

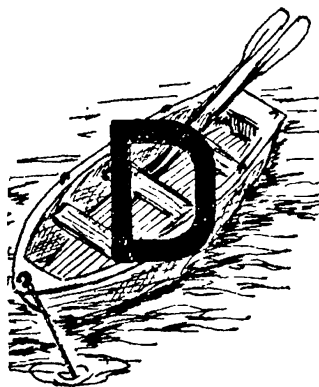
RESTOS DE NAVES EN LAS COSTAS CENTRO ORIENTALES DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Por

Ocvqg" OCTVKPKE" D)

Sección Historia, Depto. de Historia y
Geografía, Instituto de la Patagonia.

Punta Arenas



DENTRO DEL historie! náutico del Estrecho de Magallanes se incluyen naturalmente los siniestros que se han producido a lo largo de los siglos sobre su extenso litoral. Hasta el presente solamente tres autores (Vidal Gormaz, 1901; Zorrilla, 1925; Martinic, 1977) se han ocupado de compulsar los accidentes marítimos ocurridos en las aguas meridionales chilenas, incluidas las del Estrecho. Del más reciente y actualizado de tales recuentos se tiene el dato de 145 siniestros con pérdida de naves para todo el gran canal. De tales sucesos 84 tuvieron ocurrencia en el sector centro-oriental, esto es, desde la latitud de bah'a Agua Fresca-Cabo Monmouth hacia el Atlántico, correspondiendo a esta área 57 embarcaciones perdidas por consecuencia de los accidentes,

La mayoría de los siniestros registrados acontecieron desde la segunda mitad del siglo XIX y hasta 1914, vale decir, durante los períodos de inicio y máximo desarrollo de la navegación, en particular la de vapor, por las aguas del estrecho de Magallanes. La abundancia de accidentes debe explicarse por razón del insuficiente conocimiento de la hidrografía del gran canal, como por la harto escasa señalización marítima existente a la época.

De los accidentes marítimos con pérdida de naves ocurridos en la zona centro-oriental quedan actualmente algunos restos dispersos a lo largo del litoral, a los que deben agregarse otros correspondientes a varazones voluntarias decididas por los armadores cuando la vetustez de las embarcaciones así lo hizo necesario, por razones sentimentales. Nada queda, sin embargo de aquellos naufragios ocurridos durante los siglos XVI al XVIII

[!Á@æà^!Á •îâ [Á á^Á { æâ^!æÁ |æ•Á }æç^•Á æ![-

jadas sobre la costa, habiendo desaparecido al cabo de dos siglos los restos que pudieron quedar de ellas (I).

La circunstancia de los naufragios ha aminorado inclusive la toponimia litoral, como las de accidentes en el curso mismo del canal. Tales los casos de los parajes Cañadón del Buque de Fierro, punta Wreck (Naufragio) y Buque Quemado en la costa del norte del Estrecho; y los bancos Tritón y Tribune, y bajo Sa-télite, entre otros.

Un recorrido catastral realizado entre 1974 y 1977 por la Sección Historia del Departamento de Historia y Geografía del Instituto de la Patagonia, a lo largo del litoral entre Punta Arenas y punta Dungeness y en diversos sectores costeros de la parte occidental de Tierra del Fuego, ha permitido ubicar cantidad de restos que aún se ofrecen a la vista de viajeros y turistas. Tales testimonios, según ubicación geográfica, son los siguientes;

Area punta Dungeness

En este lugar — inicio geográfico del Estrecho por la parte de Patagonia— se han producido muchos accidentes, varios de ellos durante los últimos cien años: la barca francesa "Jeanne Amélie" (1876); el vapor alemán "Cleopatra" (1892); la barca británica "Hengist" (1894); la barca noruega "Tercia" (1908) y el escampavía nacional "Meteoro" (1918). En el extremo mismo del cabo, sobre la playa y en la inmediata vecindad del faro Dungeness hay restos metálicos dispersos pertenecientes al "Meteoro", confundidos tal vez con algunos provenientes del "Cleopatra", siniestrado algo más al oriente, sobre la costa atlántica. En el litoral occidental central de la punta existe el casco de la "Hengist", partido en dos.

Con todo y como antecedente curioso señalamos que a comienzos del presente siglo se recibió en el Colegio "San José" de Punta Arenas un enorme cañón de hierro cuyo peso debe ser del orden de una tonelada, extraído de playas cercanas al Cabo Posesión según se afirmó. Este artefacto bien pudo pertenecer a alguno de los navios destruidos sobre el litoral nororiental del Estrecho de Magallanes entre los siglos XVI y XVII. El mencionado cañón fue posteriormente donado, en 1943, al Ejército para su ubicación en la reconstrucción histórica de Fuerte Bulnes.

