

RECUERDOS DEL CRUCE DE BAHÍA PARRY A CALETA FERRARI

♦ R E S U M E N ♦

El presente artículo tiene por objeto rendir un homenaje al comandante IM Pedro Pietrantoni, recientemente fallecido mientras cooperaba en los incendios que afectaron la comuna de Viña del Mar y alrededores; para lo cual el autor rememora un episodio operativo de principios de los 90, donde el comandante Pietrantoni tuvo destacada participación en la génesis y en la materialización de una memorable travesía, de gran dificultad operativa, en el duro terreno magallánico de la isla de Tierra del Fuego.

Palabras clave: Homenaje, tierra, fuego, marcha.

MEMORIES OF THE CROSSING FROM PARRY BAY TO FERRARI COVE

♦ A B S T R A C T ♦

This article serves as a tribute to the late Marine Corps Commander Pedro Pietrantoni, who tragically lost his life while spearheading emergency response efforts during the devastating wildfires that impacted the commune of Viña del Mar. To honor his legacy, the author reconstructs a high-stakes operational episode from the early 1990s, highlighting Commander Pietrantoni's prominent role in both the conceptual design and tactical execution of this crossing. Defined by extreme operational complexity, it was successfully carried out across the hostile terrain of Tierra del Fuego.

Keywords: Tribute, Tierra del Fuego, crossing.



SAMY HAWA ARELLANO

Capitán de fragata IM (R.)

Magister en Derecho Privado

(samyhawa@gmail.com)

Viña del Mar, Chile.

DOI: <https://doi.org/10.63598/marina.v14i1012.305>

El pasado mes de febrero, con ocasión del incendio que afectó a Viña del Mar, el CN IM (Cdo.) Pedro Pietrantoni Navarro, motivó y concurrió con algunos camaradas a cooperar en la remoción de escombros dejados por el siniestro; sin embargo, su cuerpo no aguantó las condiciones reinantes, falleciendo esa misma jornada, dejando en alto su nombre y el de su especialidad de Comandos IM que tanto quería.

Nos pareció que un buen homenaje sería recordar alguna de sus muchas actividades operativas, y leyendo un trabajo de un viejo y recordado "Cosaco", recordé una en la que me tocó participar, y observar el actuar ejemplar del entonces Capitán de Corbeta IM Pedro "Pietro" Pietrantoni, que comparto a modo de sencillo pero sentido homenaje.

La misión

En 1994, por disposición del Contralmirante IM Miguel Álvarez Ebner,¹ se dispuso la realización de marchas por parte de Unidades Fundamentales del Cuerpo IM² en áreas de difícil acceso y transitabilidad. Tal es el caso de la efectuada en abril de 1994 por la Compañía de Fusileros IM N°413 del Destacamento IM N°4 Cochrane, y que el mismo Almirante ha descrito en un trabajo titulado "Marchas Full Equipo"; dado que participamos en ella, resulta oportuno compartir algunos datos y episodios asociados a dicha tarea, donde el Capitán Pietrantoni fue protagonista.

Es necesario recordar que en ese entonces las Compañías IM en Punta Arenas pasaban dos meses de entrenamiento en clima frío en Puerto Williams, en las estoicas dependencias de AGRIMBEA – Agrupación IM Beagle – y su refugio IM "Soldado Canave". Dichos exigentes periodos alternaban marchas y ejercicios en el duro terreno de la zona. En ese contexto, el comandante de destacamento IM N° 4 Cochrane CN IM (Cdo) Hermann Brokordt R. y el oficial de operaciones del batallón IM N°

"Ningún hombre será un gran líder si quiere hacerlo todo el mismo, u obtener todo el mérito para sí mismo por hacerlo"

Andrew Carnegie

41, CC IM Pedro Pietrantoni N., visualizaron la actividad, y apoyados por el mando, a partir de ese momento dieron las orientaciones para realizar marchas durante los relevos de las unidades que se desplegaban, lo que usualmente se efectuaba a bordo de una barcaza institucional.

