de partir.

La escuadrilla zarpó de Plymouth el 22 de mayo de 1826 entrando al estrecho de Magallanes el 19 de diciembre. Sucesivas recaladas condujeron a las naves desde Poesión a San Gregorio, isla Isabel, bahía Agua Fresca, hasta la bahía de San Juan (puerto del Hambre), lugar elegido como base de operaciones y puerto de fondeo de la nave capitana. Para una mejor comprensión de los reconocimientos conviene consignar someramente las diversas exploraciones.

Una vez establecidas en tierra las construcciones e instalaciones de apoyo y maestranza, King dispuso que el *Beagle* asumiera el reconocimiento de la parte occidental del Estrecho, más allá del cabo Froward. La chalupa *Hope*, perteneciente al *Adventure* y al mando del teniente Graves, recibió el encargo de explorar el "canal" de San Sebastián y penetrar al SE del cabo de San Valentín, por donde antaño surcaran las naves de Fernando de Magallanes y Juan Ladrillero. El propio King asumió la responsabilidad de levantar el litoral entre Famine y bahía del Aguila. Estos trabajos permitieron el redescubrimiento de la isla que después se llamó *Dawson* y de la enorme penetración marina que configura el seno del *Almirantazgo*. Además se hallaron algunos importantes fiordos que acceden a dicho seno (*Brookes*, *Parry* y *Ainsworth*) y se hizo el relevamiento de numerosos sectores litorales en ambos lados del Estrecho. Sensiblemente, en esta etapa la expedición sufrió las primeras bajas por accidentes, entre ellas la del capacitado oficial Ainsworth.

El *Beagle* por su parte cumplió faenas en la parte oeste, sufriendo, desde un comienzo, el

3 En las Instrucciones que se le dieron a King se puntualizaba que... *habiéndonos merecido usted confianza por su desempeño en los levantamientos de Nueva Holanda [Australia] ... (Viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años de 1826 a 1836. Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires, 1933, tomo I, pág. 8).*

4 De acuerdo con los datos extraídos del National Maritime Museum, el primero era un barco de tipo *sloop*, de 314 toneladas, construido en 1809; tenía una eslora de 105' 5" (32,13 m) y una manga de 26' 3" (8 m). En la Relación posterior del viaje se indica que era un *buque espacioso, de 330 toneladas de carga, sin cañones (excepto uno para señales), de aparejo liviano pero robusto y de sólida construcción (op. cit. pág. 5).* El *Beagle* era un bergantín de 225 toneladas, aparejado a barca y estaba armado de seis cañones.

rigor del tiempo que lo obligó a luchar duramente en cada singladura. Pese a las dificultades, Stokes tomando como base a Fortescue y puerto Misericordia, reconoció sectores de la parte más peligrosa y menos conocida del canal, en una faena que puso de relieve su gran capacidad profesional y la de sus oficiales Skyring y Flinn.

Las operaciones hidrográficas de cada grupo fueron complementadas por valiosas colecciones sobre la flora y fauna a cargo de los cirujanos Tarn y Bowen y del botánico J. Anderson. Los estudios de meteorología fueron realizados en puerto del Hambre por el piloto Harrison. Por último, se efectuaron observaciones etnográficas aprovechando los frecuentes contactos con los indígenas.

Al terminar esta fecunda campaña la flotilla abandonó su base el día 7 de marzo de 1827, dirigiéndose a Río de Janeiro en plan de invernada, para dar descanso a las tripulaciones y recorrer las naves.

Con la experiencia de esta primera etapa, el capitán King obtuvo del comando de la Estación Naval del Atlántico, la autorización para adquirir un pequeño barco auxiliar con el fin de hacer más expedito el levantamiento en aguas poco profundas.

El 10 de enero de 1828, la flotilla integrada también por la goleta auxiliar *Adelaide*, cuyo mando se confió a Graves, penetró al Estrecho y fondeó en Posesión. Desde esta bahía el *Beagle* prosiguió hacia la parte occidental para explorar el laberinto existente entre el Estrecho y el golfo de Penas; mientras, el *Adventure* y la *Adelaide* recalaban en San Gregorio. En este lugar, los ingleses sostuvieron en ambas campañas, un amistoso trato y provechoso intercambio con los tehuelches⁵.

Cuando los buques fondearon en puerto del Hambre, King comprobó que los indígenas canoeros habían destruido algunas instalaciones y elementos allí dejados. Se procedió a su rehabilitación en tanto que se desarbolaba el *Adventure*, pues la intención era invernar en ese lugar. A su vez la *Adelaide*, que haría todo el peso de la tarea hidrográfica, fue convenientemente preparada para tal efecto.

Su primer cometido, pendiente desde la campaña anterior, fue explorar el misterioso "canal de San Sebastián", descubriéndose al fin que

no era sino una amplísima bahía que por lo poco segura y escasa de fondeadero se llamó *Inútil*. De esta manera se puso término a uno de los sostenidos mitos geográficos australes. Luego la *Adelaide* operó sobre los intrincados litorales del sector central sur del Estrecho, en una fatigosa y fecunda tarea que duró hasta el 18 de junio, en que volvió a puerto del Hambre.

Aquí las cosas no habían andado bien. La crudeza del invierno, la aparición del escorbuto y algunas muertes accidentales se confabularon para afectar la moral de los residentes. Como el capitán King, pese a todo, estaba decidido a continuar en el paraje, dispuso como estrategia para levantar el ánimo de sus hombres, el aparejamiento del *Adventure*, consiguiendo el efecto deseado sólo momentáneamente, pues los marineros, al ver que demoraban los preparativos más de lo habitual volvieron a desmoralizarse. Así las cosas, arribada la *Adelaide*, recibió la orden de seguir al encuentro de los tehuelches para adquirir provisión de carne de guanaco. Pero la situación no mejoró en puerto del Hambre, sino que se agravó con nuevos enfermos. Fue entonces cuando el jefe de la expedición adoptó la determinación de "preparar el buque a son de mar", disposición marinera que no bien hubo salido de labios del conremaestre *cuando ya todo fue vida, energía y contento*⁶ según consignó con sentimiento el capitán King, añadiendo que todos menos él veían con júbilo la perspectiva del próximo zarpe. El 27 de junio hizo su aparición el *Beagle*, de vuelta de su prolongado crucero por las aguas del occidente patagónico. Había explorado en rudísima faena la costa exterior desde el Estrecho hasta el cabo Tres Montes, relevando el litoral del golfo de Penas, la boca del canal Trinidad y otros puntos.

Pero tan agobiadora labor había tenido sus consecuencias. El excesivo trabajo, los padecimientos por causa del clima y otras contrariedades afectaron de tal modo al comandante Stokes, que cayó en un agudo estado de depresión, cercano al extravío. De este modo su arribo no hizo sino aumentar el desánimo. El regreso de la *Adelaide* con más de dos mil libras de carne de guanaco ayudó a recobrar el ánimo durante algunos días, pero al cabo de una semana los enfermos aumentaron, por lo cual y en vista del retardo en partir, las tripulaciones comenzaron a desesperarse; para colmo, el 1° de agosto se supo que el comandante Stokes había atentado contra su vida. Inútiles fueron los esfuerzos para obtener su recuperación, pues en la

5 Prospecciones arqueológicas realizadas durante años recientes en el sitio correspondiente al paradero histórico de estos indígenas, han permitido el hallazgo de monedas de la época y otros materiales que dan fe de la relación establecida.

6 *Op. cit.* pág. 188.

mañana del día 12 moría en medio de la consternación general.

Septultado junto al campamento⁷ y designado el teniente Skyring como nuevo jefe del *Beagle*, se reanudaron los preparativos de zarpe, que finalmente se produjo el 16 de agosto. Luego de recalar en Agua Fresca, Tres Brazos, isla Isabel y hacer la ya habitual parada en San Gregorio, la flotilla abandonó el Estrecho el 24 de aquel mes, después de casi ocho meses de laboriosa permanencia en sus aguas. Se dirigió a Brasil para un reparador descanso, tan necesario a sus oficiales y tripulaciones.

Una nueva serie de operaciones se inició en el otoño de 1829, al reingresar al Estrecho el *Beagle*, ahora al mando del comandante Robert Fitz Roy y la *Adelaide*. Tras tocar en San Gregorio y fondear en bahía Oazy para su relevamiento, los dos buques arribaron a Famine el 14 de abril. A partir de entonces se exploraron y levantaron diversos sectores de las costas meridional y septentrional, con un breve intervalo por parte de Fitz Roy, que exploró el canal Jerónimo aguas adentro, redescubriendo los vastos lagos marinos de Otway y Skyring. Las naves se juntaron de nuevo el 9 de junio en Fortescue. Luego de un breve descanso Fitz Roy encomendó a los tenientes Skyring y Graves la exploración de los canales que desde la bahía Tamar se abren hacia el norte. Mientras tanto él mismo, con su nave, proseguía los relevamientos en el sector más occidental del Estrecho, quedando convenido reunirse en el puerto de Ancud.

