

## RESTOS DEL VAPOR DE LA ARMADA DE CHILE “MARÍA ISABEL” Y OTROS NAUFRAGIOS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

*“...Por otra parte, el estudio de los siniestros marítimos forma por sí solo una rama de la historia del país, que no debe quedar relegada al olvido o bajo el polvo de los archivos. Si por hoy, ha sido descuidada, es justo bosquejarla y llamar hacia ella la vista de la presente generación para el estudio y aprovechamiento de las lecciones que ofrecen sus variados incidentes, múltiples e inesperados sucesos que dan origen a los naufragios...”.*  
Francisco Vidal Gormaz.

Kurt Hartung Sabugo\*

*En los canales australes se puede encontrar un gran número de naufragios ocurridos principalmente con posterioridad al descubrimiento del Estrecho de Magallanes. El artículo da cuenta de dos comisiones efectuadas por el ATF “Leucotón” el año 1999, con la misión de encontrar restos náuticos, destacando entre ellos los del vapor “María Isabel”, incorporado a la Armada de Chile el año 1857 y varado el mismo año en Puerto Misericordia, a dos meses de haber llegado al país desde Inglaterra, mientras acudía al rescate de otro buque varado en el mismo lugar. El 2° Comandante de ese buque, era el Teniente 1° Galvarino Riveros, futuro Comandante en Jefe de la Escuadra en la Guerra del Pacífico.*

### - **Introducción.**

Cada vez que navegamos la ruta de los canales australes, preparamos acuciosamente la derrota y desarrollamos detallados briefings, para garantizar la seguridad de la navegación. Dentro de los peligros que señalamos se encuentran, entre otros, los restos de los mercantes “Capitán Leonidas” en el Bajo Cotopaxi (Canal Messier) y del “Santa Leonor”, en el paso Shoal, respectivamente. Sin embargo, si profundizamos en la historia de esas rutas, descubriremos que los dos naufragios son sólo una

muestra reciente de una gran cantidad de naufragios sumergidos en los canales patagónicos y en particular, en el Estrecho de Magallanes.

La mayor cantidad de naufragios se produjo con posterioridad al descubrimiento del Estrecho, el 1 de noviembre de 1520, tras el cual se sucedieron variadas expediciones desde Europa, tanto para descubrir nuevas rutas de navegación, como para desafiar el poder español en el Pacífico. Como la ruta no era del todo conocida y la cartografía náutica era precaria, muchos

\* Contraalmirante ING,NV,ELN. Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas con Mención en Estrategia. Profesor de Academia en Operaciones Navales. Graduado del U.S. Naval War College. Destacado Colaborador de la Revista de Marina, desde 2004.

de estos aventureros cayeron ante la intrincada geografía de nuestros canales australes.



"Capitán Leonidas", varado en Canal Messier el 7 de abril de 1968.



"Santa Leonor", varada en Paso Shoal el 31 de marzo de 1968.



ATF-68 "Leucotón".

Casi todos los naufragios, se encuentran mencionados por Francisco Vidal Gormaz, en su obra "Naufragios ocurridos en las costas de Chile"<sup>1</sup>; sin embargo, seguramente existen otros,

como buques balleneros, pesqueros y aventureros que, sin los debidos recaudos, se internaron en el Estrecho, perdiendo sus vidas y con ello, sus sueños.

Aquellos que hemos navegado en la apasionante zona de Magallanes, sabemos de los peligros que corrían aquellos audaces navegantes. Gran parte de la geografía está señalada por nombres de marinos como Francis Drake, Sarmiento de Gamboa, James Cook, Fitz Roy, Parker King y tantos otros, que dejaron tras de sí, indelebles huellas de sus singladuras por el Estrecho de Magallanes.

