

De un naufragio, un bautismo (de un pecio, un cúter)

El “Luisito” de Luis Piedrabuena

Alberto Gianola Otamendi¹

Ya sea se trate de pecios, de naufragios, de rescates en temporales e islotes solitarios, de aventuras marinas en mares procelosos, de antecedentes de la fabricación de naves o de la construcción artesanal de embarcaciones, uno de los casos antológicos ineludibles en el diálogo es el de Luis Piedrabuena, y la transformación del naufragio de su goleta “Espora” en el aliciente para construir el cúter “Luisito”, parido de sus costillas².

Los aficionados a la historia marítima argentina y los navegantes de aguas patagónicas de fines del siglo XIX mucho han leído y escuchado de don Luis Piedrabuena (1833 - 1883): marino, mercader, salvador de naufragos, lobero, custodio de costas y rías.

El gobierno nacional le concedió en donación la Isla de los Estados, entera y ya muy adulto fue honrado por como Comandante de la Marina de Guerra argentina, cuando ejercía el comando de la corbeta “Cabo de Hornos”³. Más tarde, buques de la Armada llevaron su nombre y hoy muchas calles y escuelas del país conservan su recuerdo.

Sin embargo, frecuentemente, el tratamiento de su legendaria trayectoria humanista y naval, no pasa de la leyenda y anecdotario. Sus habilidades, la principal de ellas era navegar hábilmente en los barcos a vela de fines de 1800 en las aguas sudatlánticas, son rescatadas del olvido ocasionalmente por los escasos conocedores del mar y el desafío que Eolo y Neptuno ofrecen a los intrépidos bípedos terrestres que se aventuran en sus extremos, allí donde el horizonte se hace plano, sobre las espaldas de grandes elefantes y el cielo se vuelve gris por el humo del infierno. Sus hazañas recorrieron los mares en boca de marinos curtidos y loas de naciones agradecidas.

El caso que nos convoca no es uno de sus famosos rescates, sino otro de características tan ciclópeas como las mitológicas fascinaciones que graficaban las cartas de antaño, y nos remonta a 1873, tiempo de los clippers y del apogeo de la navegación a vela, antes de la fragorosa intrusión de los cascos de hierro y la propulsión a vapor.

En marzo de ese año, con cuarenta de edad y al mando de su bergantín-goleta “Espora”, en una de sus “aventuras marinas” (como todavía hoy se reconocen los viajes mercantes), de cacería de pingüinos (“pájaros niños”), focas y elefantes marinos, Piedrabuena vara su barco y se destroza lentamente en las playas.

¹ El autor es Capitán de Fragata, Oficial de Estado Mayor, Licenciado en Sistemas Navales (INUN), Analista Operativo (ESOA – UNS). Cursó la Maestría en Dirección de Organizaciones (INUN) y es Maestrando en Administración de la Educación de la Universidad Torcuato di Tella. Fue Segundo Comandante de la Lancha Patrullera ARA “Clorinda” y Comandante de la Lancha Patrullera ARA “Concepción del Uruguay” (Misión de la ONU en Centroamérica – 1992), del Aviso ARA “Francisco de Gurruchaga” (2004) y de la Agrupación de Lanchas Rápidas (año 2009). Participó en la Misión de la ONU en Haití (MINUSTAH – 2011). Se desempeña en la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las FFAA.

² Es una expresión metafórica. En realidad, Piedrabuena sólo toma pequeñas partes de la goleta, pues tuvo hasta último momento la intención de salvarla.

³ En rigor la Cabo de Hornos era una fragata carbonera que Piedrabuena mismo encontró en La Boca, adquirió y transformó a barca a su propia costa. Dio adiestramiento a grumetes, siendo el primer buque-escuela.



