



VESTIGIOS DE LA NAVEGACION

en las costas Patagónica y Fueguina

La acreditada fama adquirida por el Atlántico Sur, de ser uno de los mares más tempestuosos del globo terrestre se observa confirmada al largo de sus costas donde se hallan diseminados una serie de restos de naufragios que sugieren por su número haber existido un próspero tráfico marítimo.

El cronista náutico tiene en esos vestigios amplia oportunidad para contemplar esas ruinas, que al evocar el recuerdo de naves de esbeltas líneas y de los marinos que actuaron con hombría de mar para resolver con el mínimo de peligros las consecuencias graves que originan esas difíciles situaciones, al mismo tiempo le permiten dar rienda suelta a la imaginación forjando escenas basadas en

*Placa recordatoria
de la
milagrosa salvación*



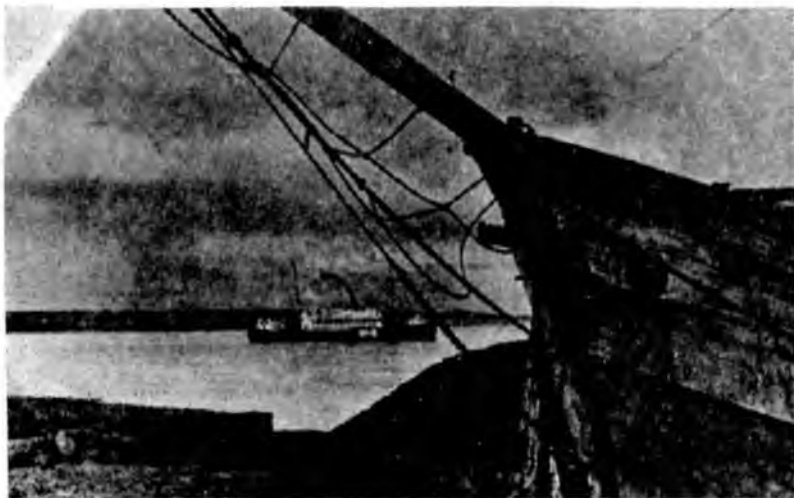
informaciones imprecisas surgidas de la ausencia de datos exactos sobre la vida y la muerte de esos barcos cuyos despojos abandonados yacen en las playas desiertas de la costa patagónica, circunstancias que dan lugar a la creación de toda serie de suposiciones entretejidas con misterios que poco a poco se convierten en leyendas a las cuales la circulación de boca en boca les suma o les resta lo que a juicio de cada uno aparecen como lógicas consecuencias de los duros trances a que se ven sometidas a esas difíciles travesías.

La derrota desde Buenos Aires a las Islas Orcadas del Sur con abundantes escalas en los puertos intermedios contó para el transporte "Pampa" con la recalada en el Golfo Nuevo, donde se encuentra el simpático puerto Madryn, en cuyas proximidades se avista un enorme casco de metal, embicado en la playa, tumbado a

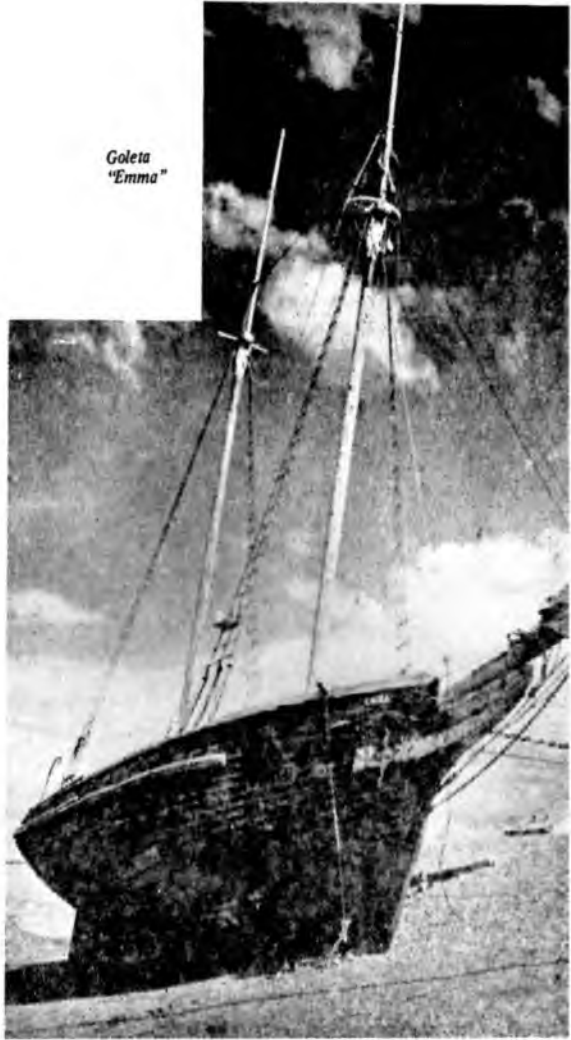
*Pala de la hélice
del
"Monte Cervantes"*