El año 1999, tuve la suerte de ser Comandante del Remolcador de Alta Mar, ATF "Leucotón", desarrollando las típicas comisiones de los escampavías, tales como dos viajes a la Antártica, reaprovisionamientos de los Faros Evangelistas y Diego Ramírez, apoyo a zonas aisladas y tantas otras no menos desafiantes; sin embargo, dos de las más entretenidas fueron aquellas en que se nos ordenó encontrar naufragios en el Estrecho.

Este ensayo da cuenta de la inolvidable aventura que tuve en la búsqueda de restos náufragos en el Estrecho de Magallanes, entre los meses de junio y julio del año 1999, el que no sólo permitió rescatar algunos artefactos que se encuentran a buen resguardo en el museo naval de Punta Arenas, sino que encontrarme con gran parte de nuestra historia naval, hundida en Puerto Misericordia, uno de los puertos por muchos desconocido, en el Estrecho de Magallanes.

### - La Misión

Corría el mes de julio del año 1999 y me preparaba para dar inicio a 3 meses de reparaciones, muy necesarias para el buque aunque francamente, nada deseadas por un Capitán de Corbeta en su primer año de mando a flote. Grande fue mi sorpresa, cuando en una fría tarde, ya

1. Vidal Gormaz, Francisco, Capitán de Navío. "Naufragios ocurridos en las costas de Chile". Imprenta Helzeviriana, Santiago de Chile 1901.

próximo a la hora del franco, el Oficial de Operaciones de la Tercera Zona Naval me llama para ordenarme que me debía presentar en la sala de mando de la Tercera Zona Naval, donde el Comandante en Jefe, Contraalmirante don Jorge Arancibia Clavel, me daría personalmente las instrucciones para una comisión muy especial.

Rápidamente llamé al chofer de los Comandantes, mi amigo el Sargento Ramón Villegas, el eterno "cabezón", que me conocía desde mis andanzas como Subteniente de la LSM "Elicura" en los años 1982 y 1983. Éste me trasladó raudo a la Tercera Zona Naval. Ahí esperaban el Almirante, el Oficial de Operaciones, Capitán de Fragata Abel Weber y el Gobernador Marítimo, Capitán de Navío Nilton Durán, quienes, carta de navegación en mano, me daban la tarea de encontrar (bien claro, encontrar) restos náufragos en el Estrecho de Magallanes, especialmente en el acceso norte del Canal Abra. Sin necesidad de preguntar la razón de tan interesante comisión, el Gobernador Marítimo me contó que se había detectado que tripulantes de pesqueros zonales presentaban, al regreso de sus comisiones, síntomas de ingesta de bebidas alcohólicas. Lo curioso, es que no podían tener licor a bordo previo al zarpe. Se había averiguado que las botellas de licor estaban siendo rescatadas desde buques hundidos por años y a veces siglos, en las riberas del Estrecho de Magallanes. La pregunta evidente fue dónde iba a encontrar naufragios, además de las referencias bibliográficas. Ahí apareció en la escena don Dante Panicucci, gran tipo y conocedor del área y las artes pesqueras, quien se embarcaría con nosotros en la búsqueda de los naufragios. Verificamos en la carta del Estrecho los posibles lugares a rebuscar y los marcamos debidamente, para llevarlos a bordo y poder trazar el track. A la orden se agregó que nadie de la tripulación podía quedarse con lo que encontráramos.

Así pues, me despedí del Almirante Arancibia y le pedí instrucciones de detalle, a lo que me respondió, como de costumbre, con una palabra: "Cuidese".

### - Ejecución.

Después de aprovisionarnos para la comisión, embarcar la Partida de Salvataje y el helicóptero Bolkow a bordo de nuestra cubierta de vuelo "tipo mecano", desarrollamos el indispensable briefing a la dotación y nos hicimos a la mar. Como piloto del helicóptero embarcamos al Teniente 2º Jaime Camacho, hoy en día flamante Comandante de un patrullero en Puerto Williams, quien cuando no desarrollaba operaciones aéreas, pasaba a reforzar los cuartos de guardia en el puente de mando.

