LA BREVE EXISTENCIA
Y LA MAS LARGA HISTORIA DE LA CORBETA DOTEREL

Mateo Martinić B.

El 26 de abril de 1881 recalaba en la rada del puerto de Punta Arenas la corbeta de guerra de Su Majestad Británica *Doterel,* de paso para el Pacífico, hacia donde se dirigía para incorporarse al escuadrón naval de su bandera, de estación en aguas sudamericanas. Ponía fin así a una navegación normal y tranquila que la había traído desde Sheerness –desde donde había zarpado el 17 de enero– hasta el Estrecho de Magallanes, a cuyas aguas había ingresado el día anterior para fondear al reparo de la Isla Isabel. Desde allí había levado anclas de madrugada aquel día 26, para llegar todavía temprano y fondear a las 08:30 A.M.

La *Doterel* era un buque de madera del tipo *screw sloop,* de 1.124 ó 1.130 toneladas (hay divergencia en las fuentes, en cuanto al tonelaje), 170 pies de eslora, 36 de manga y 15,7 de puntal. Llevaba un armamento de seis cañones, dos de ellos de 7 pulgadas. Era una nave nueva, como que había sido botada el año 1880 en el astillero de Chatham. Se hallaba al mando del comandante Richard Evans, a quien secundaba un cuerpo de 11 oficiales. El resto de la tripulación, hasta enterar el rol total de 155 hombres, lo integraban suboficiales, marineros, grumetes e infantes de marina.

Hora y media después de haber fondeado, exactamente a las 10 A.M., mientras se desarrollaban las faenas propias de la rutina náutica posteriores al fondeo y cuando el capitán se aprestaba para recibir a bordo la visita del Capitán de Puerto, Tomás Jürgensen, y del vicecónsul británico, Henry Reynard, una formidable explosión producida en la santabárbara de proa hizo volar la cubierta superior y parte de los costados del casco de la corbeta, y junto con ellos a la mayor parte de la tripulación. El resto del buque se hundió en contados minutos en el mismo sitio de fondeo, en medio de la consternación de las tripulaciones de las goletas *Allen Gardiner* y *San José* que se encontraban fondeadas en las inmediaciones, y de muchos habitantes del pueblo que se habían reunido en la playa –como entonces era costumbre– para admirar la extraña nave.

Lucas Bridges, hijo del pastor Thomas Bridges, superintendente de la Misión Anglicana de Ushuaia, a la sazón en Punta Arenas, que junto con sus hermanos

observaban el movimiento del puerto desde la ventana de la casa donde se hallaban alojados, dejaría un testimonio de la tragedia:

"....de repente –escribiría– se produjo una terrible explosión; seguidamente se abrieron de par en par nuestras ventanas y una nube inmensa de humo negro salpicada por lenguas de fuego y formas humanas lanzadas al aire, ascendió al cielo. ¡Ante nuestra vista horrorizada el buque de Su Majestad *Doterel* había estallado!"[1]

Tal fue la violencia de la explosión, según recordarían otros testigos, que los proyectiles despedidos a la redonda dañaron algunas embarcaciones menores surtas en la bahía e inclusive fueron a caer sobre la población, afortunadamente sin causar perjuicio alguno. Sin embargo, la fuerza expansiva de la explosión rompió vidrios y derribó puertas y ventanas en las casas.

Pasada la consternación provocada inicialmente por el trágico suceso, los tripulantes de las goletas antes mencionadas y gente de la colonia, que de inmediato se embarcó en botes, iniciaron la búsqueda y salvataje de los sobrevivientes.

Fue aquella una triste tarea que muy pronto se advirtió como ineficaz: sólo pudieron recogerse doce sobrevivientes. ¡El siniestro había cobrado 143 vidas!

Entre los salvados estaba el comandante Evans, quien estaba bañándose cuando un ordenanza le avisó que había fuego en la santabárbara. Reaccionando con rapidez subió a cubierta y se lanzó de inmediato al mar. Segundos más tarde se produjo la explosión.

Además de Evans, salvaron el teniente J. M. Stokes, el tesorero o pagador J. N. Colborne, el ingeniero Henry Walker y ocho miembros de la tripulación.

Del resto, durante todo aquel día trágico y en el siguiente, se recogieron partes y cuerpos mutilados, los que fueron sepultados en el cementerio de la colonia –en medio del sentimiento de pesar de toda la población– en una ceremonia fúnebre dirigida por el pastor Bridges.