Esta embarcación fue adquirida por la firma ganadera Waldron y Wood para servir de pontón frigorífico en Punta Delgada. Sus restos son visibles en toda época y hasta ellos es posible acceder con facilidad, a pie. En el mismo sitio, aunque algo al interior, hay otros restos de hierro que tanto podrían pertenecer a la referida nave como a la "Jeanne Amélie", barco éste capturado en 1876 junto al islote de Monte León en la costa de Santa Cruz por la corbeta nacional "Magallanes", en circunstancias que la referida barca cargaba guano de aves marinas en violación de la jurisdicción chilena sobre el litoral sudatlántico. Al entrar ambas naves al Estrecho debieron sufrir el castigo de un fortísimo temporal, yéndose el velero francés contra la playa, donde acabó por destruirse por la acción del oleaje.

Costa entre puntas Wreck y Daniel

En este lugar son visibles el casco desmantelado, restos de calderas y maquinaria, anclas y otros elementos, y aun muestras de lo que constituyera parte del cargamento (herramientas, loza) de un barco británico. Por su ubicación y características estos restos deben corresponder al vapor "Anne Baker", siniestrado sobre esta costa entre julio y agosto de 1859, circunstancia sobre la que el misionero anglicano Teófilo Schmid entrega algunas referencias (1964). Debe suponerse además que de este accidente hubo de derivar la designación toponímica del paraje, hoy conocido como punta Wreck.

Además de las dos grandes anclas del buque, hay en la vecindad, mar adentro, una tercera, que bien podría corresponder a una de las de la barca nacional "Lautaro", que naufragara en el mismo sitio en 1860 justamente cuando su capitán se aprestaba a rescatar las anclas del vapor británico.

Cabo Posesión

Casi en el pie mismo de este notorio accidente geográfico se hallan los restos (casco, ruedas, calderas, etc.) del "Olympian", vapor fluvial de paletas y de bandera norteamericana que en 1906 fue lanzado hacia la costa por un temporal y al que posteriormente se intentó inútilmente desvarar. Estos restos oxidados constituyen un atractivo permanente para

Cabo Negro

En la costa norte del cabo, en vecindad del actual terminal de la Empresa Nacional del Petróleo, enfrentando el sitio donde antaño estuvieron las casas de la antigua estancia "Cabo Negro", es posible advertir los restos de la que fuera goleta "Rippling Wave", cuyas meritorias singladuras pioneras relatara el historiador Armando Braun M. (1937). Hoy apenas se advierten algunos maderos y hierros de la embarcación que fuera varada en 1906 por disposición de su propietaria doña Sara Braun, pero hasta hace algunos años se conservaba parte de la proa, que fue recuperada y emplazada posteriormente frente al edificio de la Gobernación Marítima de Magallanes (3).

Puerto de Punta Arenas

En este puerto y durante la época de oro del tráfico marítimo, existieron cantidad de naves utilizadas como pontones

(3) Esta embarcación fue, además, la primera en navegar con bandera chilena en aguas antárticas, en 1902.

o depósitos flotantes. La mayoría de ellos fueron veleros radiados de la navegación, inclusive algunos veteranos de las travesías del Cabo de Hornos. Así se explica la presencia en la costa sur de Punta Arenas de cascos y restos de tal "flota inmóvil". En el varadero de la planta de AS-MAR, se alinean desde la playa hacia el mar conformando un molo de abrigo los cascos del velero "Falstaff", del vapor "Hipparchus" y de la más que centenaria rebautizada "Muñoz Camero", la que aún conserva parte de su arboladura (4). Poco más al sur se advierten en toda época los restos de otro velero-pontón, el "Adelaida", naufragado en un día de temporal de 1932. Vecino a estos restos está el casco semidesmantelado del velero "Lord Lonsdale", varado perpendicularmente a la playa, enfrentando la entrada del Parque María Behety. Su enhiesta proa constituye uno de los motivos

(4) Véase del autor 'La Fragata "County of Peebles", meritoria reliquia del puerto de Punta Arenas". En "Revista de Marina" N° 4, julio-agosto, 1977.



Estado del casco de la antigua barca "Andalucía".

Fotografía tomada en noviembre, 1977.

metros hacia el sur, dando frente a las instalaciones del Destacamento de Infantería de Marina "Cochrane" se observa el casco tumbado de costado de un pontón de nombre desconocido.

