

Naufragios en el Estrecho de Magallanes

Punta Arenas, 31 de Agosto de 2001

Por Francisco Ayarza

SÍNTESIS HISTÓRICA DE ALGUNOS NAUFRAGIOS OCURRIDOS EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y CANALES ADYACENTES DESDE SU DESCUBRIMIENTO HASTA 1900

Con posterioridad al descubrimiento del Estrecho de Magallanes en Octubre de 1520 por Hernando de Magallanes, se sucedieron durante los siglos XVI al XVIII una serie de expediciones de osados e intrépidos navegantes, tanto españoles como ingleses, holandeses y franceses, impulsados los unos por el afán de descubrir y guardar seguro el ansiado paso a las Indias, a la vez que, tomar posesión de aquellas tierras descubiertas y, los otros, empeñados en desafiar el poder Español en el Pacífico.



Se estima que, durante el transcurso de estos tres siglos, pocas regiones del globo pueden exhibir en la historia de sus descubrimientos tal cantidad de expediciones, las cuales a su vez dieron origen a una apreciable cantidad de naufragios.

Las figuras de Drake, Sarmiento de Gamboa, Bouganville, Dumont d'Urville, Malaspina, James Cook, Fitz Roy y Parker King, entre otros, dejaron tras sí, indelebles huellas de sus singladuras por el Estrecho de Magallanes.

Si bien es cierto que, en la extensa obra "Naufragios Ocurridos en las Costas de Chile" de Francisco Vidal Gormaz, se mencionan casi todos los naufragios acaecidos y registrados como tales, a la luz de hallazgos denunciados por otros navegantes de restos de naves existentes en lugares no mencionados por este autor, es posible presumir que la cantidad de buques hundidos en estas regiones sea mayor a lo registrado.

Tal situación ocurre si consideramos aquellos casos de buques empeñados en faenas balleneras o loberas o, sencillamente, en otras actividades furtivas protagonizadas por marinos, a quienes no les era de interés o rehuían el registro de zarpes y recaladas.

El incremento y la necesidad del comercio entre Europa y las noveles repúblicas sudamericanas, en el siglo XIX, coincide con la aplicación del vapor a la navegación.

Así, en Octubre de 1840, la recientemente creada Pacific Steam Navigation Company, PSNC, marca el inicio de la navegación a vapor por el Estrecho de Magallanes, con sus dos vapores gemelos propulsados a ruedas, el "Chile", y el "Perú".

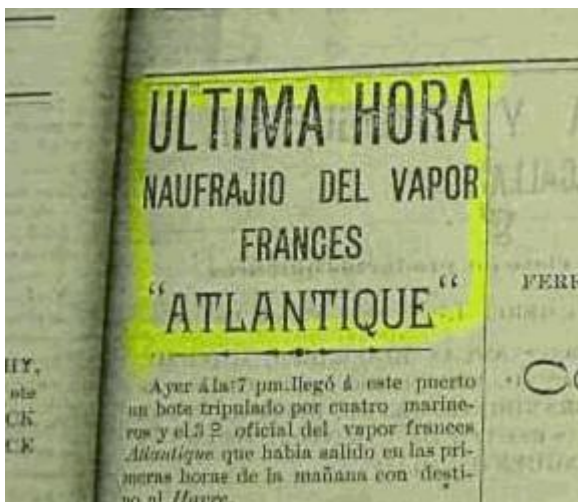
En años posteriores, la compañía alemana Kosmos y la compañía francesa Compagnie Maritime Du Pacifique, destinan sus vapores hacia las costas de Chile vía Estrecho de Magallanes.

Pero, tanto los navíos de ruedas o paletas, como los propulsados por hélice, se ven enfrentados a un problema común: el enorme consumo de carbón de sus calderas, el cual, en casos como el del vapor BRITANNIA, primer paquebote a ruedas de Cunard Line, su máquina consumía 38 toneladas de carbón por día.

Tal situación induce a los constructores navales a mantener el aparejo clásico de vela, es decir, el bauprés y los palos trinquete mayor y mesana, asegurando, por un lado, los largos cruceros a través de los océanos, y por otro, la posibilidad de disponer de un recurso de emergencia ante fallas de las máquinas, como ocurre en la situación desesperada que le toca vivir al vapor "MATAURA" en viaje de Nueva Zelanda a Inglaterra vía Cabo de Hornos en 1898, cuyo Capitán logra salvar pasaje y carga, tras sufrir la rotura de sus máquinas en medio de una furiosa tormenta, varando el buque en una abrigada ensenada en la región Nor Occidental de la Isla Desolación.