Como era costumbre, pasamos por Puerto Harris en Isla Dawson, a dejar carga para la base, zarpando posteriormente, para recalar a las 11 de la mañana del 16 de junio frente a Cabo Bates, en cercanías del Canal Abra. Luego de dar claras instrucciones a los buzos de la partida de salvataje, se dio inicio a la rebusca. Sin embargo, tras una exhaustiva búsqueda, regresaron con los tanques de oxígeno y las manos vacías y con la frustración de no haber encontrado objeto alguno. Considerando que ya se venía la noche, nos dirigimos a descansar a Bahía Borja, el mejor fondeadero del área, en el Paso Tortuoso para, junto a don Dante, planificar la siguiente jornada.

Mientras planificábamos qué hacer al día siguiente, venía transitando por el Paso Tortuoso una embarcación de regreso a Punta Arenas. "Deténgala", me sugirió don Dante y pídale que se abarloe al costado, porque quiero hablar con los tripulantes, para ver si alguno nos puede ayudar. Después de identificarla y preguntarle si requería algún apoyo, le solicité al patrón abarloarse a mi costado. Tras embarcarse de un salto, don Dante ingresó al caserío de la embarcación, regresando a bordo con un buzo, don

Luis Vidal, conocedor de cada detalle del Estrecho, quien a nuestro requerimiento de servirnos como guía para nuestros buzos, accedió sin problema a continuar navegando con nosotros. Le prestamos ropa nueva y lo acogimos como un miembro de la dotación, para que se comprometiera con la misión. Después de finalizar una recuperadora cena, lo invité a mi camarote y nos hicimos a la tarea de planificar el regreso a Cabo Bates. Ante esto, Luis me indicó que efectivamente en ese lugar había un casco hundido, que para encontrarlo bastaba con remover la arena, pero al cual no le quedaba nada más que el casco vacío. Sin embargo, si realmente quería encontrar restos, nos teníamos que aventurar hacia Puerto Misericordia, en la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes, donde había hundidos dos buques, uno de ellos un buque de guerra. La característica de este lugar es que, estando abierto a los vientos predominantes del Norweste y donde reina el mal tiempo casi todo el año, estaba prácticamente inexplorado.



Vapor "Santiago"<sup>2</sup>.

Al verificar la carta y el derrotero, me di cuenta de las características del lugar, abierto al Océano Pacífico y de muy difícil acceso, el cual invita a mantenerse alejado. Fuera del puerto, se encuentra hundido y debidamente señalizado en la carta, el bajo "Santiago", como triste

recuerdo del vapor del mismo nombre, originalmente perteneciente a la *Pacific Steam and Navigation Company* (PSNC), ido a pique tras chocar con una "roca aguja" a la salida del Puerto Misericordia, en viaje de Valparaíso a Liverpool, el 23 de enero de 1869.

La noche era perfecta, de esas que no se dan con frecuencia y rápidamente me dispuse a confirmar el informe meteorológico, con la grata sorpresa que al día siguiente, en la Boca Occidental se esperaba durante la mañana, una inusual calma. Envié el SITREP diario a la Tercera Zona, haciéndole un reporte de las acciones ejecutadas el día anterior e indicándole mi intención de movimiento, de dirigirme a Puerto Misericordia. Conociendo al Almirante Arancibia, no me cabía duda que, aun sin estar este lugar considerado en mi plan original de intención de movimiento, no iba a poner reparos a mi idea de maniobra. De inmediato tocamos repetido y comenzamos la navegación al Oeste, por el Paso Largo del Estrecho. Cerca de las 8 de la mañana, con las primeras luces, despachamos al helicóptero, para verificar las condiciones del área y dirigirse posteriormente a posar en faro Félix. De esa forma, me liberaba de la aeronave, tan necesaria en oportunidades, pero que de tener malas condiciones a la salida del Estrecho, podía ver afectada su seguridad y ser una interferencia a mis propósitos. Según el Teniente Camacho, las condiciones eran óptimas, así es que seguí *full avante* y a las 9 de la mañana recalamos frente a Puerto Misericordia, despachando a mi 2° Comandante, Subteniente Sebastián González Chambers (a quien el destino lo convirtió en Avia-dor Naval) y parte de la Partida de Salvataje de Punta Arenas a rebuscar los naufragios. No había pasado más de media hora, cuando el Subteniente me informa por VHF, notablemente eufórico

