

EN LA RUTA DEL "SAN TELMO"

Walter Berlinger Landa
Capitán de Navío

DURANTE el transcurso de la Campaña Antártica 1989-1990, fondearon simultáneamente en bahía Chile —frente a la Base Naval Antártica "Arturo Prat"— el *Piloto Pardo* y el buque oceanográfico *Las Palmas*, de la Armada de España.

En aquella oportunidad me correspondió acompañar al Sr. Comodoro del Grupo de Tarea Antártico, Capitán de Navío don Enrique Caselli Ramos, a saludar al Comodoro español. Este tuvo la gentileza de invitarnos a cenar y en amena charla nos contó de los avatares del navío *San Telmo* y de la posibilidad que sus restos náufragos se encontrasen en la isla del mismo nombre, cercana al cabo Shirreff de la isla Livingston (islas Shetland del Sur).

* * *

¿Cuál era ese buque de guerra español que naufragó en la Antártica en el mes de octubre de 1819?

Remontémonos a unos años antes. Las posesiones españolas en el Nuevo Continente estaban amenazadas por los movimientos independentistas y la insurrección. En la metrópoli reinaba el desorden y la insatisfacción por el gobierno de la nación. La armada española —casi deshecha— se encontraba en un estado lastimoso. En este ambiente y ante las insistentes peticiones de los gobernadores de las provincias en el Pacífico, con el propósito de enviar fuerzas navales fue organizada con premura —a principios de 1819— una escuadra para reforzar a la que un año antes zarpó de Cádiz, al mando del Brigadier don Francisco Monville, la que fue denominada División del Mar del Sur. La componían cuatro buques: Dos navíos, una fragata de guerra y una mercante.

Los buques designados eran los que estaban en mejores condiciones: El navío *San Telmo* —de 74 cañones, construido en 1788 en los Astilleros de Esteiro de El Ferrol— cuyos fondos se encontraban ya en mal estado; el navío *Alejandro*, de 74 cañones, uno de los cinco navíos que dos años antes habían sido comprados a Rusia, en tan lamentable estado que poco después tuvieron que ser desguazados; la fragata *Prueba*, de 34 cañones, y la fragata mercante *Mariana*, para el transporte de tropas.

El jefe nombrado para el mando de la División debía, asimismo, relevar al Comandante del Apostadero del Callao, Brigadier don Antonio Vacaro, quien había cumplido ya los tres años reglamentarios al frente del mismo. Lo anterior, junto con lo precario de los buques designados pudo ser el motivo de la ausencia de voluntarios para asumir el mando. Debido a ello el nombramiento para el mando de la División y relevo del Apostadero recayó en el Brigadier don Rosendo Porlier, quien izó su insignia en el navío *San Telmo* el 19 de marzo de 1819.

Consta que el pesimismo de Porlier sobre la suerte de su navío era tan grande, que al despedirse en Cádiz de su íntimo amigo el Capitán de Fragata don Francisco Espelius, le dijo: "Adiós Francisquito, probablemente hasta la eternidad...". En la mañana del día 11 de mayo de 1819, con viento fresco del este, zarpó de Cádiz la División, a excepción del navío *Alejandro* que demoró un día por una avería de última hora en el cabrestante mayor. No sería el único percance de este navío, ya que a los pocos días de ir navegando en convoy y cruzar el Ecuador, Porlier fue notificado sobre la excesiva cantidad de agua que el navío hacía por el fondo del casco. Ante tan crítica situación lo hace regresar

* Sección que presenta al lector cortos textos literarios de clara ambientación marina. Pueden provenir de colaboraciones originales e inéditas, remitidas especialmente, o ser reproducidas de textos aparecidos anteriormente en *Revista de Marina*, o bien extractos de obras ya publicadas que han devenido en verdaderos clásicos en su género.

a Cádiz para su reparación. Los restantes tres buques continuaron su derrota, recalando en Río de Janeiro y Montevideo, para una vez llegado el mes de septiembre intentar doblar el tormentoso cabo de Hornos.

Al comienzo los tres buques consiguieron mantenerse juntos y penetrar en el mar de Drake. Pronto la suerte comienza a serles desfavorable; los fuertes vientos del poniente hacen abatir a la Escuadra hacia el sur, donde encontrarían mejores vientos, pero el mal tiempo y las tormentas se suceden causando graves daños al viejo navío y dispersando a los buques. Sólo las dos fragatas consiguen por separado dar noticia al puerto de destino, Callao. El día 2 de octubre lo hace la *Prueba* y siete días después la *Mariana*, la que informa haberse separado del *San Telmo* el día 2 de septiembre en la latitud 62° sur y longitud 70° oeste, dejándole con averías en el timón, tajamar y verga mayor. En el oficio que el Jefe del Apostadero despacha informando sobre la demora del navío, indica:

"...cabe dudar en que el navío pueda haber remontado el cabo y si lo hubiera conseguido es de recelar una arribada en los puertos de Chiloé o Valdivia a repararse de donde espero en breve noticias para participarle a V.E....".

Pero las noticias no llegaron y el 6 de mayo de 1822 se determina: "En consideración al mucho tiempo que ha transcurrido desde la salida del navío "San Telmo" del puerto de Cádiz el 11 de mayo de 1819 para el Mar Pacífico y a las pocas esperanzas de que se hubiera salvado este buque, cuyo paradero se ignora, resolvió el Rey, que según propuesta del Capitán General de la Armada fuera dado de baja el referido navío y sus individuos...". Frío final para un viejo navío de la armada española con 644 hombres a bordo.

* * *

El Comodoro español, al finalizar el relato, sostuvo tener fundadas razones sobre la existencia de restos del naufragio en la isla Telmo.

Ante ello el Comodoro del Grupo de Tarea Antártica propuso efectuar una operación combinada con el propósito de llevar a cabo una rebusca de los restos del navío español.

Así, el día 18 de febrero de 1990 zarpó desde bahía Chile navegando en formación 1. Una vez sorteado el paso Lautaro se enfiló al mar de Drake y después de tres horas de navegación las condiciones de viento y mar superaron las capacidades combinadas y abortaron la operación.

Los factores meteorológicos impidieron en dicha oportunidad concretar la citada iniciativa. Pero el desafío quedó lanzado para una mejor oportunidad, como prueba de un esfuerzo mancomunado logrado en el territorio antártico por hombres de mar de diferentes latitudes.

BIBLIOGRAFIA

- **Cesáreo Fernández Duro:** *La armada española desde la reunión de Castilla y Aragón, 1867.*
- *El vigía*, biblioteca de temas gaditanos.