A estos vapores o "steamers" de propulsión mixta, corresponde la mayoría de los restos náufragos localizados y explorados por el autor de esta síntesis, entre los cuales podemos mencionar los vapores alemanes "DENDERAH" y "ARTESIA", el francés "ATLANTIQUE" y los ingleses "CORDILLERA", "CANTON", "SANTIAGO" y "MATAURA".

"El Magallanes", periódico local fundado a comienzos de 1894, publica la noticia, detalles y pormenores del naufragio del vapor francés "ATLANTIQUE", perdido frente a la Isla Magdalena el 29 de abril de 1894.



Reproducimos a continuación noticia de prensa publicada por el diario mencionado.

"...Por otra parte, el estudio de los siniestros marítimos forma por si 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 jeneración 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).

LOS BUQUES NAUFRAGADOS EN LAS COSTAS DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

"NAO SANTIAGO". Enviada por Hernando de Magallanes, al mando de Juan Serrano, naufraga en el Río Santa Cruz el 22 de Mayo de 1520. Aún cuando este siniestro no ocurre dentro del Estrecho de Magallanes, consideramos interesante mencionarlo,

porque se trata de la PRIMERA NAO que naufraga en la costa austral de Sudamérica "... ,tomando posesión con su quilla de la árida comarca que denominaron PATAGONIA..." (F.Vidal Gormaz).

"SANCTI SPIRITUS", mandada por Juan Sebastián Elcano, naufraga en Dúngenes el 14 de Enero de 1526

Nao " CAPITANA" de Alonso de Camargo, naufraga en la costa NE de la Primera Angostura el 23 de Enero de 1540.

"SAN SEBASTIAN". Francisco Cortés Ojeda, abrumado por los tiempos tempestuosos occidentales, se pierde en Enero de 1558 en los laberintos del grupo de islas, hoy conocidas como John Narborough.



"MARIGOLD". Una de las naves de la escuadrilla de Francis Drake, después de una exitosa y memorable navegación por el Estrecho de Magallanes, (emplea sólo 16 días entre la Boca Oriental y el Cabo Pilar) al salir por la Boca Occidental al Pacífico, lo coge un furioso temporal, perdiéndose en los islotes al sur de la Isla de la Desolación, alrededor de los primeros días de Septiembre de 1578. Por considerarlo de interés, nos referimos en ésta síntesis al mítico relato de la "Isla desaparecida".

En efecto, mientras el "PELICAN", nave insignia de Drake, "corría" el temporal hacia el Sur, hallándose en la latitud 57° 20" Sur, o sea 81 millas al Sur de la latitud del Cabo de Hornos, el día 24 de Octubre de 1578, "...entraron en el abra de una isla solitaria y llegaron a un seguro fondeadero, a tiro de

cañón de tierra, hallaron fondo a veinte brazas y permanecieron durante cuatro noches y tres días en la ensenada de la isla, desembarcaron encontrando agua, leña y "hierbas de gran virtud" (Nuño da Silva, Piloto del PELICAN). La Isla de Drack, Elizabethides o Elizabeth, como fue llamada en el siglo XVIII, se incorporó a los mapas de la época durante los años 1720 a 1775, hasta que, posteriormente fue suprimida de las cartas de navegación, después de su misteriosa desaparición. El Capitán Félix Riesenberg en su libro "Cabo de Hornos", quien ha realizado una acuciosa y documentada investigación en torno a la fascinante "Isla Perdida", concluye que la posición de la isla Elizabeth podría corresponder al banco de arena Pactolus, denunciado por el Capitán Burham en 1885. "El inesperado surgimiento de este pequeño Banco, brotado de las profundidades del océano Pacífico Sur, parece un mensaje enviado a través de los tiempos por Sir Francis Drake..." (Capitán F. Riesenberg).

"UN BERGANTIN", perteneciente a la escuadrilla de SARMIENTO DE GAMBOA, durante su primer viaje desde el Callao al Estrecho de Magallanes, naufraga en el mes de Enero de 1580, al sur del cabo SANTA LUCIA (Isla Diego de Almagro, situada a la altura del paralelo 52).