2. <http://www.nautilus.cl/yatechonos/historia.htm>

y en el lenguaje que habíamos convenido, que no sólo había encontrado un naufragio, sino que dos. Tal como había señalado Luis el buzo, en la caleta se encontraron dos cascos hundidos: el primero se encontraba varado en la playa, con una pequeña parte de su estructura a la vista y el otro, hundido muy cerca del primero. Producto de más de un siglo de recibir la mar en forma directa, sobre ambos se encontraba gran cantidad de arena. Al verificar en el Derrotero de las Costas de Chile, efectivamente se indica que: “Como antecedente histórico del Puerto Misericordia, conviene recordar que en 1857, el gobierno de Chile envió al vapor *“María Isabel”*, en auxilio de la barca que había naufragado en el puerto en cuestión; el *“María Isabel”* se perdió también en la entrada”<sup>3</sup>.

Con respecto al otro buque, éste se encontraba varado con proa al NW, en 13 metros aproximadamente y correspondería a la barca señalada en el derrotero. Al escarbar en la arena, se comenzaron a encontrar platos, cajones con botellas que se desfondaban al levantarlos y otros artículos, que fueron entregados en su totalidad al Museo de la Tercera Zona Naval, donde hasta el día de hoy se pueden encontrar, debidamente resguardados en una vitrina.

Con relación a la *“María Isabel”*, éste correspondía a un buque de la Armada de Chile, de 800 toneladas de desplazamiento, que había sido construido en Inglaterra y comprado por el gobierno en virtud de la Ley del 10 de agosto de 1856 que disponía reemplazar al *“Cazador”*<sup>4</sup>. Tenía como armamento, 4 cañones



Artículos rescatados del naufragio.

de 32 libras y 1 de 16 libras. Arribó a Valparaíso el 22 de octubre de 1857, al mando del Capitán de Navío Santiago Jorge Bynon<sup>5</sup>, siendo su Segundo Comandante el Teniente 1º Galvarino Riveros Cárdenas<sup>6</sup>. Su costo fue de \$21.088. En su primera comisión a Magallanes, al pretender socorrer a la barca sarda *“San Jorge”*, chocó con una roca desconocida en Bahía Misericordia, en el Estrecho de Magallanes, perdiéndose el 16 de diciembre de 1857<sup>7</sup>. Con toda seguridad, de no ser por este nefasto acontecimiento, la *“María Isabel”* habría engrosado nuestra Escuadra durante la Guerra del Pacífico, bajo el mando de su 2º Comandante, futuro Comandante en Jefe de la Escuadra.

Los restos de la *“María Isabel”*, fueron encontrados entre 3 y 17 metros de profundidad, no pudiendo distinguir con certeza la estructura de la proa del buque. En la posición donde se estima varó el vapor, se encuentran diseminados restos de lo que podrían ser las calderas y parte del buque (clarabo-

3. Derrotero de las costas de Chile, Vol IV, página 20, 1999.

4. El Vapor *“Cazador”*, naufragó el 30 de enero de 1856, en Punta Carranza, en las cercanías de Constitución, siendo este naufragio la mayor tragedia en tiempos de paz que ha afectado conjuntamente al Ejército de Chile y la Armada de Chile. Era un buque de la Armada de Chile, que cumplía funciones de carga, construido en 1848 en Francia y adquirido por el gobierno chileno poco antes de la revolución de 1851, ante la necesidad de trasladar en forma rápida tropas entre los diferentes puertos de Chile.