Goleta Espora

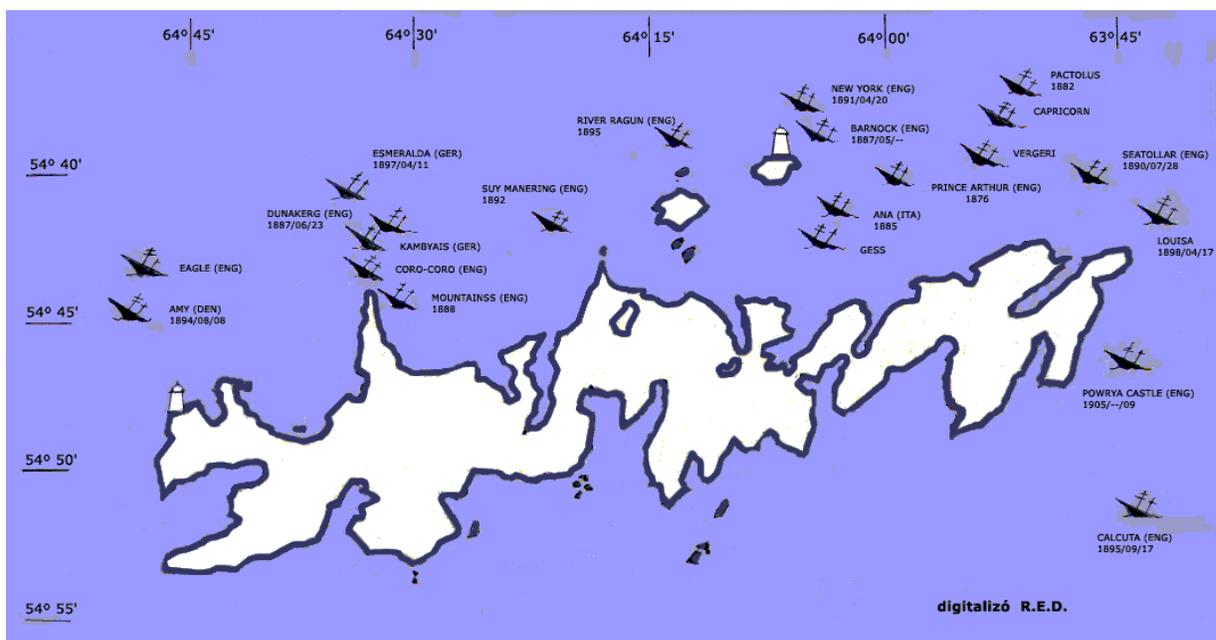
En medio de fuertes vientos del suroeste, uno de esos temporales que la jerga de abordo llama “galerna”, él operaba fondeado en lo que todo indica que se trataría de la Bahía Franklin, en el extremo occidental de la Isla de los Estados, que conocía cabalmente. Sin embargo, el ancla principal perdió el cepo y la pequeña ancla de refuerzo fue insuficiente ante los furiosos vientos del Le Maire, por lo que terminó garreando⁴. El capitán decide varar en la playa de arena blanda, pero la nave se cruza y hace agua en la maniobra, hundiéndose parcialmente. Varios días de mal tiempo, en esa precaria posición, sufriendo el golpe de olas y mareas, terminan por quebrar el viejo buque.



⁴ Garrear, significa que el ancla, por efecto de la fuerza del viento o la corriente no sostiene al buque, y se arrastra por el fondo.

Isla de los Estados - Señalada allí Bahía Franklin al extremo oeste

Todo eso era natural, ese peñón, desolado y lúgubre, se cruza casi cincuenta kilómetros, de oeste a este, a las corrientes marinas ascendentes. Con sus rocas aledañas parece formar una filosa mandíbula que emerge de las frías aguas entre escarceos y remolinos, para devorar navíos. Triste imagen ganada en un siglo de tragedias, ya reflejadas en novelas literarias y reportes de cartógrafos. Contribuye a esa escalofriante impresión la densa nube que corona sus picos en forma penne y la blanca rompiente de las olas en sus oscuras costas montañosas.



El sitio del infortunio era lo que don Luis registra en su meticuloso diario como “Bahía de las Nutrias”. Algunos investigadores modernos presumen por el análisis de las características hidrometeorológicas detalladas por el propio Piedrabuena, que se trataría de lo que las cartas náuticas reconocen actualmente como Caleta Lacroix, en el fondo del saco de la Bahía Franklin. Sin dudas, un lugar poco apto para guarecerse o fondear en semejante tormenta austral.