*Proa de la
"Pte. Hpto. Irigoyen".*



Goleta
"Emma"



babor, quebrado y completamente desmantelado. Según las escasas referencias de que se pudo disponer, informaron que se trataba del "Kayser", de la marina mercante germana que en la gran guerra del año 1914, tenía por misión abastecer a la escuadra del Almirante Graf Von Spee, que en aquellos días recibió un golpe mortal en el combate de las Malvinas. Perseguido por una unidad británica sin poder ser alcanzado, se refugió en Golfo Nuevo donde el capitán lo embicó para no perderlo íntegramente. Posteriormente desempeñó el papel de pontón flotante de la sociedad anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia hasta que se produjo un incendio a bordo hallándose a 1.000 metros del muelle. La firma armadora por tal motivo lo varó sobre la playa de Punta Conscriptos. Sus máquinas fueron después adquiridas por el armador Gado Capagli que las reinstaló en el velero "Primero" el que fue trans-

formado bajo la dirección de Humberto Sturla, realizando después travesías a los puertos europeos de Génova, Barcelona, Valencia con escala en Brasil a las órdenes del capitán Elías Damianovich. Su último viaje lo realizó regresando de Chile hasta Puerto Deseado, con un cargamento de salitre que hizo explosión obligando a embicarlo en la isla "Penguin".

Otra de las escalas del "Pampa" se realizó en Puerto Deseado donde se ve en muy malas condiciones a una goleta cuya única característica distintiva la da su nombre: "Presidente Hipólito Yrigoyen" y de cuya historia poco se pudo saber; sólo se supo por intermedio de los infaltables baqueanos de cada puerto, que perteneció a un pescador español de Galicia, muy aficionado a la política criolla y muy especialmente a la de uno de sus dirigentes. Durante la Presidencia de Yrigoyen, adquirió este velero, lo bautizó con su nombre y se dedicó con él a ejercer el cabotaje menor y la pesca para abastecer las necesidades del pueblo Deseado, hasta que un día la goleta encalló en las rocas donde se la ve en la fotografía. Su

*La proa del
"Sarmiento"*





*Clasica proa "clipper"
de la "Emma".*

*El "Sarmiento"
encallado en Punta Remolino
Canal Beagle.*



patrón, desde entonces, suministra informaciones sobre sus travesías, muchas de las cuales han entrado ya en el campo de la leyenda.

Otra escala en Puerto Gallegos, permitió conocer la historia más misteriosa aún de la goleta "Emma", que terminó sus actividades descansando en la playa de Puerto Gallegos. La "Emma", que lleva el nombre de dama como sus similares "María Claudia", "María Luisa", "María Esther", etc., exteriormente no muestra la destrucción interna ocasionada por un incendio y la acción del tiempo, pero sí la esbeltez de sus líneas y la solidez de su construcción de velero puro que hacen surgir los ideales de cruceros por la Polinesia. La "Emma", perteneció a varios hermanos y su capitán, un portugués llamado Antonio, estaba dedicado al tráfico de cabotaje entre Puerto Gallegos y Tierra del Fuego, vía Estrecho de Magallanes, realizando al final de su vida algunas travesías no muy lícitas en una de las cuales fue perseguida por el transporte "Piedrabuena" desde la isla Año Nuevo, pero escapó montando el Cabo de Hornos. La persecución se abandonó por haber entrado en aguas chilenas, pero quince días después entró a Ushuaia en lastre, habiendo dejado su carga compuesta por 3.000 cueros de lobo en el seno Romanche. Su fondeo en Ushuaia fue originado por la necesidad de repo-

ner un mástil averiado.

