

## Las naves de la nostalgia

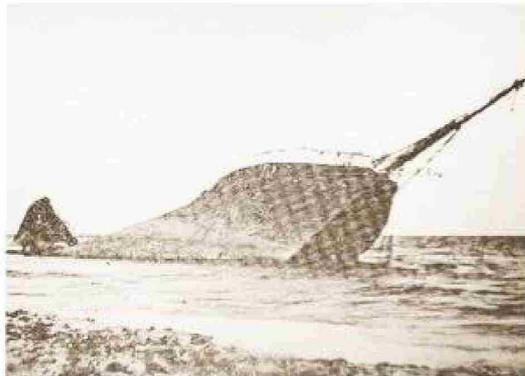
■ En las playas del estrecho de Magallanes, yacen moribundas, lavando sus herrumbres, algunas naves que ayer surcaron airoosas estos mares australes. ¿Qué sabemos de su historia? Alguien dijo tener un afán de mantener vivo el recuerdo y la historia de los buques "que hicieron historia". Le ayudamos con estos recuerdos.

“ Las palabras son barcos y se pierden así, de boca en boca, como de niebla en niebla”. Barcos que regresan como infancias, como ayer como pinceles de nuevo color sobre el pasado. Barcos que zarpan y que se alejan. Barcos que naufragan y se hunden, que doblan sus huesos sobre una roca. Barcos, siempre barcos que zarpan, que atraen, que se van y que regresan. Como olas, como alas”. (Toni García Arias)

En las playas del estrecho de Magallanes, yacen moribundas, lavando sus herrumbres, algunas naves que ayer surcaron airoosas estos mares australes. ¿Qué sabemos de su historia? Alguien dijo tener un afán de mantener vivo el recuerdo y la historia de los buques "que hicieron historia". Le ayudamos con estos recuerdos.

### El bergantín Andalucía

Este buque fue botado el 27 de abril de 1899, en Francia,



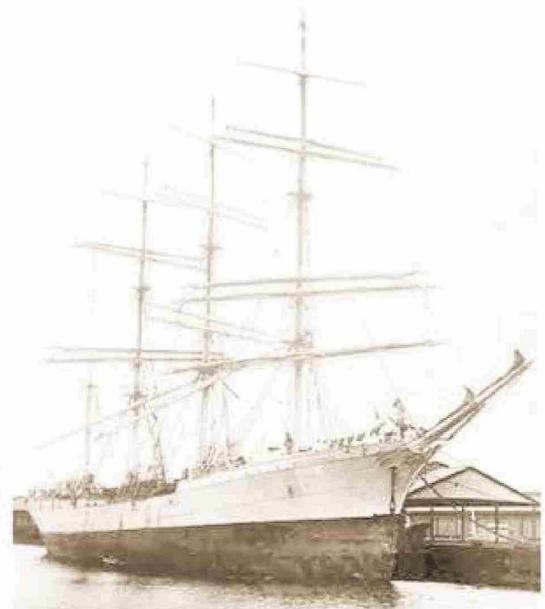
Los restos del Andalucía en las playas fueguinas.

con el nombre de Ville de Mulhouse. Navegó los siete mares, pero la posguerra la arrinconó en el gran cementerio de veleros del canal de la Martiníère, en el Loira, el río más largo de Francia, como toda la flota nantesa de altura. Después de esa condición, solo se zarpaba al desguace. El directorio de la compañía Menéndez Behety encabezado por José Menéndez decide la compra del

Andalucía (ex fragata Ville de Mulhouse), para convertir su casco en pontón carbonero. Entonces representantes de la compañía se trasladaron a Nantes para elegir entre barcos, bricbarcos y fragatas, que habían sido la flor y nata de la marina velera francesa. La adquisición se efectuó a fines del año 1926 o comienzos de 1927. El 24 de febrero de 1928, la Ville de Mulhouse fondeaba en Punta Arenas, luego de haber sido remolcada desde la boca oriental del Estrecho por un remolcador de la casa Menéndez Behety. Posteriormente ingresaría a la matrícula de la Marina Mercante Nacional con el nombre de Andalucía, en la clase pontón.

En 1940 Menéndez Behety integró a la Andalucía a la flota regional de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Justo en esos días en que se libraba la Segunda Guerra Mundial, la chata volvió a navegar a remolque. Operó en la ruta Punta Arenas-Buenos Aires, transportando carbón desde las minas de la Isla Riesco a Buenos Aires y cereal a su regreso. Años después, fue vendida a la Armada de Chile, figurando en los inventarios navales como Pontón N° 2. Para 1973, el Andalucía yacía abandonada al ancla en algún fondeadero de Punta Arenas

Al parecer autoridades civiles y navales de la zona magallánica, quisieron implementar alguna iniciativa para convertir el buque en museo, reliquia o atracción turística, pero con las convulsiones po-



El bergantín Andalucía fue botado al agua en 1899, en Francia.

líticas de esos años no debe haber prosperado la idea.