"TRINIDAD". Cuatro años después y tras innumerable contrariedades, Sarmiento de Gamboa logra embocar el Estrecho tomando posesión de la comarca en nombre del Rey de España, fundando un pueblo que denomina Nombre de Jesús. Debido a su precario estado, la Nao "TRINIDAD" es varada en la costa de Dúngenes, transformándose así en un naufragio voluntario, en Febrero de 1584. Mencionamos este acontecimiento como un "ensayo" de colonización del Estrecho de Magallanes" (Francisco Vidal Gormaz).

"EXPRESS". Barca norteamericana. Naufraga en la bahía MONDAY del grupo de islas WEEK, situadas en la latitud 53° 11' el 30 de Abril de 1884.

"VEINTITRES DE MAYO". Bergantín Francés, naufraga en Bahía Misericordia en Diciembre de 1846.

"CAUNING". Bergantín Inglés, se incendia en Puerto Bulnes el 16 de Diciembre de 1846.

"MANUELA". Barca Inglesa ida a pique en el Estrecho de Magallanes, Boca Occidental, costa Norte, en Abril de 1850

"GARONNE". Barca Francesa, naufragó en Bahía Solano (Puerto WOOD) a fines de 1851. Sus restos fueron saqueados a fines de 1851 por José Cambiazo.

"MARIA ISABEL". Transporte Nacional ido a pique en el Puerto MISERICORDIA el 16 de Diciembre de 1857.

"LAUTARO". Barca Chilena, naufraga el 22 de Agosto de 1860 en Bahía Posesión.

"SANTIAGO". Vapor perteneciente a PSNC en viaje de Valparaíso a Liverpool. Ido a pique tras chocar con una roca ahogada a la salida del Puerto Misericordia, el 23 de Enero de 1869 .



"RIPPLING WAVE". Goleta lobera construida en Nueva York e incorporada a la matricula de Punta Arenas en 1869. Después de una azarosa existencia en los mares australes empeñada en la caza de lobos, allá por el gran laberinto de islotes e islas de la costa del Pacífico y, después de sucesivas singladuras realizadas a Puerto Stanley y un memorable viaje a Valparaíso pleno de odiseas, termina la aventurera vida de esta recordada goleta varándose en Cabo Negro en 1906, no sin antes haber embarrancado en tres ocasiones anteriores durante los años 1869, 1872 y 1904 en las costas magallánicas. Parte de la proa, roda y bauprés se conservan actualmente en el frontis de la Gobernación Marítima local, como un testimonio de tres décadas comprometidas con el desarrollo y progreso de la XII Región.

"SHEFFIELD". Barca Inglesa. Se fue a pique en las cercanías del CABO PILAR con fecha 14 de Junio de 1869.

"JEAN AMELIE". Fragata francesa de 535 TR. Siendo remolcada a Punta Arenas, un fuerte viento del Weste hizo fallar los cables, yéndose a la costa en Punta Dúngenés, el 30 de Abril de 1876.

"SEA SHELL". Goleta Chilena 42 TR. Sufre varamiento en Cabo Posesión el 30 de Abril de 1876.

"GEORGIA". Vapor de los Estados Unidos de 1937 TR. Encalló en Punta Roqueña (Rocky Point) el día 23 de Junio de 1876.

"DENDERAH". Vapor Alemán de la Línea KOSMOS de 988 TR. Encalló en la Punta Baxa en el mes de Julio de 1877.

"DOTEREL". Cañonera HMS. Estando fondeada en la rada de Punta Arenas, hace explosión yéndose a pique de inmediato el 26 de Abril de 1881.

"WANDERER". Pailebot norteamericano dedicado a la caza de lobos marinos en la costa de Tierra del Fuego. Naufragó en Hope Harbour, Grupo Grafton, el 17 de Octubre de 1881.

"SURPRISE". Goleta Lobera norteamericana de 53 TR. Naufragó en la isla BASKET en la región austral de Tierra del Fuego el 24 de Septiembre de 1882.



"CORDILLERA". Vapor de la Compañía Inglesa de Vapores (PSNC). Encalla en la restinga de rocas que proyecta la punta San Isidro el 20 de Septiembre de 1884.

"ARTIQUE". Vapor Francés procedente del Havre y destino Valparaíso. Encalló en la costa oriental de la Patagonia entre el Cabo Vírgenes y la Barranca del Cóndor, el 24 de Septiembre de 1884.

"VICHUQUEN". Pequeño vapor Francés. Había zarpado de Nantes con destino a Talcahuano. Naufragó en la isla Cambridge, Canal San Jorge, en las cercanías de Faro

Evangelistas el 1º de Julio de 1889.