La *Adelaide* fue debidamente aprovisionada y equipada para su misión y su plana de oficiales fue reforzada con Skyring, que asumió la jefatura de la campaña hidrográfica, con el guardiamarina James Kirke, el contramestre Alex Millar y el cirujano Benjamín Bynoe, quien además de su tarea específica, debía desempeñarse como colector naturalista.

Partiendo desde el cabo Upright y reconociendo la bahía Beaufort y los senos Helado y Ventisquero, Skyring abandonó las aguas del Estrecho iniciando el recorrido hacia el norte por el canal que llamó *Smyth*, siguiendo a menudo las singladuras de Pedro Sarmiento de Gamboa cuya memoria iban recordando. Esta comisión había tenido origen en los antecedentes aportados al comando operacional británico por cazadores ("foqueros") ingleses y norteamericanos que deambulaban por aguas del Estrecho y de los ca-

nales fueguinos y patagónicos, respecto de rutas practicables de navegación entre el Estrecho y los canales situados al norte del mismo hasta el golfo de Penas. De allí que aunque ajena propiamente a la tarea hidrográfica en el Estrecho, la comisión de la *Adelaide* tendría gran trascendencia, pues sus exploraciones demostrarían las ventajas de una ruta interior de navegación segura y tranquila, que evitaría las difíciles singladuras del extremo más occidental del gran canal. De este modo la exploración hidrográfica de Skyring hubo de ser la causa de la posterior reanudación del tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes.

Entre tanto King había zarpado con el *Adventure*, poniendo rumbo al extremo austral de la Tierra del Fuego, al que arribó, a comienzos de abril, luego de algunas escalas en la costa oriental de la Patagonia. Permaneció en el área por dos meses haciendo un reconocimiento parcial del archipiélago del Cabo de Hornos, cumplido el cual la nave se dirigió a Valparaíso, puerto elegido para dar el descanso que merecía la esforzada tripulación y para la necesaria recorrida del buque. En un plan semejante permanecieron por varios meses en Ancud el *Beagle* y la *Adelaide*.

A fines de 1829 se inició la cuarta campaña de operaciones hidrográficas con la salida del *Beagle*, desde el puerto de San Carlos de Ancud. Las instrucciones que había recibido el capitán Fitz Roy de parte del jefe expedicionario, prescribían la exploración de la costa meridional fueguina, entre el seno Año Nuevo y la bahía Nassau, pero en la realidad su cometido se extendió considerablemente desde la boca del estrecho de Magallanes hasta el litoral sudoriental de la isla grande de Tierra del Fuego.

La nave pasó frente a la entrada del Estrecho el 24 de noviembre y continuó por la costa exterior hacia el sur, haciendo el relevamiento de uno de los tramos litorales menos conocidos y más temidos por los navegantes, que desde los tiempos de Narborough se conocía como *Desolación del Sur*.

Al cabo de esa faena que tomó dos meses, el *Beagle* continuó costearo en sucesivos trabajos sobre el litoral exterior y los canales y entradas adyacentes, que permitieron conocer la complejidad de esa parte del piélago fueguino. Mientras los exploradores desarrollaban sus distintas operaciones, una y otra vez se encontraron con los indígenas kawéskar pertenecientes a la parcialidad más austral de ese grupo étnico y luego, desde el seno Navidad, con los indios yámana.

Llegado el mes de marzo, el trabajo prosi-

7 El sitio se conoce como Cementerio de los Ingleses y se encuentra en la costa de la bahía de San Juan.

guió con intensidad levantándose la costa que media entre aquel accidente y el acceso sur a la bahía Nassau, a la que se penetró el primer día de abril. Desde aquí se realizó una de las etapas más provechosas del viaje, pues en su desarrollo se recorrió el área descubierta por L'Hermite dos siglos antes, completándose el conocimiento preliminar del mismo con las correspondientes correcciones y nuevos hallazgos, entre otros los de los canales *Murray* y *Beagle*, uno y otro debidos al *master* Matthew Murray.

Al concluir el mes de mayo, Fitz Roy puso término a una campaña por cierto satisfactoria por sus trabajos, observaciones y descubrimientos. Luego de algunas operaciones en la costa sudoriental de Tierra del Fuego, se emprendió el viaje con destino a Montevideo y Río de Janeiro. Con los marinos viajaban embarcados cuatro indígenas fueguinos recogidos en las inmediaciones del seno Navidad y en el canal *Beagle*. Bautizados por Fitz Roy con los nombres de York Minster, Fuegoia Basket, Boat Memory y Jimmy Button, estaban destinados por su captor para ser protagonistas de una experiencia civilizadora que se haría famosa por sus consecuencias e imprevisto desenlace.

Si laborioso y proficuo había sido el cruceo del *Beagle*, no lo fue menos la campaña emprendida por la *Adelaide* entre el golfo de Penas y el Estrecho. Las operaciones hidrográficas en aguas magallánicas se iniciaron el 19 de enero de 1830, cuando el teniente Skyring llegó con su goleta a las islas Guayaneco, en un viaje prolongado que lo llevó hacia el sur por el complejo de canales y fiordos, donde habían sucumbido tantos esfuerzos exploratorios en los tres siglos anteriores, en un trayecto complementario de aquel realizado en sentido inverso durante el invierno del año anterior. La extensa travesía permitió recorrer los canales Messier y Brazo Ancho, y descubrir -a veces se trató de redescubrimientos de antiguos hallazgos hispanos- entre otros los fiordos Eyre, Falcon, San Andrés y Peel. La faena exploratoria y sus trabajos complementarios fueron tan intensos y ajetreados que tuvieron al borde del agotamiento al meritorio Skyring. Como ya se había hecho una norma en el transcurso de esta expedición, las operaciones hidrográficas fueron acompañadas de observaciones sobre la naturaleza de los distritos recorridos y sobre las características y costumbres de los aborígenes, en el caso de los kawéskar.

Al comenzar abril la *Adelaide* navegaba por el Ancón sin Salida y tras descubrir y explorar el profundo fiordo, mal llamado "canal" de las

Montañas, siguió por un brazo lateral a su boca y penetró hacia el noreste para realizar uno de los hallazgos más importantes de la campaña: el redescubrimiento del complejo marítimo trasandino de Ultima Esperanza, que fuera avistado por vez primera 273 años antes por el insigne Juan Ladrillero. Una vez traspuesta la cordillera de los Andes, Skyring y James Kirke reconocieron algunos brazos del extenso mar interior, entre ellos los fiordos Obstrucción y Ultima Esperanza, realizando cantidad de observaciones y otorgando denominaciones a distintos accidentes, en una faena exploratoria particular que demoró tres semanas.

El 24 de abril la *Adelaide* abandonaba las aguas de Ultima Esperanza y cuatro días después entraba al Estrecho por la bahía Beaufort, completando la primera travesía norte-sur entre el golfo de Penas y el gran canal de Magallanes a lo largo de los canales patagónicos, precursora de la futura ruta del tráfico mercante a partir de la segunda mitad del siglo XIX. La goleta prosiguió sus singladuras por el Estrecho teniendo por destino a puerto del Hambre, lugar previsto para el encuentro con la *Adventure*, lo que efectivamente ocurrió el 4 de mayo. Esta nave había llegado al Estrecho el 31 de marzo y había empleado el tiempo que mediaba entre una y otra fechas, en trabajos hidrográficos puntuales en su sección occidental, compartidos ocasionalmente con encuentros y algunas incidencias con los indígenas.

Pocos días después las naves inglesas partían navegando en conserva hacia Río de Janeiro, para seguir después a Plymouth. Al trasponer la punta Dungeness y enfilarse hacia el norte, Phillip Parker King ponía término a la campaña exploratoria más extensa, geográfica y cronológicamente, emprendida en tres siglos en aguas magallánicas. El trabajo cumplido con responsabilidad y acuciosidad que honra a cuantos participaron en la expedición, en particular a los distinguidos jefes y oficiales, había tenido una magnitud colosal, tanto que se requerirían años sólo para hacer el procesamiento de los millares de datos geográficos reunidos, en las oficinas técnicas del Almirantazgo Británico.

Pero hay más, King, hombre al parecer con inclinaciones naturalistas, se interesó especialmente por el conocimiento de la vida silvestre del territorio magallánico. Nada extraña, por consecuencia, que durante los cuatro años que duró la expedición se hayan realizado numerosas colectas de especímenes de flora y fauna, sobre cuya base posteriormente los científicos británicos pudieron adelantar en el conocimiento de la biota de la re-

gión austral americana. Tal contribución debe evidentemente ser acreditada al jefe que veló por tal aspecto científico del viaje. Pero también, el capitán King era un excelente dibujante a juzgar por las obras que se le conocen, entre otras el magistral retrato que hiciera de Fitz Roy⁸, lo que nos conduce a suponer -vista la notable semejanza del estilo- que varios de los retratos y bocetos de indígenas meridionales que se han atribuido o atribuyen a Fitz Roy procedan realmente de su mano⁹. De ser así, no sería de extrañar que se encontraran en repositorios de Australia, país donde se conserva la mayor parte de la documentación que atañe al distinguido marino, algunas ilustraciones de interés referidas a sus campañas en la región magallánica.