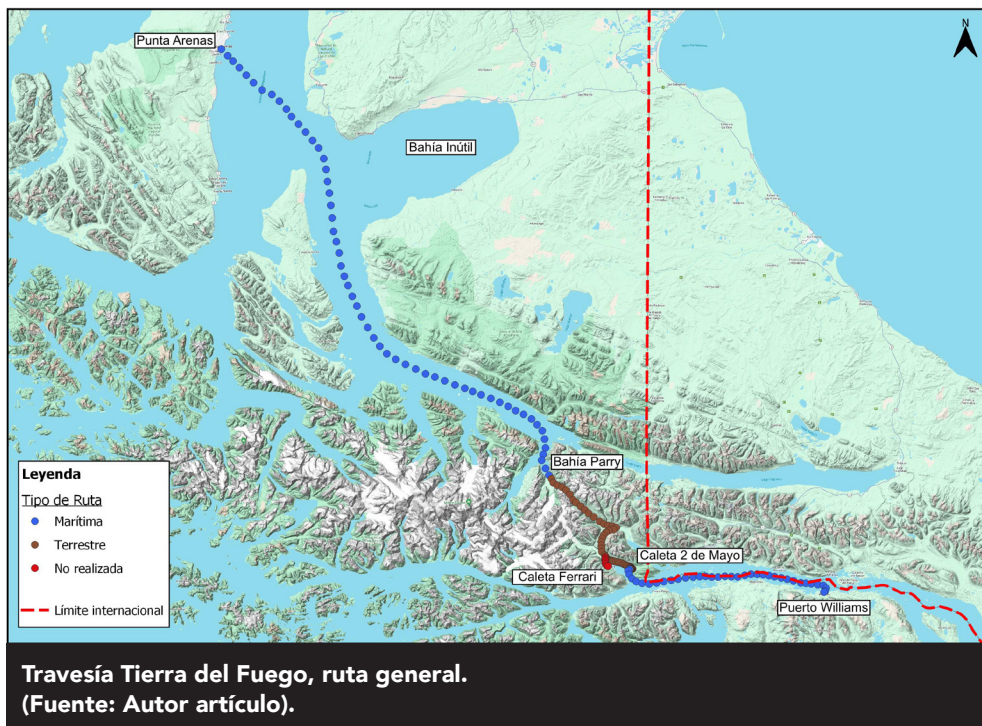
Planificación y conformación de la unidad de tarea

Durante el periodo estival de 1994 se determinó que la primera unidad fundamental en efectuar la travesía sería la Compañía de Fusileros IM N°413, por ser esta la que debía desplegarse en AGRIMBEA entre mayo y junio. Posteriormente todas y cada una de las unidades del Destacamento IM N°4 Cochrane efectuarían la travesía en una u otra dirección, según se desplegaban o eran relevadas.

La ruta planificada por el teniente 1° Álvarez y su plana mayor contemplaba desembarcar en Bahía Parry (Ensenada Carmencha), ascender por el paso De La Viuda hasta la línea de altas cumbres que dividen las aguas (*Divortium Aquarum*), y desde ese punto descender bordeando el río Lapataia hasta toparse con el cordón Pirámide, ahí doblar al sur hasta llegar a la ribera norte del río Yendegaia, avanzar hacia el este hasta su desembocadura y cruzarla hacia el sur, para llegar a Caleta Ferrari y reembarcarse.

1. En ese momento, era el comandante general del Cuerpo de Infantería de Marina (CGCIM).

2. Compañía (coy) de fusileros IM: La compañía de fusileros es la unidad fundamental de la Infantería de Marina, tiene aproximadamente 180 hombres y se estructura en 4 secciones, 3 de fusileros, una de armas de apoyo y una plana mayor que ejerce el mando de la unidad, y es comandada por regla general por un oficial especialista en infantería de marina, con grado de T1° IM.