5. Nacido en Inglaterra en noviembre de 1789, participó en la toma de Corral y Valdivia, en las campañas destinadas a la Liberación de Chiloé, en la Guerra contra la Confederación Perú-boliviana, logrando la captura de la corbeta *“Confederación”*, y estuvo temporalmente a cargo de la fuerza naval bloqueadora del puerto de El Callao. El 28 de octubre de 1852 fue designado Comandante General de Marina interino, sin perjuicio de ser designado en propiedad Gobernador Marítimo de Valparaíso. A mediados de 1860 se le nombró Jefe del Estado Mayor de la Escuadra. En 1880, fue nombrado Vicealmirante, cargo en el cual falleció el 5 de agosto de 1883.

6. Comandante en Jefe de la Escuadra durante la Guerra del Pacífico.

7. [http://www.armada.cl/prontus\\_armada/site/artic/20090716/pags/20090716160411.html](http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20090716/pags/20090716160411.html)

yas, platos, restos de la quilla). El resto del buque quedó adherido a la roca. A 4 metros, se encontró un cañón con su culata adherida a la roca y un ancla suelta, sin su cadena. En los alrededores del buque se encontraban diversos artículos, tales como varias granadas esféricas, un vertello de madera<sup>8</sup>, una campanilla de bronce, candeleros, un dinamómetro, un tintero sellado lleno de tinta en su interior, una caja con pólvora negra y variadas piezas de vajilla en diferentes estados. Y desde luego, muchas botellas de un antiguo vino, algunas intactas dentro de sus cajas.

Antes de continuar la comisión, quería reportar la buena nueva. En 1999 no era frecuente tener cámaras fotográficas digitales, como tampoco existían facilidades para transmitir archivos de data. Afortunadamente, la Tercera Zona me había facilitado su cámara digital (creo que en toda la Zona habían dos), con la que envié fotos de lo encontrado, a través del sistema de mensajería naval.

Alrededor de las 11 de la mañana, con los buzos a bordo, con su capacidad de buceo por el día ya cumplida, la naturaleza nos recordó que estábamos en la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes y el viento comenzó a soplar desde el Oeste, cada vez con mayor intensidad. Nunca más he vuelto a ver esa área con las condiciones meteorológicas de aquella mañana. Por lo que encontramos, está claro que no fuimos los primeros en explorar los restos de este buque de guerra de la Armada, pero estoy seguro que aún quedan muchos artículos de alto valor histórico escondidos, que bien valdría la pena recuperar para el patrimonio histórico nacional y naval.

En tránsito hacia Faro Félix, donde íbamos a reaprovisionar las instalacio-

nes, recuperamos el helicóptero. En este trayecto, Luis me indicó que existían numerosos lugares donde podía encontrar más naufragios, señalándome en especial el Cabo Tate, al Sur del Estrecho, donde podía encontrar osamentas humanas y restos de un naufragio mucho más antiguo que los de Puerto Misericordia. Con esa información, me devolví hacia el Canal Abra y tras navegarlo, despaché al helicóptero con Luis y dos buzos hacia el lugar. Dos horas después, regresaba a bordo el Teniente Camacho, señalándome que se había posado cerca de la playa y despachado a los buzos, quienes efectivamente habían encontrado en una cueva una osamenta humana, tapada con unos cueros, a simple vista de antiquísima data. Frente a la cueva, se veían varados muy cerca de la playa restos de un buque, también muy antiguo.

Como ya no me quedaba tiempo, porque debía efectuar un Rendez Vous para traspasar a mis pasajeros y continuar mi comisión, me dirigí hacia el norte, encontrándonos con el PSG “*Sibbald*” (al mando del Capitán de Corbeta Víctor Zanelli Suffo) frente al Islote Fairway, en el Canal Smith.

Nos despedimos de nuestros pasajeros Dante y Luis, agradeciéndole al primero por su grata conversación y compañía y a Luis por su invaluable apoyo, prometiendo encontrarnos de vuelta en la mar o en puerto.