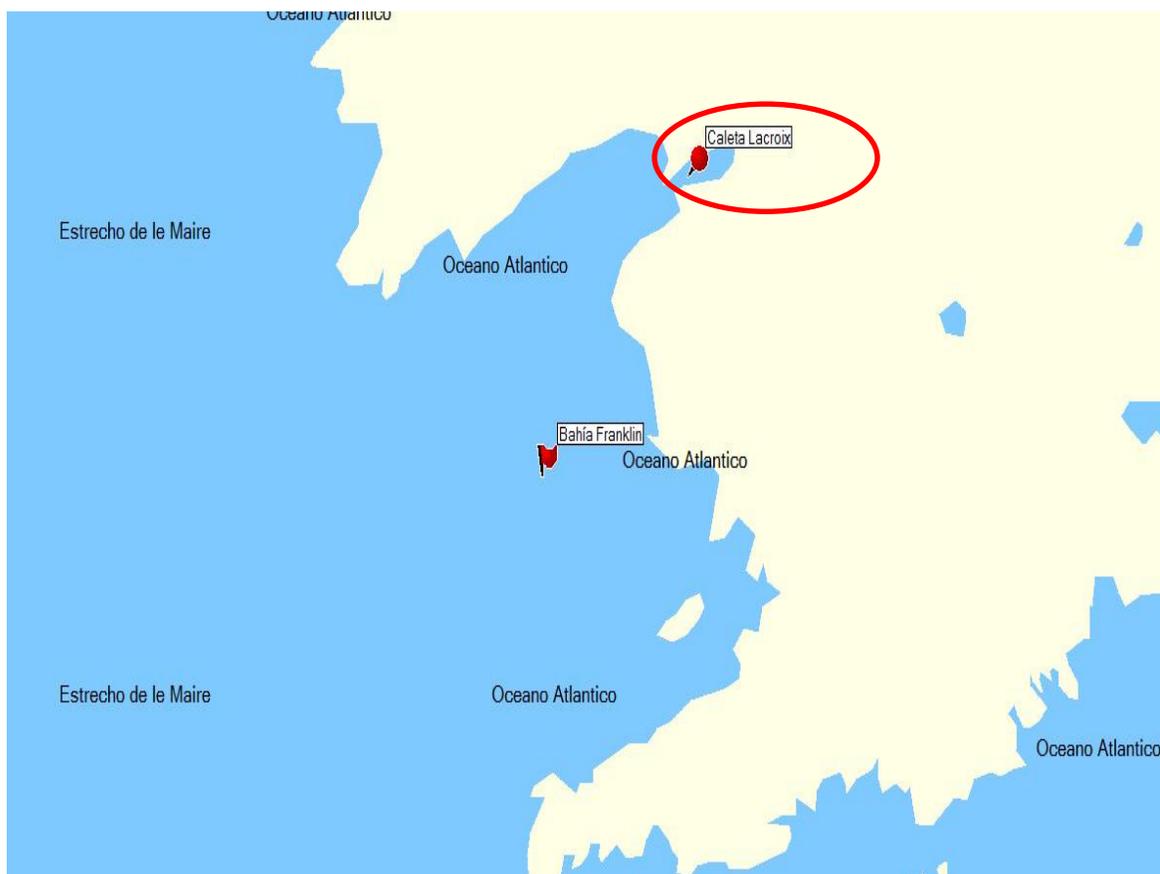
Fondearse, amarrarse a árboles o rocas de la orilla e incluso varar era tarea rutinaria de aquellos loberos en embarcaciones relativamente pequeñas y muy sólidas. También era normal poseer habilidades de carpintería, al tener que trabajar constantemente en el armado y reparación de duelas y barriles, refugios y factorías, remos y embarcaciones menores; estas últimas constantemente averiadas por las roquerías de los asentamientos de las pingüineras y loberías. De hecho, todo eso consta en el diario personal de Piedrabuena y en los registros de G.H. Gardiner, uno de sus empleados.