"ADAMANT". Barca Alemana en viaje de Hamburgo a Valparaíso. Después de haber doblado el Cabo de Hornos, naufragó en la costa de la Isla Desolación en las cercanías de la Isla Latitud en Agosto de 1890.

"VIRGILIA". Vapor Alemán en viaje del Atlántico al Pacífico. Zarpó en Punta Arenas, perdiéndose al desembocar al Pacífico por la Boca Occidental en Septiembre de 1890, siendo probablemente "pasado por ojo" en esas borrascosas aguas.

"YSCA". Barca de nacionalidad desconocida en las crónicas. Varó en la Bahía Posesión el 27 de Septiembre de 1890.

"UN VAPOR". El capitán del vapor alemán "THEBEN", que fondeó el 29 de Septiembre en Valparaíso procedente de Hamburgo, comunicó que el día 11 del mismo mes vio encallado y perdido completamente en la roca ASTREA de la bahía TAMAR, Estrecho de Magallanes, un vapor cuyo nombre no pudo saber y en el cual no vio tripulante alguno.

"CLEOPATRA". Vapor alemán de la Compañía Alemana Hamburgo Pacific. Naufragó en la costa oriental de Punta Dúngen, el 30 de Junio de 1892.

"ARTESIA". Vapor alemán de la Hamburg Pacific de 1803 TR. Encalló en la Punta Pasaje de Bahía Isabel en la noche del 17 de julio de 1892.

"BUQUE DESCONOCIDO". El Capitán de la barca Inglesa "CONWAY CASTLE", llegada a Valparaíso el 17 de Abril de 1893, procedente de Sunderland, comunicó que por los 36° 33'Sur y 74° 21' W habían hallado un buque con la quilla al sol...

Mencionamos este hecho como una curiosa anécdota, ya que el autor de esta síntesis rescató desde los restos del crucero alemán "DRESDEN" (ver fotografía más abajo) hundido en la isla de Juan Fernández en Marzo de 1915, una hermosa campana de bronce perteneciente a la barca "Conway Castle", la cual, a su vez, fue echada a pique por el crucero alemán en Febrero de 1915. A la luz de estos hechos, nos inclinamos en suponer que el Comandante del "DRESDEN" habría guardado para sí dicha campana en calidad de "souvenir"...

"ATLANTIQUE". Vapor Francés de la Compagnie Maritime du Pacifique del porte de 1917 toneladas de registro y un cargamento de 2950 toneladas. En viaje desde Guayaquil y Valparaíso destinado al Havre y Liverpool, yendo en demanda de Segunda Angostura, tocó fondo con una roca ahogada a la cuadra de Isla Magdalena el día 29 de Abril de 1894, por lo cual el Capitán puso rumbo sobre el cabezo Norte de la isla, varando la nave.

Placa de bronce recuperada del vapor "ATLANTIQUE"

"HENGIST". Barca Inglesa de 1.116 TR, procedente de Port Stanley y con destino a Punta Delgada de Magallanes, naufragó en la costa W de Punta Dungenes, perdiéndose totalmente en 1894.

"CANTON". Vapor Inglés del porte de 1820 TR. Habiéndose corrido a una banda la carga de rieles que transportaba, el Capitán trató de arribar a Punta Arenas, pero al fondear en Bahía Snug, chocó con un bajo rocoso sumergido, yéndose a pique y perdiéndose totalmente el día 18 de Octubre de 1894.

"COPERNICUS". Vapor inglés de la Compañía Lamport & Halt, del porte de 2052 TR, zarpó de Punta Arenas con destino a Valparaíso, conduciendo pasajeros y un cargamento surtido. Sin haberse tenido noticias de él, se sabe que su intento era desembocar al Pacífico y seguir por él su viaje. Parece muy probable que se habría ido "por ojo", tal como ocurriera en 1890 con el vapor Alemán "VIRGILIA". El "COPERNICUS" desapareció en Octubre de 1895. Meses después, tripulantes de una Balandra de la Matrícula de Punta Arenas, hallaron en la costa de Puerto Angosto, en la latitud 53° 14' S y longitud 73° 23' W, el 26 de Mayo de 1896, un salvavidas con el nombre del "COPERNICUS".

"COROCORO". Vapor de los Estados Unidos de América perteneciente a la Merchant's Lines N.Y. Varó frente a Punta Baxa el día 12 de Agosto de 1897.