Informado al Almirantazgo británico sobre el suceso, se inició el sumario de rigor a cargo de una corte marcial, a fin de determinar la responsabilidad del caso. El veredicto se hizo público el 3 de septiembre de aquel año 1881, librándose de todo cargo al comandante Evans y al resto de los sobrevivientes. En cuanto a la causa que pudo provocar la explosión, se la atribuyó a los gases procedentes de un cajón de pintura que habría estado en la vecindad de la fragua. La volátil emanación habría provocado un incendio que antes de ser controlado alcanzó la santabárbara, con las dolorosas consecuencias conocidas.

Como este accidente se repitiera tiempo después en otra nave de la Armada británica, afortunadamente con resultados menos trágicos, el Almirantazgo ordenó retirar dicho tipo de pintura de naves y astilleros a fin de prevenir nuevos desastres.

A mediados de mayo, apenas a tres semanas del siniestro de la *Doterel*, arribó

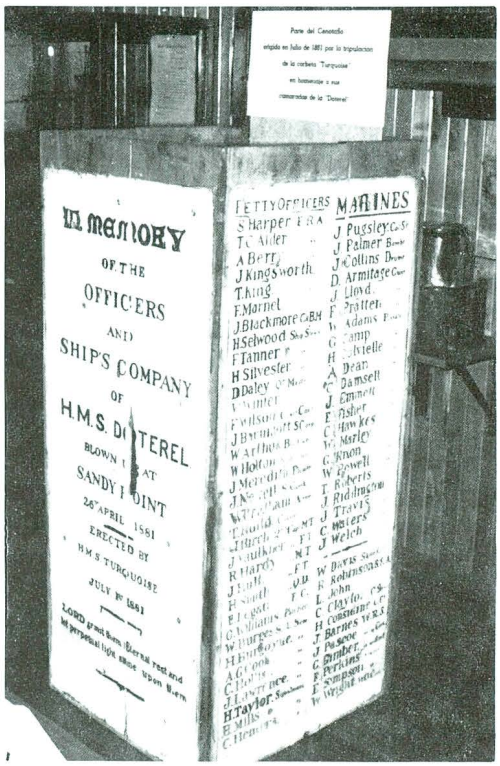
[1] *El último confín de la Tierra*, Emecé, Buenos Aires, 1952, p. 64.

a Punta Arenas el buque *Garnet,* también de la Armada Real. Conducía un grupo de buzos que traían la misión de ubicar los restos de la corbeta. Estos fueron encontrados a once brazas de profundidad, en dos partes: una, correspondiente a la mayor parte del casco, con 96 pies de largo; y otra, menor y muy deteriorada, con 25 pies de largo. De ello puede conjeturarse que la explosión destruyó y aventó casi un tercio de la corbeta, junto con maquinaria, cañones, mástiles, anclas y otras piezas que quedaron desparramados sobre el fondo marino.

En esta faena de búsqueda colaboró el *Penguin,* otra nave de la Armada Real que tocó en Punta Arenas por esos días, de paso para Inglaterra. Se logró así recuperar algunos cadáveres, cañones, mástiles, vergas y aparejos. Tanto los restos humanos como los demás elementos recogidos fueron entregados al capitán Medlycott, de la corbeta de Su Magestad *Turquoise,* que por entonces arribó al puerto magallánico y en el que habría de permanecer por algún tiempo.

Esta circunstancia y la consiguiente sepultación de los restos motivaron un homenaje de recordación para los camaradas que habían perecido en estas aguas amigas. Para el efecto se construyó un cenotafio de madera, de forma cuadrada, en cuyo frente se consignó el homenaje mediante una leyenda en inglés, que traducida expresa así:

"En memoria/ de los/ oficiales/ y/ tripulantes/ del/ H.M.S. *Doterel/* destruida por una explosión en/ Punta Arenas/ el 26 de abril de 1881/ Erigida por/ H.M.S. *Turquoise/* Julio 1º 1881/ Que Dios les conceda descanso eterno/ y permita que la luz eterna brille sobre ellos".