De tal modo su contribución al adelanto del conocimiento de la geografía marítima magallánica, sería a lo menos semejante en importancia al de las hazañas descubridoras y exploratorias del pasado, protagonizadas por Fernando de Magallanes y Juan Ladrillero.

La satisfacción oficial por tan eficiente servicio naval desarrollado bajo la responsabilidad superior de King, le mereció su ascenso a capitán en febrero de 1830.

Durante abril y mayo de 1831 Phillip Parker King dio cuenta de los resultados preliminares de la expedición ante la Royal Geographical Society y al año siguiente publicó un volumen técnico que tituló *Sailing Directions to the Coasts of Eastern and Western Patagonia, including the Straits of Magalhaen and the Sea Coast of Tierra del Fuego* ("Instrucciones para la navegación en las costas orientales y occidentales de Patagonia, incluyendo el Estrecho de Magallanes y el litoral oceánico de Tierra del Fuego").

Luego se dedicó a la preparación de la completa descripción de lo acontecido durante la expedición que había comandado, que fue preparada principalmente sobre la base de su propia relación y de modo complementario con los diarios de sus oficiales Stokes, Graves, Skyring y Fitz Roy, que se incluyó en una obra mayor que comprendió la segunda gran expedición realizada entre 1832 y 1836, bajo el mando del último, y que fue editada en 1839 por el mismo con el título de *Narrative of the Surveying Voyages of His Majesty's Ships "Adventure" and "Beagle" between the years 1826 and 1836*. Este libro conformaría por sí solo una

contribución moderna inapreciable para el mejor conocimiento geográfico, etnográfico y naturalista de la Región Magallánica que, con razón fundada, pasaría a ser uno de los clásicos de la literatura científica austral.

Concluido este significativo trabajo, King abandonó el servicio activo en la Armada Real y se estableció en Sidney, capital de la colonia de Nueva Gales del Sur, en el continente australiano. Allí se involucró en los asuntos propios de este establecimiento, llegando a ser miembro del consejo legislativo de la colonia, además de responsable de las actividades de la Sociedad Agrícola Australiana.

Su calificado servicio naval le hizo merecedor al ascenso, en octubre de 1855, al grado de contralmirante, sin embargo de la condición de retiro en que se encontraba desde 1839, siendo así el primer australiano originario que alcanzó esa posición jerárquica en la Armada Real Británica.

Falleció todavía joven en 1856, dejando una extensa familia, que había fundado en 1817 al contraer matrimonio con Harriet Lethbridge, y a la que legó una satisfactoria posición económica pero sobre todo un apellido prestigiado por un muy honroso servicio en la Armada Real.

La memoria del comandante Phillip Parker King quedaría para la posteridad náutica, geográfica y científica ligada indisolublemente a la sacrificada y laboriosa empresa hidrográfica y exploratoria del territorio marítimo magallánico, cuyo exitoso desarrollo entre 1826 y 1830 debe serle acreditado y reconocido sin retaceos por su responsable y talentosa dirección.

Valga este recuerdo para tan ilustre figura de la historia geográfica y marítima austral, como una reivindicación de lo que fuera su competencia profesional tan duramente calificada durante buena parte del siglo XX por algunos autores argentinos¹⁰.

El motivo de tan injustificado trato se encuentra en la falta de ecuanimidad y objetividad con que en parte de la intelectualidad argentina se abordó la consideración del asunto del curso oriental del canal Beagle, en el sur de la Tierra del Fuego, como elemento geográfico determinante para la separación de jurisdicciones nacionales en la zona austral fueguina, según el Tratado de Límites de 1881 y que devino un prolongado y asaz enojoso

8 Ver Richard Lee Marks, *Tres hombres a bordo del Beagle*, Buenos Aires, 1994, pág. 37.

9 Ver Alan Moorehead, *Darwin. La expedición en el Beagle (1831-1836)*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1981, pág. 69.

10 Cabe ejemplarizar con la obra de Rodolfo R. Poletti, *La primera expedición hidrográfica inglesa al confin austral americano (1826-1830)*, publicada por el Instituto de Publicaciones Navales (Centro Naval) de Buenos Aires. De paso, señalamos que en este libro contiene reiteradas inexactitudes en lo referido a informaciones etnográficas.

litigio diplomático. Este pleito, es bien sabido, fue zanjado a favor de Chile en 1977 por el Laudo Arbitral de la Reina Isabel II de Gran Bretaña, pero tras reclamarse su nulidad por parte de la República Argentina sólo vino a ser reconocido como válido por el Tratado de Paz y Amistad suscrito entre ambos países en 1984, tras la mediación de Su Santidad el Papa Juan Pablo II.

Pues bien, la razón del enojo argentino y del consiguiente menosprecio y descrédito de la figura del capitán P. P. King, estuvo en la conferencia pronunciada por este jefe ante la Real Sociedad Geográfica en 1831, a que se ha hecho mención, y en cuyo transcurso describió al Beagle como un paso de mar *el cual se extiende desde el Seno Navidad hasta el Cabo San Pío, distancia de ciento veinte millas, con un curso tan directo que ninguna punta de las riberas opuestas cruza o intercepta en él la libre visión...*¹¹. De este modo dio sustento a la sostenida tesis chilena de ser una sola -la cabalmente descrita- la boca oriental de ese canal, y que fue finalmente acogida en el arbitraje.

Ello bastó para desatar y mantener una injusta campaña de desprestigio en contra del ilustre marino e hidrógrafo inglés, cuya memoria ahora ha retomado, por la fuerza de la verdad, su apropiado relevante sitio en la historia magallánica.

HALLAZGO Y RECUPERACIÓN DEL TESTIMONIO DEJADO POR LOS TRIPULANTES DEL ADVENTURE EN EL MONTE DE LA CRUZ, LITORAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES (1830)

En enero de 1827, durante el transcurso de labores hidrográficas en la zona central del estrecho de Magallanes, el comandante Stokes recaló con el *Beagle* en la bahía de Fortescue, que se abre en la costa sudoccidental de la península de Brunswick y que en su interior tiene el abrigado puerto Gallant, una y otro afamados por las recaladas de navegantes durante los siglos XVI al XVIII. Allí el cirujano Bowen, probablemente enterado del paso de los capitanes Luis Antonio de Bougainville (1766) y Antonio de Córdoba Lazo de la Vega (1789), subió al vecino monte de la Cruz en búsqueda de testimonios de su recalada en el paraje.

Efectivamente, *en su cumbre halló restos de una botella de vidrio, y un rollo de papeles, que resultaron ser las memorias dejadas, según se dice, por Don Antonio de Córdoba, y una copia de un documento que previamente depositara allí M. Bougainville. Junto con esos papeles fue hallada una moneda española de Carlos III, de dos reales, a la que habían doblado para poderla meter en la botella. Fue sumamente difícil poder descifrar nada de los escritos, pues los papeles se habían roto en los doblados y las palabras estaban borradas en los márgenes.*

El memorial de Bougainville estaba en latín. El de Córdoba, además de un documento en latín, incluía un relato de su viaje en cuatro idiomas: español, francés, italiano e inglés. La parte legible del primero era como sigue:

Viatori Benevolo salus.....
.....que a periculose admodum naviga
.....Brasile Bonarve et insularum
.....insertis freti Magellanici portobus
.....historia astronomia
Boug
Boug Duclos et de la Giranda 2 navium
..... Primaris.
..... Comerson Doct med naturalista Regio
..... acum. Veronastronomo de Romainville hydrographio
.....a rege Christianissimo demandans
.....Landais Lavan Fotaine navium
Loco tenentibus et Vexillariis
.....itineris locus D D Dervi Lemoyne
..... Riouffe voluntariis.

11 J. Guillermo Guerra, *La soberanía chilena en las islas al sur del canal Beagle*, Santiago, 1917, pág. 30.

.....vivesscriba.
 Anno MDCCLXVI¹²

La inscripción latina de Córdoba era así:

Anno Domini MDCCLXXXVIII Vir celeberrimus DD Antonius de Córdoba Lasso de Vega navibus quorum nomina SS Casilda et Eulalia erant ad scrutamen Magellanici freti subsequendum unaque littorum, portuum aliorumque notabilium iter iterum fecit. e Gadibus classis tersio nonas Octobris habenas innittit quarto idus ejusdem Nova vidit.

A borealis ad Austram miserium postridie kalendae novembris emigravit. Decimo quarto kalendas Januarii Patagonicis recognitis litoralibus ad ostium appulit freti.

Tandem ingentibus periculis et horroribus tam in mari quam in freto magnanime et constanter superatis et omnibus portibus atque navium fundamentis utriusque litoris correctissime cognitis ad hunc portum Divini Jose ven Galante septimo idu Januarii pervenit ubi ad perpetuam rei memoriam in monte santissimae crucis hoc monumentum reliquit.

Tertio et excelso Carolo regnante potente.

Regali jussu facta fuere suo.

Colocatum fuit nono Kalendae Februarii Anno MDCCLXXXIX

Agregábase una lista de oficiales de ambos buques y una memoria del viaje de Córdoba con la Santa María de la Cabeza¹³.