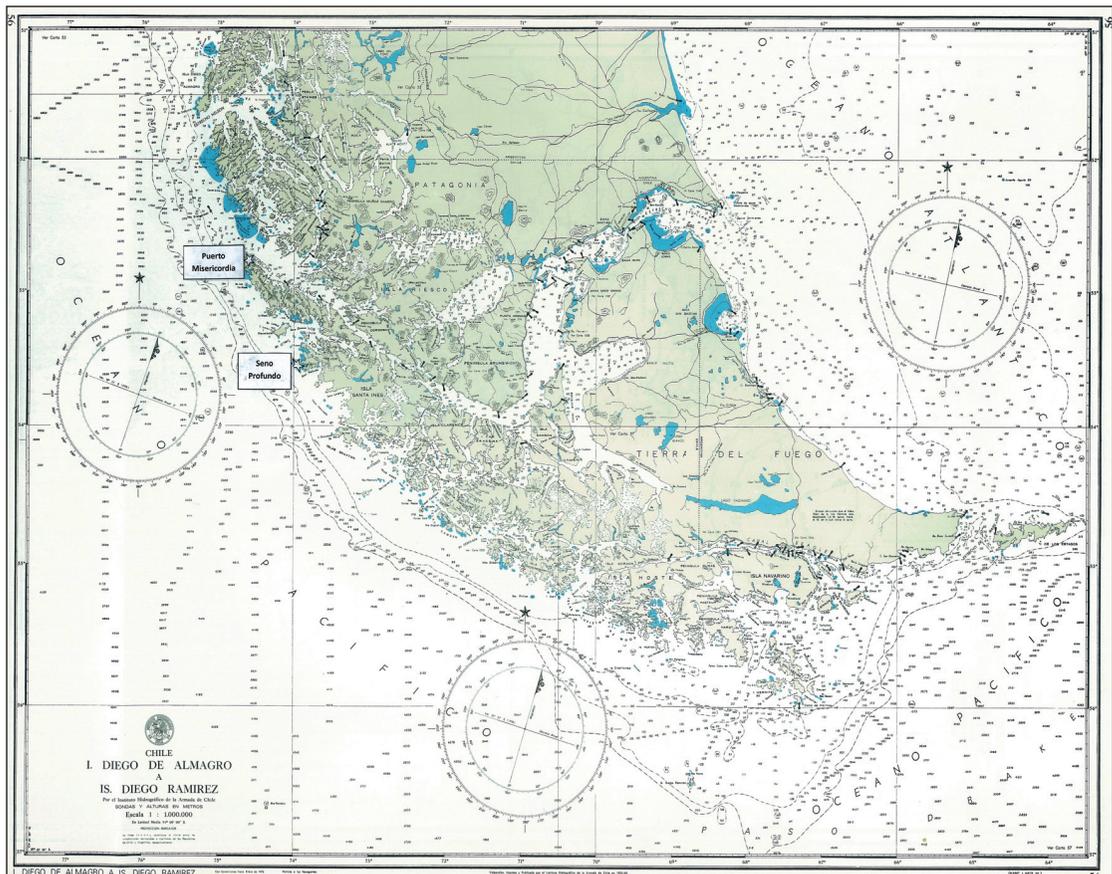
Así, continuamos la comisión hacia el “Track Norte”, regresando a Punta Arenas una semana después. El resto de la comisión, como todas en esa zona, fue igualmente interesante. Recorrimos los senos Falcon, Eyre y Penguin, en el área del Canal Wide, en busca de asentamientos pesqueros ilegales. Reaprovisiona-

8. Se llama vertello a una bolita o pequeña elipsoide de madera taladrada por un diámetro o por el eje mayor que con otras iguales ensartadas todas en el bastardo, sirve para componer el racamento con que se une una verga a su palo. Se apellida redondo u ovalado según su figura. En la actualidad, son poco usados los vertellos en los buques de mucho porte pero antiguamente se formaban los racamentos de ellos, alternándolos o interpolándolos con liebres. (Ref: Diccionario marítimo español, José de Lorenzo, Gonzalo de Muga, Martín Ferreiro, 1865).