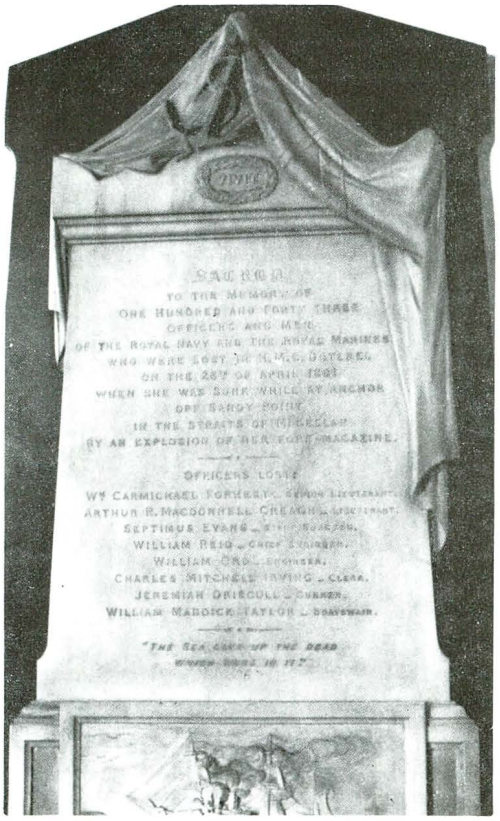
Parte del cenotafio erigido en julio de 1881 por la tripulación de la corbeta H.M.S. "Turquoise", en homenaje a sus camaradas de la "Doterel"

En los otros tres lados fueron inscritos los nombres de las víctimas. El sencillo monumento erigido sobre la tumba donde descansaban los restos fue coronado por una cruz hecha con trozos de masteleros de la nave siniestrada.

No sería éste el único homenaje en recuerdo del infausto acontecimiento. Años después, en la capilla del Real Colegio Naval de Greenwich, se colocó una estela de mármol que en su base ostenta un relieve de la *Doterel* figurada en el momento de la explosión, en la que se grabó la leyenda, que traducida dice:

"Consagrado/ a la memoria de ciento cuarenta y tres/ oficiales y personal de

la Marina Real/ y de los infantes de marina que perdieron su vida en H.M.S. *Doterel*/ el 26 de abril de 1881 cuando se hundió/ al ancla en Punta Arenas en el Estrecho de Magallanes/ debido a una explosión de su santabárbara de proa./ - /Oficiales desaparecidos/ Wm. Carmichael Forrest teniente primero/ Arthur R. Mc. Donnell Creigh/ teniente/ Septimus Evans médico cirujano/ William Reid ingeniero jefe/ Williams Ord ingeniero/ Charles Mitchell Irving contador/ Jeremeah Driscoll artillero/ William Maddick Taylor contramaestre/ - /El mar entregó a la muerte/ a los que estaban en él".



Estela funeraria recordatoria de los oficiales que perecieron en la explosión de la "Doterel", erigida en la Capilla del Royal Naval College de Greenwich

Aquel mismo año de 1881, durante la permanencia de su nave en el puerto, el comandante del *Penguin* hizo fijar con precisión la situación de los restos de la corbeta siniestrada, para los efectos de la colocación de la correspondiente señalización previsora para los navegantes. La escasa profundidad a que se encontraban aquéllos, la altura de algunas partes y el hecho de situarse en la zona de mejor fondeadero, podía constituir un riesgo para cualquier nave que intentara echar anclas en el área.

Así entonces, esta circunstancia fue prestamente advertida a los navegantes, a menos de un mes del suceso, en comunicación de la Oficina Hidrográfica de la Marina de Chile, de donde la tomaría la sección correspondiente del Almirantazgo británico, dándola a conocer por noticia del 19 de julio de 1881.

Al año siguiente y con ocasión del paso de los buques de Su Majestad *Triumph* y *Swiftsure,* se colocó en el sitio del hundimiento una boya perpendicular, de colores blanco y verde, y en su coronación se pintó la leyenda "Wreck of the Doterel". Tiempo después, probablemente durante el mismo 1882, se agregó una segunda boya, pintada esta vez de rojo, que quedó situada por el lado de la costa.

Ambos artefactos señalizadores fueron consignados en el levantamiento de la bahía de Punta Arenas que en 1883 hicieron los oficiales del buque hidrográfico británico *Sylvia.* De ese modo, el siniestro de la *Doterel* quedaría incorporado a la cartografía marítima del Estrecho de Magallanes.

Según ha señalado el historiador Armando Braun Menéndez, las mencionadas boyas dieron mucho que hacer a la

autoridad marítima local y a la Oficina Hidrográfica de la Armada de Chile, debido a que sucesivas vicisitudes, ordinariamente de orden climático, serían causa de corridas de sitio o pérdidas de una, otra o ambas, lo que restaba eficacia a su servicio y ocasionaba avisos y reclamos de capitanes y pilotos.