Lo que resulta particularmente curioso y admirable, es que en ese lugar abandonado y hostil, sepulcro de naves y cementerio de presos y marinos, Piedrabuena, su dueño y señor, con la ayuda de apenas uno u ocasionalmente dos de sus abatidos y enfermos tripulantes (cinco según su

⁵ Mapa digitalizado por R.E.D. de García Basalo, J.C. “Presidio Militar en la Isla de los Estados”, en Revista Todo es Historia, N° 366, pág. 28-29.

rol de zarpada y dos que hace venir de su factoría), superó la adversidad y construyó completamente una nueva y sólida nao, sin planos ni ayudas.

Para ello debió hacer gala (aunque las circunstancias no permiten entenderlo como ostentación) de todas las habilidades adquiridas en su formación náutica: carpintería, velería, herrería. Sobre todo requirió determinación y voluntad de superar la adversidad, resiliencia dirían hoy en las revistas de psicología, paciencia y mucho liderazgo.



Bahía Franklin indicando Caleta Lacroix (Bahía de las Nutrias)

Con las escasas herramientas de su pañol, sólo una sierra, clavos y herrajes recuperados del esqueleto del casco condenado de su goleta, maderas de la carga y otras aserradas de árboles de la achaparrada vegetación ribereña, construyó el pequeño lanchón de 30 pies que bautizó con el nombre de su hijo.

Esta embarcación, que me recuerda a los cúters que surcan hasta nuestros días el Caribe, podría pensarse que constituyó meramente un bote para la supervivencia con el que Piedrabuena salvó íntegramente a su dotación regresando a Punta Arenas. Sin embargo, luego de mejorarlo en ese puerto chileno, lo conservó con él por muchos años para continuar sus empresas. Más aún, regresó poco después a la temida isla en nuevos salvamentos que le valieron reconocimiento internacional. En su extenso legajo se consagra el rescate de casi 200 marinos de muchos barcos de diferentes nacionalidades.

Podemos imaginar el método primitivo de construcción de su tosca nave, de acuerdo a las artes del oficio de los carpinteros de ribera de la época, los escasos utensilios disponibles, la dura condición del lugar y la rapidez de la obra.

Al enorme desafío técnico había que sumar el complejo arte de liderar a una tripulación enferma, agobiada y desesperada, siempre al borde de la locura de la deserción o el amotinamiento. Hay constancias de su escasa capacidad, poca disposición, continuas peleas, e intentos de sabotear, incendiar y hachar la misma lancha que sería su medio de salvación. No se trataba precisamente de la *crème de la crème* de la sociedad.



Cúter Luisito, obra del pintor marinista Emilio Biggeri

La arboladura, que se discute si corresponde a balandra, compuesta por un único palo vertical con mastelero, su botavara y pico, y el botalón hacia proa, fueron armados con el bauprés y parte de las vergas extraídas de los restos de la Espora y adaptados. Lo mismo sucedió con la jarcia (drizas, obenques, motones) y el velamen (integrado por una vela mayor tipo cangreja y dos cuchillas proeles -foque y trinquetilla-).

Poco se extrajo de la zozobrada nave madre, en la esperanza de recuperarla. Sólo constan algunas tablas, la bomba de achique y el ancla de esperanza (menor que la principal).

Para muchas partes de la estructura como las cuadernas, la roda y el codaste (estructura principal del esqueleto), se talaron y aserraron especímenes de duras Lengas escogidas porque presentaban las curvas adecuadas.

Las tracas de la cubierta y casco eran tablones de madera que Piedrabuena sacó del interior de la nave y de los edificios de su factoría y refugios cercanos. Fueron calafateadas con cabos descolchados⁶ untados con grasa de pingüino y foca. Con ese mismo unguento se cubrió la obra viva⁷. Como era típico de la época, el lastre se conformó con piedras de la orilla.

⁶ Descolchados quiere decir deshilachados.

⁷ La obra viva es la parte sumergida del casco.

Los herrajes para el timón fueron fundidos allí, en la playa, con metales de abordo, otra notable muestra de sus conocimientos y capacidad.