mos los faros Cabo Primero, empleando el helicóptero, mientras el buque permanecía en Puerto Alert y posteriormente Cabo Tudor (cuando era Subteniente a bordo de la LSM "Elicura", lo llamábamos Faro "Sudor", por la larga caminata que se debía desarrollar para llegar al faro, al que antiguamente debíamos llegar con acumuladores de gas). Ambos faros, con RACON (transponder de radar), señalan el difícil acceso al Canal Trinidad, viniendo desde el Océano Pacífico. En nuestro tránsito de regreso, reconocimos el Puerto de Guarello (donde se encuentra la mina de piedra caliza de la Compañía de Acero del Pacífico - Huachipato) y posteriormente nos dirigimos a Puerto Natales, por la ruta del Canal Santa María, vía Angostura White.

Al llegar de regreso a Punta Arenas, le mencioné al Almirante respecto de mis

conversaciones con el buzo y del hallazgo de osamentas en Cabo Tate (Seno Profundo). El 29 de junio, nos correspondió transportar la imagen de San Pedro por la Bahía de Punta Arenas, oportunidad en que el Almirante informó a las autoridades del hallazgo de osamentas, disponiéndome zarpas nuevamente, esta vez para traer a Punta Arenas las osamentas encontradas. Con los antecedentes de que había restos humanos de data desconocida, se dispuso que a la recalada del buque estuvieran en el muelle personal de la Policía de Investigaciones y del Instituto de la Patagonia. Así fue como nos hicimos nuevamente a la mar, con la intención de llegar al Canal Abra con las primeras luces. Debido a la densa neblina, postergamos el despegue del helicóptero hasta media mañana. Ese día lo aprovechamos para reconocer el Canal Colo Colo hasta



el Paso Culebra, regresando a fondear a Puerto Redwood (ahí aprendí que antes de ingresar a una bahía, hay que planificar la salida, especialmente cuando ésta se va a hacer sin luz, por un canal muy estrecho). Cerca de las 18 horas, recuperamos el helicóptero, el que traía los restos correspondientes a un individuo y algunos restos náuticos (elementos de maniobra), de muy antigua data. Nunca logré descubrir a qué buque pudo corresponder ese naufragio, pero era claramente anterior a la "María Isabel". A nuestra recalada nos esperaba una gran cobertura de prensa magallánica, junto a la jueza del crimen, quienes a simple vista, estimaron que las osamentas tenían más de 100 años. Tanto las osamentas como los artículos que se encontraron, fueron entregados a las autoridades locales. Seguramente, correspondían a los restos de algún tripulante de un buque varado, que buscó refugio en las cavernas.

- **Reflexiones finales.**

• Navegar como Comandante en un buque de la Tercera Zona Naval es, en sí, una gran aventura, como también una oportunidad para empaparse de la historia de esa zona. Cada lugar,

cada isla, cada punto notable lleva un nombre que vale la pena investigar, para lo cual existe suficiente literatura.

- En este caso, tuve la fortuna de ser parte de una dotación a la cual se le encomendó la tarea de buscar restos de buques hundidos en el Estrecho de Magallanes. Estos naufragios, correspondían a buques tripulados por marinos como nosotros, que se aventuraron en intrépidas navegaciones, surcando en ocasiones aguas tormentosas, sin radar, G.P.S., ni cartografía como la que actualmente tenemos y que encontraron su suerte en el fondo del mar.
- Los únicos recuerdos de esta expedición se encuentran custodiados en el Museo Naval de la Tercera Zona Naval. Otros, correspondientes a un par de botellas de vino vacías, cubiertas por moluscos secos de color rosado, se quebraron durante el tránsito del buque por el Paso Drake, mientras navegábamos hacia el territorio antártico chileno, otro lugar del que escribimos y conocemos muy poco, pero que nos sorprende cada vez que lo visitamos.

\* \* \*