Era una copia de la travesía efectuada por Rockwell Kent³ en el año 1922, primero en documentar el cruce por el paso De La Viuda en la cordillera de Darwin, cuyo punto más complejo era el ascenso hasta aproximadamente 1.800 metros de altura para cruzar dicho paso, siempre cubierto de nieve y flanqueado por escarpadas laderas.

Sin embargo, la planificación rara vez se cumple al pie de la letra, y por ello, la operación debe ser flexible al tenor de la tarea y el propósito contenidos en la misión asignada (la intención del comandante). Por lo mismo es bueno señalar que lo planificado sufrió modificaciones, pues la realidad del terreno era diferente a lo que mostraban las cartas disponibles (de la década del 40), y por la información extraída de un informe del reconocimiento de una unidad táctica de comandos IM, que había

efectuado dicha travesía varios años antes, pero cuyas dimensiones, equipamiento y entrenamiento era propio de las Fuerzas Especiales del Cuerpo IM, y por ende, distinto de lo que presentaba la Unidad de Fusileros de la Infantería de Marina.⁴

El informe original recomendaba bajar la ruta bordeando el río Lapataia y cruzar en un solo punto, para evitar mojar innecesariamente el equipo y al personal, así mismo recomendaba reembarcar en Caleta Ferrari porque era la ruta más rápida y expedita, desechando hacerlo en Caleta 2 de mayo (donde existía un retén fronterizo de Carabineros) porque implicaba alargar la travesía en su fase final, en a lo menos, dos horas de marcha.

Finalmente y a modo meramente ejemplar, el avance por el borde del río Lapataia no

3. Rockwell Kent fue un explorador estadounidense que efectuó expediciones a Groenlandia, Alaska, Patagonia y Tierra del Fuego, las que acompañó de relatos ilustrados. Fue en esta última, el año 1922, cuando se registró por primera vez el cruce del paso De la Viuda, efectuado desde bahía Parry, exactamente el trayecto desarrollado por la unidad de tarea IM.

4. A modo de ejemplo, las unidades de comandos IM se integraban exclusivamente por personal profesional, en tanto las unidades de fusileros IM, aún con un alto estándar profesional, estaban conformadas en un 40% con personal de conscriptos. En cuanto al equipo, las unidades de fusileros utilizaban la mochila americana M-1 de 25 litros de capacidad, mientras que los comandos IM utilizaban mochilas británicas "karrimor" impermeables, con capacidad de 60 litros, lo que prácticamente triplicaba la capacidad de carga convencional.

era tal, pues el valle del mismo nombre estaba completamente anegado en toda su cuenca, y por ende se debió efectuar varios cruces del cauce principal del río, por lo que el personal y su equipo estuvieron mojados durante varias jornadas de la travesía; asimismo, el puente que cruzaba el río Yendegaia estaba destruido, por lo que no se pudo materializar el arribo a Caleta Ferrari para ser reembarcados, y se debió, previa coordinación con el medio de transporte marítimo, cambiar el punto final de marcha, avanzando hasta la Caleta 2 de Mayo, lo cual a la larga resultó no solo más seguro, sino de gran impacto moral para la gente, según lo explicaremos más adelante. Todos los cambios operativos que lideraron de manera muy certera el comandante Brokordt, secundado por el capitán Pietrantoni, resultaron adecuados para el cumplimiento de la tarea.

Los mandos de la época que lideraron la travesía fueron: el comandante Brokordt, el capitán Pietrantoni (QEPD) y el comandante

de la compañía IM, T1° IM Rubén Álvarez M., el ST IM Samy Hawa A. 1ª Sección de fusileros, el ST IM Guillermo Ceballos S. 2ª Sección, el SO IM (Cdo.) Heriberto Poblete P. 3ª Sección, y el SO IM Moisés Garrido de Sección Armas de Apoyo.

Luego de recibir el equipo y las órdenes, a la Compañía de Fusileros N°413 se le agregó una partida de comandos de la unidad de comandos del Destacamento IM N°4 Cochrane, al mando del SO° IM (Cdo.) Jorge Figueroa C., quienes actuaron como guías, partida avanzada, y fueron preparando cada paso complejo que se fuera efectuando en la travesía. Dicho lo anterior, se conformó una unidad de tarea de aproximadamente 200 infantes de marina.