Año y medio después y encontrándose ahora al mando el capitán Fitz Roy, el *Beagle* recaló en Fortescue y se dispuso el ascenso de una partida de la tripulación al monte de la Cruz a fin de hacer en la cima algunas observaciones y registros. Ello tuvo ocurrencia el domingo 14 de mayo de 1828.

Una vez que hubimos concluido nuestras observaciones, relataría posteriormente Fitz Roy, con el barómetro y el teodolito, depositamos un memorial con los nombres de los oficiales y tripulantes de la *Beagle* y de la *Adelaide*; una relación del objeto de su viaje, de la tarea cumplida, y del lugar a donde nos dirigíamos; y una colección de monedas, todo dentro de una caja de latón bien soldada, que colocamos sobre la roca pelada y cubrimos con una gran pila de piedras¹⁴.

Finalmente, en abril de 1830, cuando se hallaba cercano el término de las operaciones hidrográficas y exploratorias, el comandante King se dirigió con el *Adventure* a la misma ya conocida bahía con el propósito expreso de dejar un testimonio de la presencia naval británica en el estre-

cho de Magallanes.

Al día siguiente una partida practicó la ascensión de la Montaña de la Cruz, a fin de depositar una placa de peltre, en la que se recortaron los nombres del barco y los oficiales. En la cumbre hallaron la pila de piedras erigida por el capitán Fitz Roy a la que no tocaron; e hicieron otra, en la que colocaron una botella, una monedita española y copias de los memoriales que retiráramos de allí, amén de algunas monedas inglesas y medallas. La botella fue tapada con corcho, recubierta con resina y envuelta en una hoja de plomo¹⁵.

Los originales de los memoriales de Bougainville y de Córdoba fueron entregados posteriormente por el jefe de la expedición al Museo Británico, donde se conservan hasta el presente.

Ciento sesenta y ocho años después del suceso, el 2 de febrero de 1998, el yate de investigación chileno *Gondwana* ancló en puerto Gallant, en el curso de un estudio sobre los movimientos de la corteza terrestre usando un geoposicionador satelital (GPS) de alta precisión, correspondiente a un proyecto conjunto entre las Universidades de Magallanes y de Hawaii (Figs. 2, 3 y 4). El propósito de esta recalada era el de ascender al monte

12 En el texto transcrito se aprecian errores que más bien deberían atribuirse al transcriptor que al redactor del documento original.

13 *Op. cit.* págs. 95-97.

14 *Ibid.* pág. 312, tomo I.

15 *Ibid.* pág. 396.

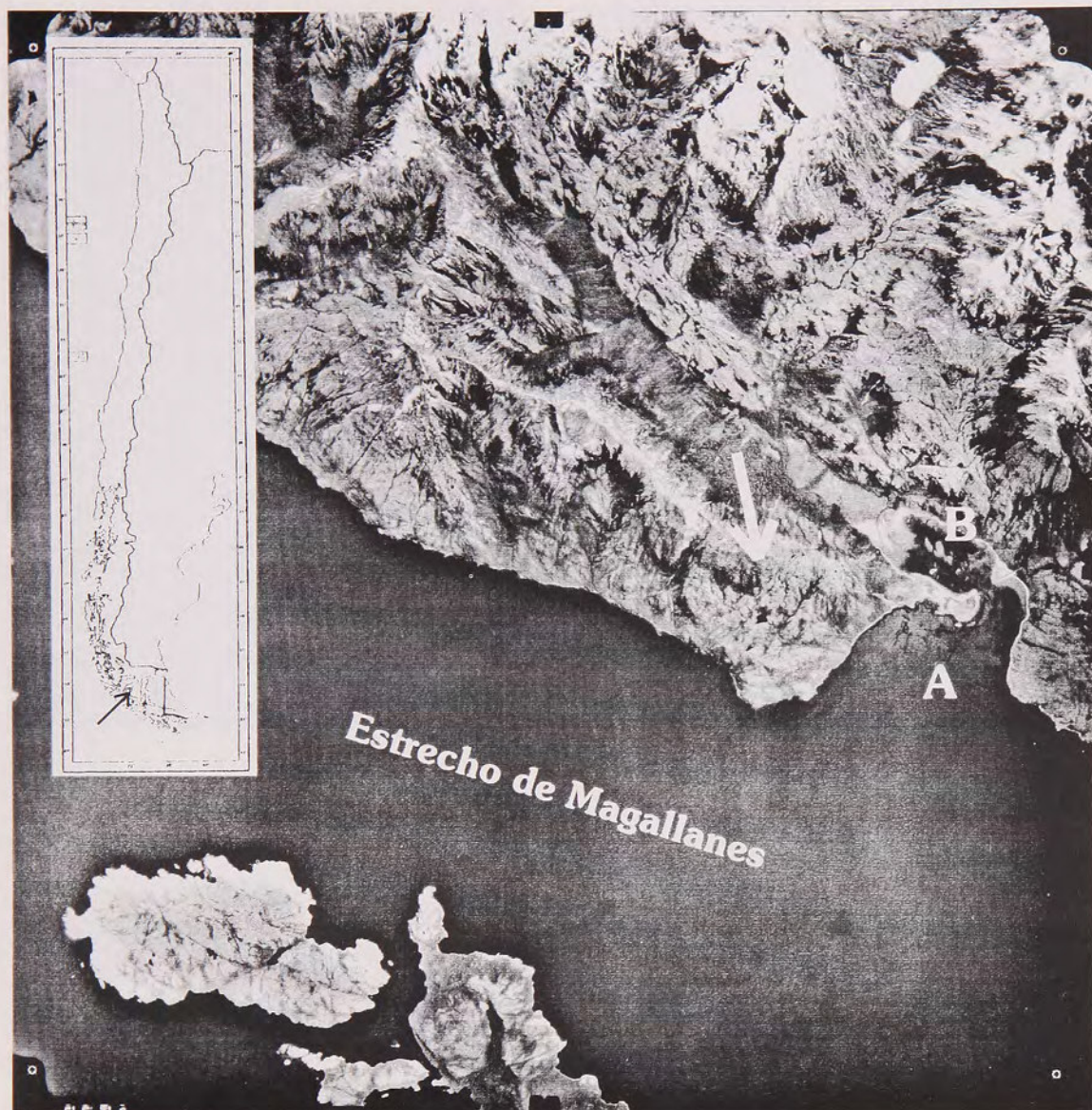


Fig. 2 Sector sudoccidental de la península de Brunswick. A: Bahía Fortescue; B: Puerto Gallant. La flecha indica la ubicación aproximada de la cima del monte de la Cruz.

de la Cruz ubicado al noroeste y hacia el interior del fondeadero, para verificar la existencia de los testimonios dejados por el capitán P. P. King en 1830 y realizar el rescate de los mismos pues se temía que fuesen retirados de su sitio por terceros y así se perdieran definitivamente¹⁶. En caso de ha-

llazgo, la intención era la de entregar los materiales encontrados al Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, para su exhibición permanente en el Pabellón Marítimo del Museo del Recuerdo de dicho Instituto.

16 Se adoptó este predicamento en atención a los precedentes registrados en años recientes con otros testimonios de los hidrógrafos británicos depositados en islas de la zona austral de la Tierra del Fuego, los que fueron retirados de sus sitios por personal de la Armada de Chile. Así sucedió en 1981 con el testimonio dejado por

el teniente G. Skyring en un islote del paso Brecknock, y en 1989 con el testimonio dejado por R. Fitz Roy en 1832 en la isla Hornos. Una parte de tales objetos fue entregada con posterioridad al Museo "Martín Gusinde" de Puerto Williams, para su exhibición al público.