En el litoral fueguino del Estrecho los restos náuticos son menos abundantes que en la costa opuesta, pero no escasos. Veamos un recuento de los mismos a partir de la bahía Porvenir y hacia el norte.

Bahía Porvenir

A la entrada de la misma, frente a punta Palo, se encuentra volcada, con la mitad del casco y superestructura permanente emergiendo, la draga "Rubén Dávila", que naufragara allí en 1968.

Litoral norcentral fueguino

A unos 10 y 15 kilómetros al norte de Porvenir se encuentran sobre la playa los cascos de hierro de dos chatas de carga que probablemente pertenecieron a la dotación del puerto de Punta Arenas y que en alguna época indeterminada fueron arrastradas hasta la costa fueguina por temporales. Siguiendo la costa, algo al norte, está varada sobre la playa pedregosa la otrora airosa barca "Andalucía" (antigua "Ville de Mulhouse"). Esta nave, último de los pontones a flote del puerto de Punta Arenas, se encontraba al ancla en su fondeadero habitual en la parte sur de la rada, cuando en agosto de 1973 y con motivo de un inusual ventarrón invernal, garreó y fue arrastrada hacia la costa fueguina. Allí la sorprendió meses después la declaración de Monumento Histórico Nacional, condición otorgada en razón de su valor histórico-cultural como embarcación representativa de una época brillante de la navegación velera. Posteriormente, en 1976, su precario estado, propio de la vetustez de los fierros, agravado por el constante batir del oleaje en una costa muy expuesta,

motivó que se desistiera de todo intento de recuperación, concluyendo la nave por ser desafectada de su honorífica condición.

En un reconocimiento efectuado en noviembre de 1977 pudo comprobarse el actual lamentable estado de la nave: sólo queda el casco ya desarbolado y prácticamente deshecho de la otrora hermosa barca. Tanto deterioro ha sido obra de algunos bravos vendavales del sudoeste y del constante oleaje, el que sin duda dará cuenta en poco tiempo de lo que queda el casco. Es éste un fin hartamente triste para el que fuera uno de los contados veteranos cabohorneros que se mantenían a flote al arribarse al último cuarto del presente siglo.

Costa de la península de Espora

En la vecindad de punta Baja son visibles en bajamar los restos de una nave, sobre la que no se poseen mayores antecedentes, no siendo improbable, luego de un futuro recorrido minucioso a lo largo de la costa desde bahía Felipe, dar con otros restos náuticos. Es del caso recordar que sobre tal litoral tuvieron ocurrencia los siniestros del vapor alemán "Denderah" en 1877 y del vapor "Artesia" de la misma nacionalidad, en 1892. También allí se produjo en 1897 el naufragio del vapor norteamericano "Corocoro", que con sus 4.500 toneladas pasó a ser la mayor nave siniestrada en el estrecho magallánico hasta aquel entonces. Al año siguiente, 1898, naufragó allí el vaporcito regional "Biene", en tanto que en 1903 se perdieron la barca inglesa "Gleeneriff" y el cúter nacional "Two Brothers". Por fin, en el mismo sitio se produjo en 1909 la pérdida del vapor alemán "Utgard".

Para concluir esta reseña cabe mencionar la presencia de los escasos restos del vapor francés "Atlantique", visibles so-

dalena. Este vapor fue causa de un sonado accidente al chocar en 1894 con un bajo y perderse gran parte de la valiosa carga que transportaba.

Tales son los restos náuticos desperdigados por el largo litoral centrooriental del Estrecho, verdaderos hitos de rica historia marítimo-mercantil del mar magallánico. Ellos se ofrecen a la vista del viajero conformando aún parte de antiguas estructuras, o ya informes, con sugerencias de viejos tiempos marineros. Su presencia invita en ocasiones a practicar una suerte de arqueología histórica y, siempre, a rememorar con romántica nostalgia la vida y las singladuras de tantos nobles veleros y vapores de antaño, muchos de ellos veteranos de los siete mares del globo.

Fuentes de consulta

Inédita

Catastro de cascos y restos de naves. Sección Historia, Depto. de Historia y Geografía, Instituto de la Patagonia. Punta Arenas.

Impresa

BRAUN M., Armando.— “Pequeña Historia Magallánica”. Emecé Editores. Buenos Aires, 1937.

MARTINIC B., Mateo.— “Historia del Estrecho de Magallanes”. Editorial “Andrés Bello”. Santiago, 1977.

SCHMID, Teófilo.— “Misionando por la Patagonia Austral”. Academia Argentina de la Historia”. Buenos Aires, 1964.