Al fin, las boyas fueron eliminadas y en su lugar años después pasó a situarse casualmente el antiguo pontón *Yungay* (ex *Kate Kelloc*), que había sido testigo del siniestro de la *Doterel*. En 1896 un fuerte temporal de viento hizo garrear al pontón y en su desplazamiento las anclas se enredaron en los restos de la corbeta. Y allí fue a quedar el viejo velero cabohornero como segura señal para los navegantes, hasta que fue retirado y llevado a desguace en 1901, y reemplazado en el mismo sitio por la barca *Ambassador*.

No consta si el sitio volvió a ser demarcado por otra señal marítima, cuando ésta a su tiempo fue trasladada a su reposo definitivo en la playa de San Gregorio.

La explosión de la *Doterel* hubo de producir en los ánimos de los sencillos lugareños puntarenenses tanta impresión como los luctuosos sucesos del motín de los artilleros, que tuvieran ocurrencia algunos años antes. De ese modo, en las conversaciones familiares se recordaría por años y ocasionalmente el acontecimiento, manteniéndose la memoria del mismo. En dicha fuente se inspiraron, sin duda, los historiadores Lucas Bonacić y Armando Braun para escribir después sobre el infortunado hecho.

Entre tanto, pasó a constituir una tradición que cada vez que arribaba a Punta Arenas una nave de la flota de Su Majestad Británica se rindiera un homenaje de recordación a las víctimas de la *Doterel*, en su tumba del primer cementerio de la ciudad.

Cuando corriendo los años el progresista desarrollo urbano de la antigua colonia requirió de una nueva necrópolis, el mencionado recinto funerario fue quedando paulatinamente fuera de uso y, abandonado, las tumbas fueron objeto de la incuria propia del transcurso del tiempo.

Así entonces, en 1936, a cincuenta y cinco años del acontecimiento, el Alcalde de Punta Arenas, don Ernesto Pisano, determinó rescatar del abandono los restos de los marinos británicos, disponiendo su traslado al cementerio principal. La oportunidad la proporcionó la inminente llegada del crucero de Su Majestad *Ajax* al puerto magallánico. De esa manera y en forma solemne, el día 22 de diciembre del año mencionado se realizó el traslado de los restos de las víctimas de la *Doterel*, en un acto funeral del que participaron autoridades, tropas y el comando y tripulantes del crucero.

El antiguo monumento funerario erigido por la *Turquoise* fue desarmado y sus partes llevadas al frigorífico de Río Seco, industria cuyo gerente investía tradicionalmente la condición de representante consular del Reino Unido. La cruz fue posteriormente situada sobre la cima de una de las colinas que respaldan la localidad mencionada, sin que los transeúntes que suelen apercibirse de la misma conozcan su origen. En cuanto al resto del cenotafio, el mismo se conservó desarmado en las bodegas del frigorífico. Descubiertas sus

partes muchos años después, en 1980 fue donado al Instituto de la Patagonia, que ha devenido depósito final seguro de tanto patrimonio histórico regional.

Corrieron así los años, y el tiempo en su inexorable curso fue cubriendo con el olvido la memoria del siniestro de la *Doterel,* suceso que –según se ha visto– de modo muy hondo había conmovido a la pequeña comunidad puntarenense de 1881. Avanzando el siglo, el recuerdo se perdió por completo y con ello la tradicional romería de homenaje a los marinos británicos, toda vez que las visitas de naves de esa bandera fueron espaciándose hasta cesar prácticamente por completo. Sólo muy de tarde en tarde, algún romántico de la historia marítima regional, en ocasional recorrido por la necrópolis, solía detenerse respetuoso ante la tumba de los hombres de la *Doterel.*

Y de ese modo todo habría acabado por olvidarse para siempre, de no mediar un hecho casual.

El día 4 de septiembre de 1981, cuando el remolcador *Nautilus* –que regresaba de una misión de apoyo– pasó sobre el área del siniestro, su ecosonda registró una señal particularmente notable. La circunstancia feliz de hallarse a bordo el armador señor Francisco Ayarza, hombre enamorado de las cosas del mar magallánico y conocedor, por consecuencia, de sucesos marítimos históricos, le hizo suponer con fundamento que el instrumento había registrado restos que bien podían corresponder con aquéllos de la ya olvidada corbeta *Doterel.* Efectuó un rápido reconocimiento del área sobre la carta, practicó algunos enfilamientos y persuadido de estar sobre la pista determinó repetir el paso. El registro tornó a repetirse, acusando un resto de proporciones. Había que comprobar entonces el origen de la inquietante señal.