Ejecución de la marcha

La travesía desde Punta Arenas hacia Tierra del Fuego se efectuó en la LST Elicura,



**Aproximación en bote a Caleta Parry.
(Fuente: Autor artículo).**

arribando con las primeras luces del día 24 de abril y desembarcando en la ribera noreste de Bahía Parry, en teoría, sector adecuado y seco; pero se encontraba completamente anegado, siendo imposible acceder a sectores secos en los primeros 5 kilómetros de marcha, demorando en avanzar el doble de lo normal para una unidad y terreno promedio. Dejamos los sectores anegados a medio día, y luego avanzamos hacia los faldeos de las alturas, llegando esa primera jornada al sector donde comenzaba la nieve en la superficie. Lo anterior significó que todo el personal y equipo comenzaran la travesía mojados; dura prueba, pero a la vez nos preparó para el resto de las jornadas, las que tendrían sus propias características y dificultades; y si bien el primer día no se alcanzó el punto planificado, que suponía 12 kilómetros de avance, se estimó pertinente armar Vivac en la primera zona seca de bosques a la que llegamos (seca según los parámetros de Tierra del Fuego), para preparar la

ascensión y cruce del punto más alto y más riesgoso de la ruta, del día siguiente.

La segunda jornada comprendió aquella parte de la ruta más demandante en lo técnico y en lo físico, pues se trató de la ascensión a las alturas del paso de la muerte, que forma parte de la denominada cordillera de Darwin en Tierra del Fuego, en cuyas estribaciones nace el río Lapataia que fluye desde Chile hacia Argentina, todo lo cual debió realizarse por escarpados faldeos, cubiertos de nieve, debiendo la unidad de apoyo de los Comandos IM armar cordadas para subir, pues se trataba de rutas con ángulos de ascenso de sobre 60°m y por lo mismo debían realizarse con apoyo de cuerdas. El punto más alto, aproximadamente 1.800 msnm,⁵ comprendió lo que se conoce en el mundo jurídico como el Divorium Aquarium o Divisoria de Aguas, que si bien en gran parte del territorio que limita con Argentina al norte del paralelo Latitud 52° constituye



5. Metros sobre el nivel del mar.



Rio Lapataia, puente con cuerdas.
(Fuente: Autor artículo).

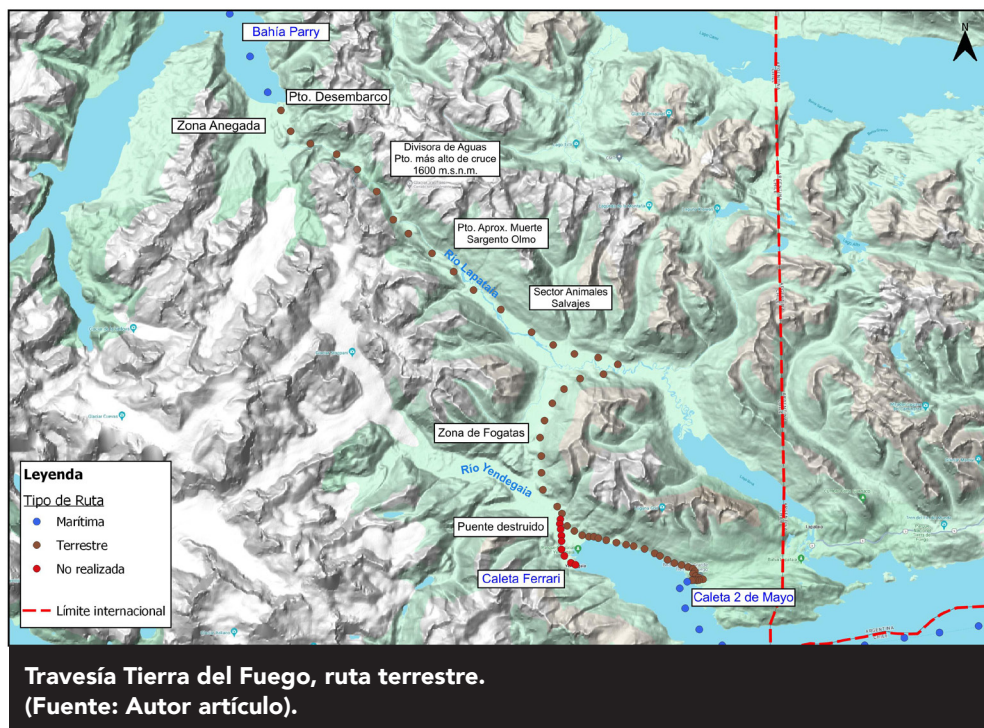
el criterio de delimitación entre ambos Estados, en este punto resulta distinto, pues es integramente chileno, y en él se formaban lagunas, desde donde escurrían aguas que hacían nacer afluentes que al oeste corrían al Océano Pacífico, y al este avanzaban hacia la cuenca atlántica, excepcionalmente ambas de soberanía nacional.