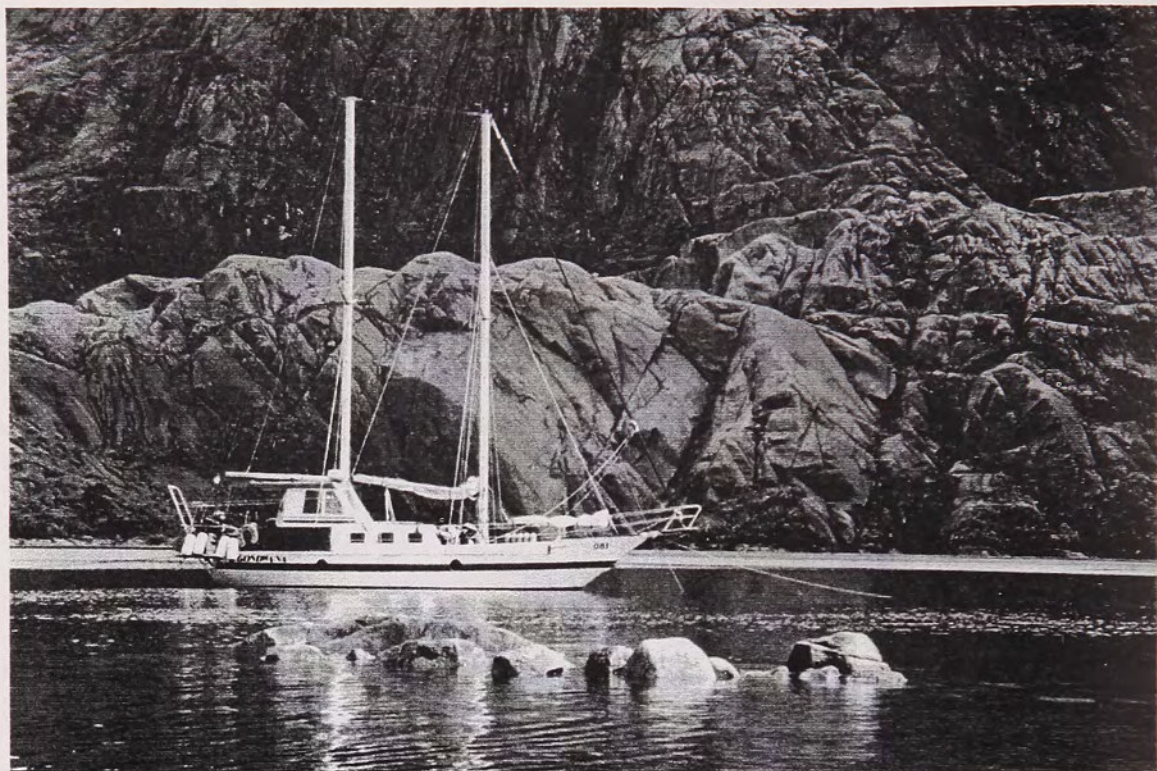


Fig. 3 Yate «Gondwana» fondeado en bahía Fortescue.



Fig. 4 Vista del monte de la Cruz.

El ascenso fue realizado por Charles Porter y Boris Jelincic, quienes una vez alcanzada la cumbre (726 m.) hicieron una inspección del lugar para ubicar las dos pirámides o *cairns*¹⁷ que allí debían encontrarse. La cima está formada por un lecho de piedras y rocas angulares, con una abrupta caída hacia el norte y un suave declive (22%) al sur y al este. Sólo se advirtió la presencia de un amontonamiento de piedras que resultó ser el erigido por orden del capitán King (Fig. 5). La pila armada por Fitz Roy en 1828 no se apreciaba a simple vista. La misma debió ser encontrada y desarmada, se ignora cuándo y por quién, y extraídos los testimonios que bajo la misma habían sido depositados.

El conjunto pétreo daba la impresión de haber sido removido, lo que permitió observar parte de una pieza de madera que asomaba entre las piedras. Estas fueron removidas cuidadosamente lo que permitió ver una tabla de 45,6 x 25,3 x 0,32 cms. Sobre la que había una medalla recordatoria de bronce de 27,2 mm. de diámetro con una perforación de 2,2 mm. cerca de un borde, en la que se leía claramente *HBMS ADVENTURE AND BEAGLE 1828* en leyenda circular y al centro *GEORGE IV*. Vuelta la tabla, se encontró clavada en la misma y con idénticas dimensiones (largo y ancho) una gruesa lámina de plomo de forma rectangular, fijada con 16 clavos de bronce y que se mostraba ligeramente meteorizada. En la misma está grabada en la parte superior la frase *PRAY LET THESE REMAIN* y en la parte inferior *HIS MAJESTY SURVEYING VESSEL ADVENTURE P. P. KING COMR.* (Figs. 6a y b y 7).

Bajo la tabla descansaba un cilindro de plomo, sellado, de sección oval, cuyas medidas son 30,1 cms. de largo y una sección variable de 10,1 y 0,69 cms. de diámetro, cuyo peso medido posteriormente resultó ser de 3,327 kgs. La superficie de la roca debajo y en la zona de contacto con el cilindro estaba decolorada por hidrocerucita, un subproducto originado por la acción corrosiva de los agentes naturales sobre el plomo. A cada lado del cilindro yacían boca abajo sobre la roca dos platos de peltre con inscripciones. El primer plato recuperado mide 24,3 cms de diámetro y su peso es de 0,490 kgs. Tiene un borde anular labrado y en su anverso ostenta grabada la siguiente inscripción que circunda el borde:

LONG LIVE HIS BRITANNIC MAJESTY

GEORGE IV DEI GRATIA / ESTO. PERPETUA / THOS. HEWLETT. CARPENTER.

En el interior se encuentra otra inscripción:

*P. P. KING COM
THOS. MITCHELL. LIEUT
I.C. WICKHAM. LIEUT
THOS. GRAVES. LIEUT
S. S. FLINN. MASTER
J. N. TARN. SURGEON
GE. ROWLETT. PURSER
H. B. M. S. ADVENTURE
1830*

Un hermoso diseño del león británico aparece grabado entre las letras J y E de *MAJESTY*, tan fino que fácilmente se pierde a primera vista. En el centro de la parte inferior del plato aparece estampada la marca del fabricante *06 / DAVID FRAY / WARRANTED / LONDON* (al revés) (Fig. 8).

El segundo plato recuperado mide 23,6 cms. de diámetro y pesa 0,485 kgs. El borde anular es igualmente labrado y bajo el mismo corre la siguiente leyenda grabada: *H M B SURVEYING VESSEL ADVENTURE APRIL 7 1830*. En la parte interior va esta otra inscripción:

*E. WILLIAMS 2 MAS
J. PARK ASS SUR
G. HARRISON
W. WILSON
O. STANLEY MIDS
A. MELLISH
B. W. CARRIGAN CLERK
G. GOOTCH VOL
W. BOLLART PASS* } **MIDS**

En la parte central de la parte inferior del plato va la inscripción *M. I. D. S.* y estampada la marca del fabricante *J & C FROGGAT / BEST METAL* (Fig. 9).

Todos los artefactos fueron fotografiados *in situ* y sus coordenadas medidas desde un punto fijo. Se dibujó un plano del sitio incluyéndose las elevaciones barométricas y las coordenadas de GPS. Las piedras levantadas fueron repuestas en su posición original y se dejó en el sitio un registro acerca del hallazgo. El material testimonial recuperado fue bajado cuidadosamente del monte de la Cruz. Posteriormente el mismo fue entregado al Centro de Estudios del Hombre Austral del Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, para

17 Amontonamientos de piedras en forma de señal o hito.



Fig. 5 Aspecto en que se encontraba la pirámide erigida por orden del capitán King.

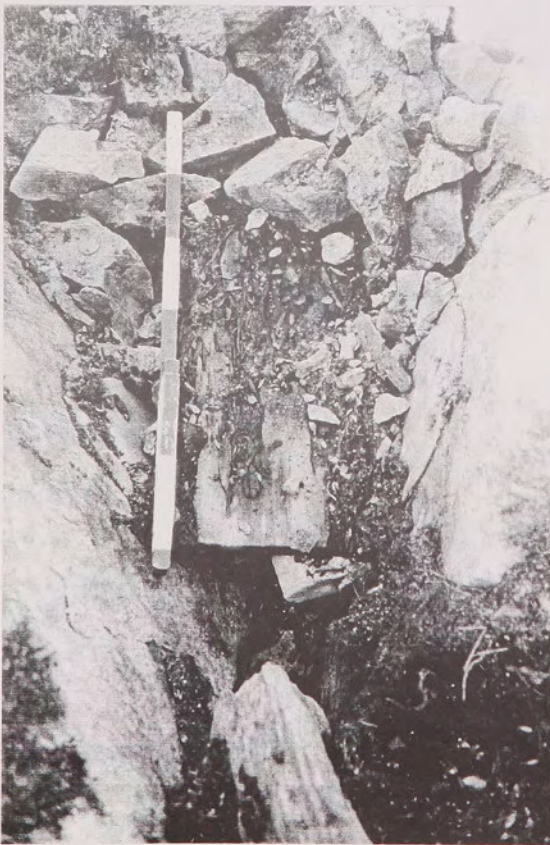


Fig. 6a. Aspecto original de la parte visible del memorial.



Fig. 6b. Componentes principales del memorial luego de retirada la placa de madera y plomo.