Construcción del Luisito, obra de E. Biggeri

En cincuenta y siete días (vara el 10 de marzo y concluye el 3 de mayo), con las 220 toneladas de la goleta de 40 metros de eslora, Don Luis logró construir en una agreste playa un cúter o balandra de apenas 18 tns., aproximadamente 10 metros o 35 pies de largo, menos de 4 mts. de manga o ancho y 1,50mts de calado.

Entretanto sobrevivieron en un refugio, con sopa de algas, carne de la caza (pingüinos mayormente) y lo que restaba de la provisión original de víveres salvados (carne salada, arroz, porotos, galletas, fariña, algo de azúcar y de café), un tonel para agua dulce y la cocina. Una situación que se nos presenta poco envidiable.

Al cabo, el nuevo lanchón debió ser trabajosamente arrastrado al mar, a modo de botadura, con aparejos y barras.



Cúter Luisito, obra del artista Pablo Pereyra

Piedrabuena logró conservar el gastado pabellón nacional, con el que empavesó el pico antes de zarpar, y el equipamiento de navegación, consistente en un compás, sextante y cronómetros, además de su diario y el escaso instrumental meteorológico, aneroide y termómetro. Con ellos, en sólo nueve singladuras⁸ cubrió las 300 millas⁹ para retornar a su puerto de origen, Punta Arenas, el 27 de mayo de 1873, con todos sus hombres sanos y salvos, antes de que se iniciara lo más crudo del invierno fueguino.

En otras palabras, navegó casi seiscientos kilómetros en uno de los mares más rigurosos del planeta y con vientos predominantes del oeste, o sea, *ceñiendo*¹⁰, con la obra de sus manos e ingenio.

Pericia en el mar y temple ante la adversidad; “... las olas murmurarán para siempre su nombre”¹¹.

Triste fue el final, muchos años después, del Luisito, abandonado primero en los márgenes de La Boca del Riachuelo, e incendiado más tarde.

Todavía en el 2008, cuando una expedición naval-científica fue a reconocer el lugar, en la blanca arena de la costa a escasa distancia de la restinga, se conservaban los restos de la quilla, cuadernas, baos y escasas tracas, deshechas, clavos y herrajes oxidados de la extinta goleta, como un hito.



Caleta Lacroix tomada desde Punta Grimoldi¹²

⁸ Singladura es una jornada de navegación.

⁹ Una milla náutica equivale a 1852 metros.

¹⁰ Ceñir o navegar en bolina es hacerlo hacia la dirección de la cual proviene el viento, por lo que deben realizarse “piernas” o etapas con el mejor ángulo que permita el tipo de aparejo. Las velas tipo cuchillo del cúter permiten ese tipo de navegación.

¹¹ Epitafio de La Nación (atribuido a Mitre) a la muerte de Piedrabuena.

¹² Fotografía tomada por la expedición referida en el artículo referido de Gaceta Marinera, realizada por la Agrupación de Lanchas Rápidas y la propia Gaceta Marinera de la Armada Argentina, la Universidad de Buenos Aires y el Museo Marítimo Ushuaia.



Vista del sitio desde Roca Vera¹³



Vista de detalle del sitio del naufragio de la Goleta Espora¹⁴

¹³ Fotografía tomada por la expedición referida en el artículo referido de Gaceta Marinera, realizada por la Agrupación de Lanchas Rápidas y la propia Gaceta Marinera de la Armada Argentina, la Universidad de Buenos Aires y el Museo Marítimo Ushuaia. *Ibidem.*

¹⁴ *Ibidem.*



Pecio de la goleta "Espora" en Isla de Los Estados¹⁵

Bibliografía:

- Diarios de Luis Piedrabuena y de H.G. Gardiner, extraídos de Vairo, C. "La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo", Ed. Zagier y Urruty, Ushuaia, 1998.
- Archivos del Boletín del Centro Naval.
- www.gacetamarinera.com.ar, artículo de fecha 25/07/2008.
- www.wikipedia.com, visitada en febrero de 2013.
- http://www.geocities.ws/modelistasbrownianos_archivo02/historia61/index.html, nota de Gustavo Suárez.
- www.histarmar.com.ar, El misterio del Espora.

¹⁵ Fotografía tomada del artículo referido de Gaceta Marinera.