En dicho punto, el capitán Pietrantonio informó que se efectuaría un alto, en uno de los parajes más hermosos de la ruta, por lo que aprovechamos de tomar fotos que quedaron para la posteridad, pues el fondo era una verdadera postal, en la que se apreciaba en todo su esplendor el valle del río Lapataia, lo que nos indicaba que a esta altura ya habíamos alcanzado uno de los hitos más significativos del trayecto, el cruce del paso De La Viuda.⁶ Sin accidentes ni problemas graves que lamentar, los cosacos cumplían adecuadamente sus tareas y propósitos establecidos en la misión encomendada por su CGCIM.

Luego del alto obligado en el punto más alto de cruce en la cordillera de Darwin, comenzó el descenso para llegar a terreno sin nieve; valga decir que la cara este de la cordillera resultó más benigna, pues no había nieve y estaba seco en gran parte, pero con una nueva problemática; la amplitud del cauce del río Lapataia, que estribaba de norte a sur por la cuenca del valle, hizo imposible avanzar por una de sus riberas y nos obligó a cruzarlo repetidas veces, las cuales se efectuaron con apoyo de troncos y otros elementos naturales disponibles, complementados con cuerdas preparadas por la unidad de comandos. Destacamos que, en cada cruce difícil de la ruta, el comandante Brokordt y el capitán Pietrantonio supervisaban la tarea y cruzaban al final.

Es necesario en este punto del relato hacer presente que años antes había fallecido en uno de estos cruces del río el S2° IM Cdo. Olmos, y por lo mismo, en un sector aproximado del fatal suceso, la unidad de tarea hizo un alto, y el capitán Pietrantonio

6. Dependiendo la cartografía que se utilice, también se le conoce como "Paso del Muerte". Hemos preferido el topónimo que constaba en la cartografía del IGM del año 1955, misma que se utilizó para preparar la actividad.



efectuó un responso en recuerdo y homenaje al camarada caído en acción, dejando una placa conmemorativa.

A los pocos kilómetros del descenso, efectuamos el alto de la jornada, la más pesada y compleja de toda la travesía, momento en el cual el capitán Pietrantonio pasó por cada una de las carpas, dándose tiempo para departir con la tropa, y de paso, muy en su estilo, alentando a toda la gente al calor de las fogatas.

La tercera jornada comenzó por un terreno distinto; sin nieve, amplio, llano, con abundante turba, lengas y coihues, propios del paisaje magallánico; y si bien se intentó avanzar por la orilla del río, fue imposible, y se debió nuevamente cruzar el cauce. Sin embargo, los cruces eran menos riesgosos, pues como se trataba de un valle, el caudal tenía menos fuerza. Como dato anecdótico, presentaba sectores de agua aposada en los meandros del cauce, en los que algunos afortunados encontraron salmones, que

fueron deleite de los integrantes de la unidad, al prepararlos en las fogatas nocturnas que se armaban con troncos secos típicos del paisaje de la zona.