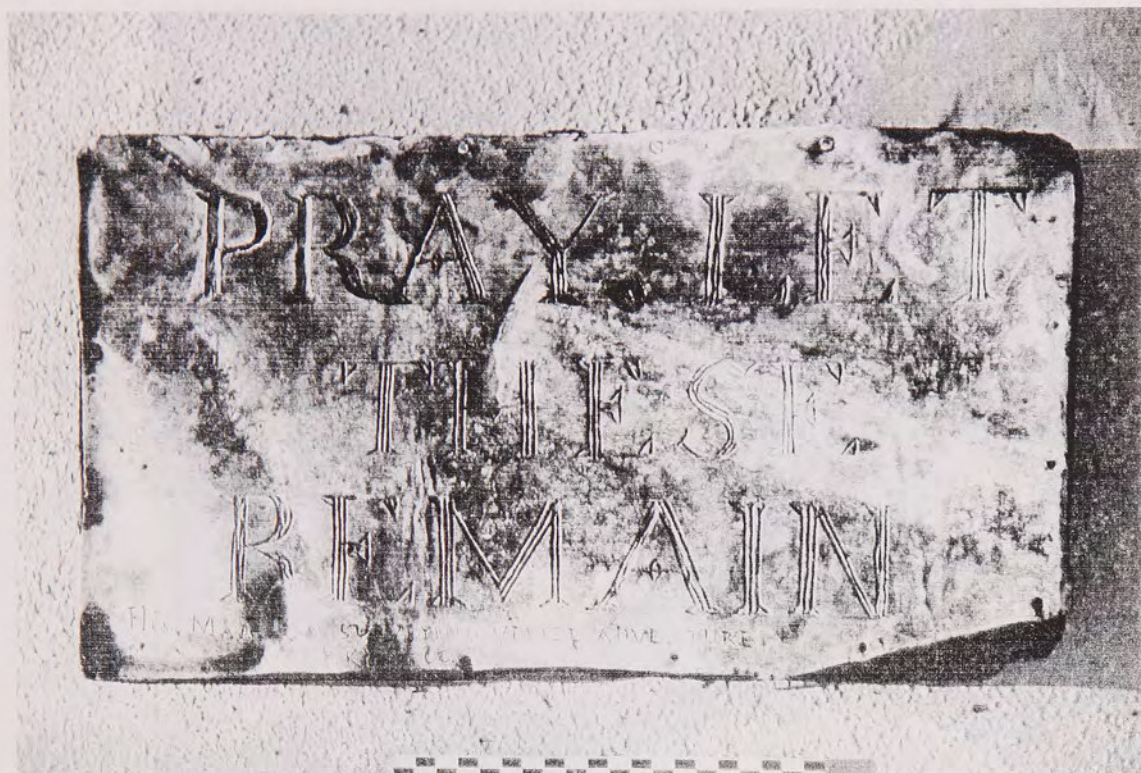


Fig. 7 Placa de plomo del memorial del capitán King.

su custodia, conservación y exhibición como muestra histórico-cultural.

La lámina de plomo y los platos de estaño (peltre) y el cilindro de plomo sellado como cápsula de tiempo estaban en excelente estado de conservación considerando los 168 años de exposición al severo clima del lugar. El cilindro parecía haber sufrido una ligera deformación de modo que se esperaba que la botella de vidrio y los documentos puestos en su interior estuviesen en buenas condiciones. Luego de tratar el asunto con el Conservador del Centro de Estudios del Hombre Austral, Prof. Mateo Martinic, se acordó solicitar la ayuda de expertos calificados para abrir la pieza de la manera más adecuada a fin de evitar el menor daño para su contenido.

Para este efecto se tomó contacto con el señor Oliver Payne de la National Geographic Society de los EE. UU. de América, quien accedió a apoyar, coordinar y documentar fotográficamente los procedimientos de apertura. Esta tarea específica fue organizada por Susan Welshman de la NGS. El Centro Smithsonianiano de Investigación de Materiales y Educación (SCMRE), contactado para el caso, convino en realizar la radiografía del interior del cilindro y en hacer el análisis no destructivo de

los diversos materiales. De esa manera el Dr. Charles Tumosa y la Dra. Marion Mecklenburg pudieron determinar la ubicación de las monedas y del pergamino contenidos en el tubo utilizando un generador de rayos X de 280 kv e imágenes digitales. Importaba encontrar un espacio vacío en uno de los extremos del cilindro de modo que pudiera hacerse un corte transversal sin dañar los materiales del interior. El análisis de la superficie del cilindro de plomo fue hecho por el microscopista Dr. Harry Alden y permitió encontrar huellas digitales y fibras de lana teñidas de indigo. Además se encontraron unas grietas finas que atravesaban la superficie del plomo. Se determinaron las propiedades químicas de la corrosión superficial (hidrocerusita) y la soldadura de la cubierta de plomo. Todos estos pasos fueron documentados fotográficamente.

El 5 de enero de 2000 el cilindro cápsula del tiempo fue abierto bajo la supervisión del conservador de la NGS Robin Siegel, en presencia de los doctores Tumosa, Mecklenburg y Alden, de los ingenieros Larry Maurer y Walter Boggs, también de la NGS, y del co-autor responsable del hallazgo. Usando rayos X a escala natural para localizar la incisión, el cilindro fue cortado radialmente a 15 mm. de uno de sus extremos empleándose para



Fig. 8 Plato principal del conjunto del memorial.

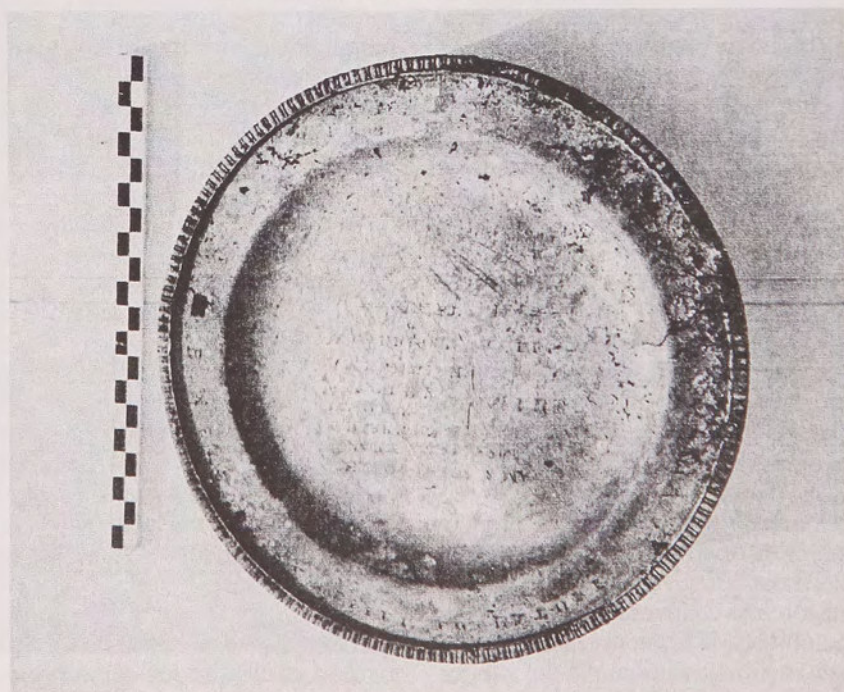


Fig. 9 Plato secundario del memorial.



Fig. 10 Cilindro de plomo (cápsula de tiempo) en su estado original.

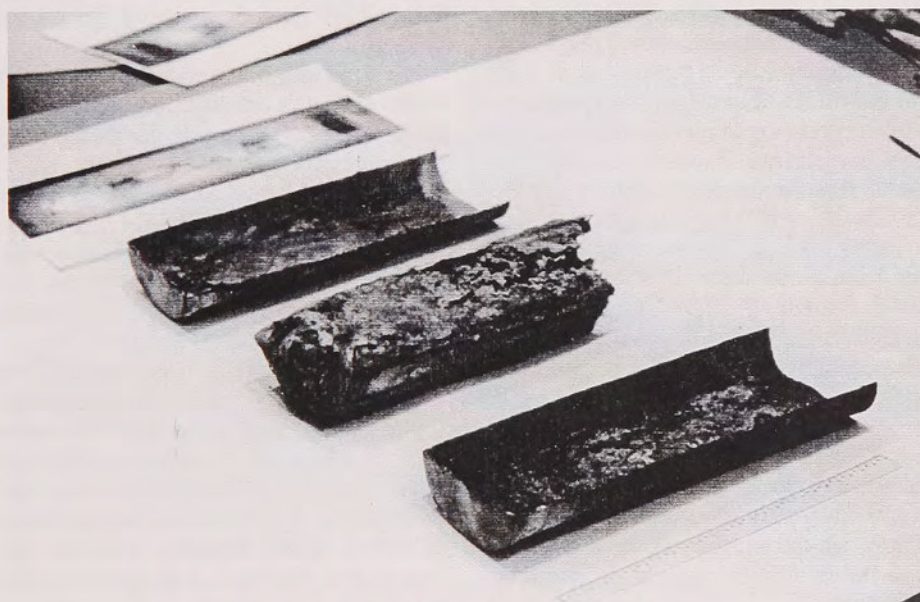


Fig. 11 Aspecto del cilindro una vez cortado.

ello una sierra rotatoria micro-kerf de velocidad variable, lo que aseguraba el mínimo de pérdida material y de daño al contenido del cilindro.

Al abrirse, el espacio reveló la presencia de arena de playa húmeda y de grano medio, la que había sido utilizada para compactar el interior del cilindro antes de soldarlo y que probablemente actuó como reductora del calor en la correspon-

diente operación. La arena tiene la propiedad de dispersarse con los rayos X y de allí que no pueda ser detectada durante la "radiografía". La arena fue removida y guardada para un análisis posterior. Detrás de la arena se hallaba la botella de vidrio encorchada mencionada en la relación del comandante Philip Parker King, envuelta cuidadosamente en una lámina de plomo. En vista de ello

se intentó soltar y remover el envoltorio para extraerlo del cilindro, pero lo compacto del paquete impidió la extracción, por lo que se decidió cortar el cilindro en dos mitades a lo largo para reducir el daño, lo que se consiguió sin dificultad (Figs. 10 y 11).