La investigación fue posible en aquellos momentos tanto porque las condiciones del mar y la excelente luminosidad del mediodía eran favorables, cuanto porque Francisco Ayarza, experto buceador, llevaba a bordo el equipo necesario para la inmersión.

Así entonces, él mismo descendió hasta el fondo y pudo verificar la existencia de restos de una nave de porte apreciable, de madera, con piezas metálicas de bronce, características éstas que corresponden con los materiales empleados en la construcción de naves livianas en los astilleros ingleses, durante la segunda mitad del siglo XIX.

La exploración del fondo permitió encontrar otros varios objetos que, al comprobarse posteriormente la correspondencia exacta del sitio del hallazgo con la situación del hundimiento de la *Doterel,* sirvieron como elementos diagnósticos ratificados para comprobar la filiación británica de los restos.

De esa manera y gracias a la inquieta preocupación de don Francisco Ayarza y su empresa, fueron encontrados los restos de la corbeta de Su Majestad Británica *Doterel,* siniestrada hacía un siglo cabal en la rada de Punta Arenas.

Entre el día del hallazgo y el 12 de septiembre se realizaron nuevos descensos en busca de restos, y aun posteriormente, con los que se logró reunir una

cantidad de objetos que permitieron montar una pequeña exposición recordatoria que tuvo lugar a fines de diciembre de 1981, en el Pabellón Marítimo José Menéndez del Museo del Recuerdo.

Pudo entonces apreciarse allí desde claraboyas retorcidas, expresivas de la tremenda fuerza de la explosión, hasta partes de calzado de los infaustos tripulantes. Además, un compás, partes de un sextante, tornillos, pernos y otros artefactos, así como trozos de loza y botellas. Estas reliquias sugieren, entre varios aspectos, dramáticas reminiscencias acerca de aquellos tripulantes que quedaron atrapados en el interior del casco y cuyos cuerpos jamás fueron recuperados; o bien, expresan las características propias de un estilo de construcción naval de madera, con su quincallería y metales en bronce y cobre, que debieron lucir relucientes bajo el responsable cuidado de los marineros.

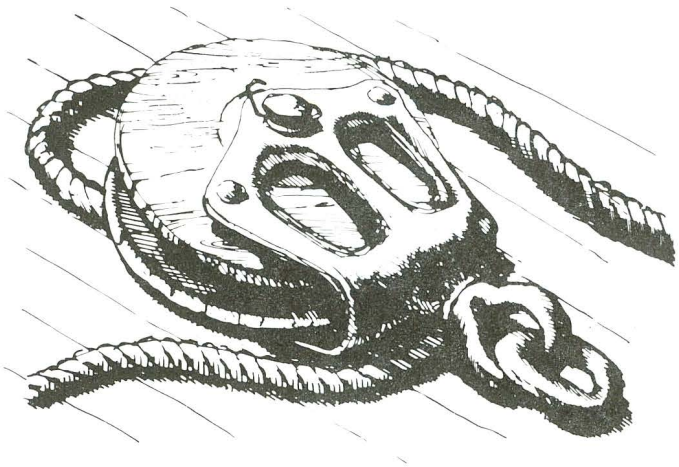
Aspecto de la muestra recordatoria montada con los restos recuperados de la corbeta "Doterel"

Con esta exposición se quiso tanto rememorar el acontecimiento que hace cien años conmoviera a Punta Arenas, como –y muy especialmente– revivir y mantener la tradición marítima regional, tan rica en acontecimientos de variada índole y que constituye parte preciada del acervo histórico y cultural de Magallanes.

Se quiso además, y aprovechando tal circunstancia, rendir un homenaje de admirado respeto a los marinos británicos

que durante más de tres siglos navegaron nuestras aguas australes, contribuyendo con sacrificado esfuerzo al progreso del conocimiento geográfico de las regiones más bravías del globo, como lo son la Patagonia y la Tierra del Fuego.

* * *

Agradecimientos

El autor deja constancia de su reconocimiento para con el Contraalmirante D. W. Haslam, Hidrógrafo de la Armada Real británica, por los antecedentes históricos que tuvo a bien suministrar, así como para con el Capitán de Navío Sergio Cabezas Dufeu, jefe de la Misión Naval de Chile en Londres, quien gentilmente colaboró en su obtención.