En esta etapa de la travesía, nos topamos con animales no autóctonos de la zona, especialmente ganado bovino salvaje (baguales) y caballos salvajes. Sin embargo, lo más impactante y riesgoso fue una jauría de perros salvajes, que no tenían miedo al hombre, ni al fuego, y amenazaron atacar la punta de la unidad, por lo cual hubo que realizar algunos tiros de advertencia que terminaron por alejarlos, pero se mantuvieron a una distancia siguiendo nuestro avance parte de esa jornada; la presencia del hombre en esa zona en aquellos años era prácticamente nula,⁷ quizá por ello no tenían miedo.

En esta, la tercera jornada, se avanzó bastante, porque el terreno lo permitía, así que, avanzando el valle de Lapataia en dirección sureste, al toparnos con el

7. Posteriormente a la travesía que contempla el relato, comenzó la construcción de una ruta que penetra en esas mismas áreas, denominada ruta Y-58, la que aún está en construcción.

denominado Cordón Pirámide y el río del mismo nombre, giramos hacia el sur hasta llegar a otro río de importante caudal que le daba el nombre al valle desde donde escurría, el valle y el río Yendegaia, que da el nombre a la bahía. Al llegar a él, avanzamos hacia el sureste, para alcanzar el punto planificado de cruce de su cauce, que correspondía a la desembocadura en el canal Beagle, y que según se desprendía de la cartografía existía un puente, pero que por desgracia estaba destruido. El río en este punto, muy ancho, no daba la opción de armar puentes de cuerdas de tales dimensiones, por lo que el comandante Brokordt y el capitán Pietrantoni dispusieron cambiar lo planificado, se armó vivac y nos preparamos para avanzar al día siguiente hacia caleta 2 de Mayo, donde seríamos reembarcados.

La Travesía finalizó al alba del 27 de abril de 1994. La fecha fue una extraordinaria casualidad, pues era el 67 aniversario de Carabineros, y en el retén fronterizo de Caleta 2 de Mayo, un SO y su gente se aprestaban a preparar el desayuno e izar el pabellón, cuando vieron con sorpresa aparecer marchando a la unidad de tarea IM, cantando el himno institucional, liderados por el comandante de destacamento y el oficial de operaciones del batallón (Capitán Pietrantoni). La imagen debió ser imponente en esos aislados parajes magallánicos, y un extraordinario corolario para la tarea.

Corolario

La Travesía finalizó sin incidente alguno, aquilatando todos los que participamos en ella un enorme bagaje y experiencia profesional que recordáramos por siempre en nuestras mentes y el "cuore", como decía con su acento italiano el capitán Pietrantoni, al punto que este artículo estaba escrito hace bastante tiempo, solo faltaba que "Pietro" nos propusiera terminar la tarea, y con su partida, lo hizo.

El año 2022, luego de décadas sin vernos, nos encontramos ambos en Puerto Williams. Fue una casualidad, pues él formaba parte del Team de Veteranos de 1978 que concurrían a producir un documental, y yo trabajaba con la DIFROL en el canal Beagle. Fue la última vez que vi al comandante Pietrantoni; nos abrazamos y recordamos episodios pasados, especialmente la travesía de Parry a Ferrari, pues ella terminó en el mismo lugar donde nos despedimos y donde tuve el privilegio de verlo por última vez, siempre alegre, liderando tareas titánicas (como cuando cruzó a caballo la Cordillera recordando el cruce de Los Andes del Ejército Libertador), siempre con ese mismo espíritu que lo caracterizó, y que a la postre lo llevó a cooperar en los incendios, donde murió en plena "operación", viento un largo comandante Pietrantoni.

BIBLIOGRAFÍA

1. Álvarez Ebner, M. (2020). *Recuerdos IM: Marchas full equipo*.
2. Kent, R. (2022). *Viajando al sur del estrecho de Magallanes*. Editorial Pehuén. (Obra original publicada en 1914)