Las dos secciones fueron luego separadas revelándose la lámina de plomo y la botella interior rota con evidencias de haber sido penetradas por la corrosión superficial. Tirando cuidadosamente la lámina de plomo aparecieron los fragmentos de un vidrio verde y delgado correspondientes a una botella con una boca de 41 mm. y su corcho, todo envuelto en una pieza de género. Bajo los fragmentos había dos envoltorios de pergamino verde enrollados que incluían dos pequeños atados de cuero, cuya ubicación corresponde a las monedas apiladas en la imagen radiográfica. El cuero de estas piezas estaba saturado de humedad. Junto a los paquetes se encontraron dos medallas de bronce, de 23,2 mm. de diámetro, que en una de sus caras tenían la siguiente leyenda: *SPARROW'S LEATHER SAUCE* y en la otra *SPARROW NAIL MERCHANT LONDON* y relieve con la figura de un globo aerostático (Fig. 12)¹⁸.

La unidad lámina de plomo-botella-pergamino (*vellum*) no fue abierta y conservada como un todo en un contenedor de aire para mantener la humedad del pergamino. Todas las etapas de la apertura fueron documentadas en video por Mark Christmas de la NGS, y fotografiadas por Mark Thiessen. Todas las piezas fueron registradas y envueltas en materiales libres de ácido. El 6 de enero de 2000, Franklin Mowery, Jefe de Conservación de la Biblioteca Folger, extrajo el pergamino y los paquetes de cuero del recipiente de plomo. El pergamino y los guantes de cuero fueron enviados a la Biblioteca Folger de Washington para su conservación y análisis.

Los dos envoltorios de cuero estaban anudados con el guante y saturados de humedad, pero en buen estado. Se desanudaron y revelaron restos de lo que había sido un guante de cuero de buena factura (Fig. 13). En los dedos del guante

había un conjunto de 4 medallas y monedas diferentes, cuyos tipos pasan a describirse:

3 medallas de bronce, de 24,6 mm. de diámetro. Anverso: en el centro, en relieve, el león británico, circundado por corona de laurel; leyenda perimetral *WANTED FINE YOUNG MEN*. Reverso: al centro leyenda *N°35 / SOHO / SQUARE / LONDON* circundada por corona de laurel; leyenda perimetral *EAST INDIA RECRUITING DEPARTT*. (Fig. 14).

1 moneda de bronce, de 23,7 mm. de diámetro, con una perforación de 2,1 mm. en un lado. Anverso: en relieve perfil del rey Jorge IV, circundado por la leyenda *GEORGIUS IIII D: G: BRITANNIC REX E: D:*; Reverso: al centro en relieve el escudo real británico coronado y circundado por la leyenda *HONNI SOIT QUI MAL Y PENSE / ANNO / 1825* (Fig. 15).

En la punta de un dedo del guante se encontró un camafeo en excelente condición, de sardónix color rosado, que en relieve representa una mujer sentada en el mar flanqueada por dos delfines. Su forma es ovalada y mide 24,4 mm. de largo, 17,6 mm. de ancho y 3,7 mm. de grueso (Fig. 16).

El segundo paquete anudado estaba amarrado en forma cruzada con una tira de cuero delgado y revelaba restos de dos dedos de guante que contenían lo siguiente:

6 medallas de bronce, de 21 mm. de diámetro. Anverso: efigie de Britania, en relieve, circundada por ramas de laurel; sobre la figura, la corona real inglesa; Reverso: al centro *GEORGE IV*; leyenda perimetral *H. B. M. S. ADVENTURE AND BEAGLE 1828* (Fig. 17)¹⁹.

1 moneda de bronce, de 19,5 mm. de diámetro. La misma descripción de la moneda precedente tanto en el anverso como en el reverso.

1 moneda de plata, de 20,5 mm. de diámetro. Anverso: en relieve perfil del rey Carlos III de España, circundado por la leyenda *CAROLUS III DEI G. 1783*; Reverso: al centro en relieve el escudo real coronado; a su lado izquierdo las letras *R* y *S* una bajo la otra, y al derecho *I CF* de la misma manera; leyenda perimetral *HISPANIARUM REX* (Fig. 18)²⁰. La moneda está doblada en un

18 Estas piezas, así como las medallas acuñadas para conmemorar la expedición hidrográfica inglesa y las monedas fueron utilizadas por el comandante King para observar a los indígenas patagones con los que estuvieron en frecuente relación durante el prolongado período de las diferentes campañas. En el sitio histórico de San Gregorio, paradero tradicional de los Aónikenk, han sido encontradas recientemente piezas semejantes a la primeramente descrita, lo que viene a confirmar arqueológicamente la descripción de aquel trato dejada por el ilustre marino inglés.

19 Esta medalla fue hecha acuñar para conmemorar la empresa hidrográfica británica en las aguas magallánicas. Fue utilizada durante la expedición principalmente para obsequiar a los indígenas y para servir de testimonio en hitos recordatorios. Se la considera en medallística como la primera medalla magallánica.

20 Esta pieza debe corresponder a la pequeña moneda que King menciona y que al parecer fue dejada por el nave-



Fig. 12 Anverso y reverso de la medalla comercial contenida en el tubo de plomo.

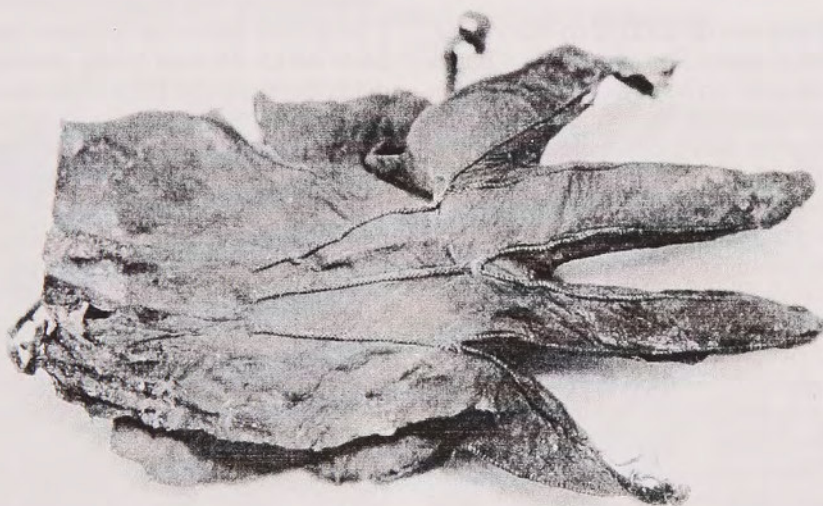


Fig. 13 Guante de cuero en uno de cuyos dedos se hallaban las medallas y monedas.

ángulo de 30 grados. Había corrosión verdegris a lo largo de los filos del apretado lote de medallas.

Se desenrolló el pergamino, resultando ser dos trozos. El material pudo ser desplegado y aplanoado con facilidad. Ninguna escritura era visible y

gante español Antonio de Córdoba en 1789 como parte del testimonio de su paso por el estrecho de Magallanes, en la cima del monte de la Cruz.

un color verde oscuro invadía todo en el estado de humedad en que se hallaba el cuero. Las dos partes del pergamino miden 31 cms. de largo por 11,2 cms. de ancho y ambas mostraban erosiones en los bordes debido a la naturaleza del daño y al deterioro por humedad del material proteínico del pergamino (Fig. 19). Cada etapa de la operación descrita fue documentada fotográficamente.

Los dos trozos de pergamino fueron seca-

TABLA 1: Análisis muestras Hoja de Plomo

Muestra 1		Muestra 2	
ICP-MS	XRF	ICP-AES	XRF
Pb=97,35%	Pb=98,2%	Pb=99,7%	Pb=99,6%
	Sn=1,76%	Sn=0,245%	Sn=0,34%
Cu=0,023%	Cu=0,036%	Cu=0,032%	Cu=0,066%
Ag=0,023%	No detectada (cubierta por una cantidad de picos de Pb)	Ag=0,011%	No detectada (cubierta por una cantidad de picos de Pb)
Fe-¿??	Fe=0,4%*	Fe=no buscado	Fe=0,56%
* presencia incierta			
Sb=80 ppm	As=0 ppm	Bi=2 ppm	Cd=0,04 ppm

dos parcialmente en una mesa de succión y luego fueron colocados sobre papel secante para el secado final y posteriormente se guardaron en una cápsula de poliéster. Después del correspondiente tratamiento de preservación y secado, el pergamino fue examinado bajo luz ultravioleta y se pudo observar a ambos lados de las hojas evidencia de escritura con una caligrafía fina. Aunque el escrito era visible a simple vista, su finura dificultaba la lectura.

El 13 de enero de 2000, el co-autor a cargo del material (Charles Porter) y el Dr. Charles Tumosa, convinieron en solicitar la colaboración del Dr. Antonio Cantu, un prestigiado analista de química de tintas del Servicio Secreto de los Estados Unidos para analizar el documento.