Pequeñas causas se fueron sumando hasta convertirse en síntomas graves que dieron fin a su existencia donde actualmente se encuentran sus restos.

Dejando a popa el continente y ya en aguas del territorio de Tierra del Fuego, escasean puertos; sólo se encuentran el de la Bahía Río Grande y el de la Caleta Policarpo, pero sí fondeaderos reparados a ciertos vientos como los frente al Cabo Santa Inés, Cabo San Pablo y Bahía Thetis entre otros. En el primero y a poco de entrar a la Bahía, se encuentra a pique el transporte A.R.A. "Pie-



Restos del transporte "Piedrabuena" ex cañonera "Paraná".

drabuena", ex cañonera "Paraná", gemela de la "Uruguay". Retiradas ambas del servicio activo continuaron navegando como buques auxiliares. Ambas fueron construidas en el año 1874 y desplazaban 550 toneladas.

La "Paraná" en el año 1906, encalló en la isla Londonderry, su casco fue salvado y rehabilitado; posteriormente sufrió otro percance en Punta Loyola, próxima a Río Gallegos, pero fue puesta nuevamente en servicio hasta terminar sus días en Río Grande en el año 1920 y donde aún hoy puede verse uno de los mástiles y parte de su casco con marea baja, que se encuentra situado a los



*Ballenera del
"Monte Cervantes".*

*Baliza de
"Punta Segunda"*



370 y 3.8 cables de la Baliza anterior del fondeadero de la Misión y en las proximidades del Cabo Domingo.

Navegando más al sur se presenta la entrada al Canal Beagle en cuyo curso no faltan tampoco restos y

vestigios de naufragios. Sobre la costa de Punta Remolino se encuentra dentro de un cuadro pintoresco el casco del vapor argentino "Sarmiento" con su proa bien elevada pretendiendo al parecer escapar de los embates del mar que tanto la molestaron en sus innumerables travesías por el Atlántico Sur. Este naufragio ocurrió el año 1905, el barco fue abandonado y esto dió motivo para que todo su equipo poco a poco fuera desapareciendo de a bordo.

Casco del
"Kayser"



Prosiguiendo la navegación hacia el puerto de Ushuaia, se presenta al poniente del Faro Eclairer el "cadáver" del "Monte Cervantes" de 14.000 toneladas, lujoso vapor de la Compañía Hamburgo Americana que en viaje de turismo, al partir de Ushuaia desvióse de la ruta oficial dejando el Faro Eclairer a babor en lugar de a estribor, pasaje de agua abundante pero sembrado de restingas que solo un piloto experto del lugar es capaz de transponer lo que no ocurrió en este caso a pesar de haber realizado ese paso a la entrada al puerto piloteado entonces por piloto conocedor de esa ruta.

Felizmente no se produjeron desgracias personales, excepto la del capitán que pereció con su barco sin haberse hallado el cadáver. Como únicos restos salvados de este vapor figuran tres o cuatro botes salvavidas que en ruinas se hallan diseminados en la costa próxima.

Los pasajeros del "Monte Cervantes" en recuerdo de ese grave acontecimiento y como gratitud hacia la Virgen de Luján, por su milagrosa salvación, dispusieron la colocación de una placa de bronce recordatoria que se halla aplicada al muro de la iglesia de Ushuaia.

El casco del "Monte Cervantes", tumbado a estribor, aflora siempre con baja mar y esto a pesar de su aislamiento da lugar al lucro y así no faltaron quienes pretendieran apoderarse de las hélices organizando excursiones en bote con tal objeto todos los crepúsculos vespertinos. El objetivo fue impedido por las autoridades de Ushuaia, que utilizando la lancha "Gobernador Godoy" descubrieron el intento y procedieron a desmontar la única pala de hélice que aún afloraba, la cual fue transportada a tierra con dificultad por su enorme peso y enclavada como reliquia frente a la entrada del presidio.

Además de estos recuerdos quedan aún muchos otros, los cuales mantienen ese misterio creador de las leyendas del mar.