"MATAURA". Vapor Inglés de 3.600 toneladas de registro. El Capitán Charles A. Milward, navegaba desde Nueva Zelanda con destino a Inglaterra vía Cabo de Hornos, pero habiendo sufrido una descompostura en la máquina, se vio obligado a poner rumbo al Norte en demanda del Cabo Pilar, "...arriesgándose por la peor costa de sotavento del mundo y llegar a la entrada occidental del Estrecho de Magallanes..." (Bruce Chatwin). "Estando muy cerca del Cabo Pilar, falló nuevamente la máquina del MATAURA, i arrastrado por la corriente i el tiempo del W sobre la costa de la Desolación ,se vio obligado a embarrancar i a poner a salvo su jente..." (Vidal Gormaz). El buque fue varado en una ensenada situada al norte de Puerto Loberos, conocida en la actualidad como Caleta Mataura, el 12 de Enero de 1898.

"KIRCKLESS". Vapor chileno del porte de 242 toneladas de registro. Naufragó cerca de Punta Delgada perdiéndose completamente a mediados del mes de Abril de 1899.



"HUEMUL". Pequeño vapor escampavía del Gobierno de Chile destinado al servicio de faros, balizas y estudios hidrográficos del Estrecho de Magallanes. Encalló en el rodal de la roca Crooked (cerca de Borja), de una manera inesperada, yéndose luego a pique. El naufragio ocurrió en Abril de 1899.

"DUNTROONE". Fragata Británica del porte de 1500 TR. Naufragó en el Estrecho Nelson (Canal Brecknock) en el mes de Octubre de 1899 .

"AMBASSADOR". Clipper Británico de 692 toneladas de construcción tipo "composite", es decir, casco con cuadernas de fierro

forrado en madera de teka. Aún cuando este buque varado actualmente en playa de la Estancia San Gregorio no representa un naufragio propiamente tal, estimamos de sumo interés destacarlo, pues se trata de uno de los muy famosos y veloces "Tea Clippers" que cubrían la ruta entre los puertos chinos de Cantón, Foochow, Shangai, y Londres, alrededor de 1872. Este velero, junto con su similar, el "CUTTY SARK", exhibido como Museo en Greenwich, Inglaterra, representa uno de los últimos Clippers de la "Carrera del Té". Como dato curioso, el mascarón de proa del "AMBASSADOR" varado en la Estancia San Gregorio, fue rescatado en la década de los 70 y hoy puede ser admirado en el Pabellón Marítimo del Instituto de la Patagonia en Punta Arenas. En la fotografía, debajo del bauprés puede observarse el clásico mascarón de proa antes de ser retirado.

Bibliografía

- Francisco Vidal Gormaz / "Naufragios Ocurridos en las Costas de Chile" / Imprenta Elzeviriana, 1901.
- Francisco Antonio Encina / "Historia de Chile" / Editorial Zig-Zag S.A., 1954.
- Instituto Hidrográfico de la Armada / "Derrotero de la Costa de Chile" / Volumen IV, 1941.
- Bruce Chatwin / "En la Patagonia" / Muchnik Editores, 1987.
- Jean Randier / "Men and ships around Cape Horn" / Hachette, 1969.
- Captain Charles H. Brown / "Insurrección en Magallanes" / Editorial Francisco de Aguirre, 1967.
- Armando Braun Menéndez / "Pequeña Historia Magallánica" / Editorial Francisco de Aguirre, 1969.
- Armando Braun Menéndez / "Cambiazos, el último pirata del Estrecho" / Editorial Francisco de Aguirre, 1984.
- Kenneth Giggall / "Classic sailing ships" / W.W. Norton & Co., London, 1988.
- Eric Linklater / "El viaje del Challenger" / Reseña, 1982.

- Romanosky y Fancis Boeuf / "La Mer" / Larousse, 1953.
- Sea History Magazine / "Winter 2000-01" / National Maritime Historical Society.
- Diario El Magallanes / "29 de abril de 1894".
- Tre Tryckare / "Las Artes de la Mar" / Editorial Blume, Barcelona 1966.
- David R. Mac Gregor / "The Tea Clippers" / Pitman Press, Bath 1983.
- Alex A.Hurst / "Thomas Somerscales, Marine Artist" / Teredo Books, 1988.
- Capitán Felix Riesenbergr / "Cabo de Hornos" / Librería Hachette, S.A., 1939.