Empleando cámaras con fuente de luz ultravioleta para un examen espectral, el Dr. Cantu fue incapaz de leer lo escrito. Bajo consulta, los trozos del documento fueron enviados al Dr. Marc Gaudreau a la Dirección del Laboratorio y Servicios Científicos de Ottawa, Canadá. Aquí, utilizándose un comparador video espectral con una fuente de luz ultravioleta espectral pura y diferentes filtros, las cámaras fueron capaces de capturar las imágenes de la escritura contenida en el pergamino. Se empleó el programa de computación Adobe Photoshop para aumentar la imagen en lo concerniente a contraste y finura. Pudo leerse así aproximadamente el 50% del contenido del documento en las partes no afectadas por el deterioro. El Dr. Gaudreau sugirió que el nivel de lectura y comprensión podría mejorarse mediante la recuperación de las trazas de hierro contenidas en el mordiente de la tinta y su transferencia a una hoja, previamente humedecida y puesta en contacto con el pergamino. Esto causaría una reacción química en la hoja y facilitaría la lectura.

En cuanto a las demás muestras materiales recuperadas, componentes elementales del ci-

lindro y restos de vidrio de la botella, estos se entregaron a la Dra. Pamela Van Diver del SCMRE para su análisis. La experta en textiles Mary Ballard de la misma entidad recibió el guante entero y el envoltorio de género de la boca de la botella, igualmente para su examen. El análisis del metal de la cápsula de tiempo fue solicitado al Servicio Federal de Investigaciones (F.B.I.).

En el caso, esto consistió en el análisis de muestras de la hoja de plomo que cubría la botella y limaduras obtenidas del corte del cilindro, por parte del Dr. Michael Smith, metalurgista forense del Laboratorio del F.B.I. Debido a la naturaleza de las muestras entregadas, la primera (hoja interior, muestra 1) fue examinada con fluorescencia de rayos X y ablación láser (ICP-MS). La muestra 2 (cápsula exterior de plomo) fue examinada solamente por fluorescencia de rayos X (ICP-AES). Los resultados obtenidos por cada una de estas técnicas se dan a conocer en la Tabla 1.

Los resultados muestran pequeñas cantidades de estaño, cobre, plata y hierro, lo que sugiere que la vajilla de plomo del *Adventure* procedía de un abastecedor local en Sudamérica.

SIGNIFICADO DE LOS TESTIMONIOS O MEMORIALES

La excelente preservación de los artefactos de estaño y plomo después de 168 años de exposición a las severas contingencias climáticas es notable. Los platos fueron puestos con su parte interior contra la superficie de la roca vertical, un lugar que permitía el drenaje mientras protegía la superficie grabada. Sin embargo la ubicación del cilindro o cápsula de tiempo fue menos exitosa. Las precipitaciones de agua y nieve hicieron que el agua se estancara en la base plana de la roca bajo la cápsula y penetrara a través de finos insterticios en la superficie del metal. Esta debe tener peque-



Fig. 14 Anverso y reverso de la medalla de reclutamiento de marineros.



Fig. 15 moneda de bronce con la efigie del rey Jorge IV.



Fig. 16 Camafeo de sardónix.



Fig. 17 Anverso y reverso de la medalla de bronce acuñada para conmemorar la expedición hidrográfica británica.

ños defectos de manufactura o fallas de metal quebradizo. El agua penetró a través de la hoja metálica y de la resina, y empapó el pergamino y los atados de cuero. Con la temperatura del aire que puede alcanzar estimativamente hasta -15°C en la cumbre del monte de la Cruz, el congelamiento del contenido causó la rotura de la botella.

El memorial de Parker King fue ubicado entre dos superficies rocosas opuestas un metro adentro de la aguda faz norte y 55 cms bajo la superficie del suelo. Una gran pila de piedra fue levantada inmediatamente sobre el memorial. Aunque no se dan las dimensiones de los dos amontonamientos de piedra ubicados en el monte de la Cruz, el memorial ubicado el 20 de abril de 1830 en el cabo de Hornos por Fitz Roy incluía una pila de ocho pies de altura y en ella había piedras que requirieron del esfuerzo conjunto de siete hombres para levantarlas hasta la cima. La cumbre de la isla Hornos fue visitada dos veces por uno de los autores (Ch. Porter) en 1979, confirmando-se que no quedan evidencias de la pirámide descrita por el capitán inglés. El memorial del *Beagle* en el cabo de Hornos fue rescatado en 1989 (Bonnafoos, 1990) debajo del nivel del suelo, en "fango duro". Aparentemente, hasta las grandes pirámides de piedra que señalaban los memoriales en

las cimas del monte de la Cruz y del Cabo de Hornos fueron incapaces de sobrevivir a la huracanada fuerza de los vientos y a la curiosidad de los viajeros del último tiempo.

Los memoriales conforman una antigua tradición entre los primeros exploradores, en los que alguna ubicación notable (i.e., la cima de una montaña o cabecera de una península) se dejaban mensajes con detalles sobre el viaje, su objetivo y antecedentes sobre viajeros precedentes. Por lo común junto con un documento sellado en una botella de cerámica o de vidrio, había elementos culturales tales como monedas, medallas, botones, dedales, etc. Sobre el memorial se elevaba una pila o pirámide de piedras. Se escribían textos sencillos en platos de metal tales como plomo, cobre o estaño. La intención era que estos memoriales fueran descubiertos y renovados por viajeros subsiguientes. Es una forma de comunicación entre aquellos que han marchado con precedencia y que dan cuenta a los que vendrán después. Con los peligros del mar siempre presentes y la posibilidad de un naufragio, sirven también como un servicio combinado de información y seguros, aunque no como lo requiere la frecuencia radial de seguridad en el presente.

La expedición británica siguió esta tradi-



Fig. 18 Moneda española (cara) de plata de 1783 con la efigie del rey Carlos III.



Fig. 19 Aspecto de uno de los trozos del pergamino encontrado en la botella contenida en el cilindro de plomo del memorial.

ción y recuperó el memorial de Antonio de Córdoba de 1789 con la intención de reemplazarlo con su propio memorial y una copia del documento original. La deteriorada condición y la naturaleza ilegible de los documentos recuperados, movieron a Parker King a poner atención en lo referido a la preparación y colocación de su memorial en el monte de la Cruz. Su fe era tan fuerte como para suponer que la tinta con mordiente natural y componente

de hierro, del texto del pergamino, sellada en una botella encochada, cubierta con resina, envuelta en una hoja de plomo y finalmente soldada en un cilindro de plomo, superara la prueba del tiempo. Habría tenido éxito si tan sólo se hubiera dejado el cilindro de plomo en posición vertical de modo que no hubiese habido infiltración de agua.

La frase *PRAY LET THESE REMAIN* inscrita en la plancha de plomo enfatiza la intención

de Parker King en cuanto que el memorial del monte de la Cruz fuera un monumento más permanente, una cápsula de tiempo si se prefiere. Once meses antes el teniente W. G. Skyring había dejado un documento en una botella sellada incluida en una caja de hojalata, sobre la cima del monte de su nombre en el canal Cockburn, con este comentario, ...*deberá permanecer mientras el mundo exista* (Skyring, 1829).

En verdad, si tal fue la intención de los navegantes, en el hecho prácticamente en cada ocasión en que con posterioridad se han hallado esos memoriales, se han recogido sus elementos testimoniales y se ha procurado que los mismos sean entregados a museos para su debida conservación y exhibición.

Ello se ha repetido en el caso de que se da cuenta en este artículo, y al hacerlo público se brinda una oportunidad ciertamente propicia para hacer un homenaje de recordación de los integrantes de la Expedición Hidrográfica Británica de 1826-30, entre ellos de su capacitado y talentoso jefe, comandante Phillip Parker King.

BIBLIOGRAFÍA

- BOASE, FREDERIC 1965. *Modern English biography: containing many thousand concise memoirs of person who have died between the years 1851-1900, with an index of the most interesting matter*. Barnes & Noble, New York.
- BONNAFOS, CHRISTIAN DE, 1990. Testimonio de Fitz Roy en el Cabo de Hornos. *Revista de Marina* N° 6/90:609-615. Valparaíso.
- DAVID, ANDREW, 1982. Discovery of relics on Mount Skyring of Beagle's survey of Magellan Strait. *The Mariner Mirror*, vol. 68 N°1:40-42.
- FITZ ROY, ROBERT, 1933 *Narración de los viajes del levantamiento de los buques de S. M. 'Adventure' y 'Beagle' en los años de 1826 a 1836*. Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires.
- LEE, SIDNEY y LESLIE STEPHEN 1908-09 *Dictionary of national biography*. Smith, Elder & Co., London.
- MARTINIC B., MATEO, 1992 *Historia de la Región Magallánica*. Santiago.
- O'BYRNE, WILLIAM RICHARD, 1849 *A naval biographical dictionary: comprising the life and services of every living officer in her Majesty's navy, from the rank of admiral of the fleet to that of lieutenant inclusive*. J. Murray, London.
- SKYRING, W. G., 1829 *Surveyor's Letters*, file 19b, Hydrographic Department, Ministry of Defense, Tauton, England.
- WALSH, DOROTHY (Editor) 1967 *The Admiral's wife mrs. Phillip Parker King*. Melbourne.