Luego en septiembre de 1973, producto de un vendaval, las anclas de la Andalucía garrearón, se fue a la deriva y varó cerca de la playa en la costa occidental de la isla Tierra del Fuego, quedando adrizada y sin graves daños estructurales que comprometieran su flotabilidad.

En 1974 el Ministerio de Educación por Decreto Supremo N° 12 del 7 de enero de ese año declaró al Pontón Andalucía Monumento Histórico Nacional.

En un reconocimiento efectuado en noviembre de 1977 pudo comprobarse el lamentable estado de la nave, sólo queda el casco ya desarbolado y prácticamente deshecho de la otrora hermosa barca. Tanto deterioro ha sido obra de algunos bravos vendavales del sudoeste y del constante oleaje, el que sin duda dará cuenta en poco tiempo de lo que queda del casco. Es éste un fin demasiado triste para el que fuera uno de los contados veteranos cabo-horneros que se mantenían a flote al arribarse al último cuarto del presente siglo.

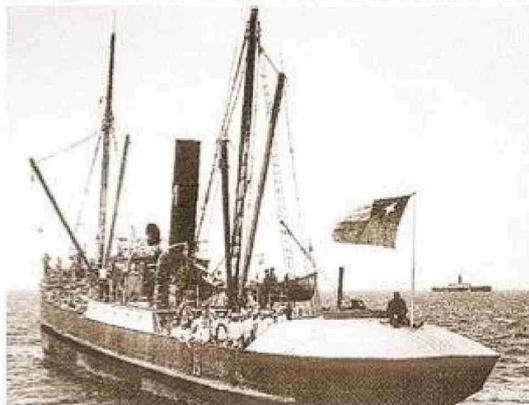
### El vapor Amadeo

Fue el primer barco a vapor inscrito en los registros navales de Punta Arenas el año 1893. Este pequeño navío de tan sólo 400 toneladas desempeñó un papel histórico en el desarrollo de la Patagonia y de Tierra del Fuego, siendo en 1972 declarado Monumento Marítimo Nacional de Chile.

Fue la nave fundadora de la empresa naviera Menéndez Behety. Con él, tuvo comienzo el 18 de septiembre de 1892 la navegación a vapor regular en aguas de la Patagonia austral y Tierra del Fuego. Formó parte del casi medio centenar de embarcaciones pertenecientes a José Menéndez. Durante décadas navegó por el estrecho de Magallanes, canales de la Patagonia, Tierra de Fuego e islas australes contribuyendo al progreso regional y marcando un hito en la fundación de la Patagonia. De él se dijo que "tenía el viento almacenado en sus bodegas" y acudía a las llamadas de auxilio de los buques que naufragaban en la zona. Así es como está registrado que acudió al rescate del Duchess of Albany que naufragó el 13 de julio de 1893 cerca de la caleta de Policarpo. El Amadeo fue encallado en la playa de San Gregorio en 1932 por expreso deseo de su armador Menéndez Behety y fue declarado Monumento Nacional en 1972, descansa o mejor dicho muere lentamente sacudido por las aguas del Estrecho; ya ha perdido su gallarda chimenea y lo acompaña en su final la barca Ambassador construida en 1869.

### El Ambassador

Esta embarcación a vela medía 53,54 metros de eslora, 9,54 de manga y 5,82 de puntal y su capacidad de carga era de 714 toneladas. Su mascarón de proa mostraba un diplomático del siglo XVIII en su vistoso



El Amadeo fue el primer barco a vapor inscrito en los registros navales de Punta Arenas el año 1893.



Lo que queda del Amadeo yace hoy en la playa de San Gregorio.

atuendo, primer buque a vapor que llegó a Punta Arenas. Este barco de construcción "composite", es decir, casco con cuadernas de hierro y forrado en madera de teca es uno de los famosos y veloces "Tea Clippers" que cubrían la ruta entre los puertos chinos de Cantón, Shangai y Londres alrededor de 1872. Junto a su similar, el famoso 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.

### El Olympian

El vapor fluvial de paletas Olympian que fue vendido a armadores norteamericanos para hacer el recorrido entre Nueva York y Rhode Island,



La embarcación a vela Ambassador fue una de las famosas y veloces naves que cubrían la ruta de la llamada "Carrera del té".

inició en 1906 el viaje de regreso desde el puerto de San Francisco de California hacia el océano Atlántico. Remolcado por el vapor Zelandia, con sus calderas apagadas, su chimenea semi-desmantelada y con sólo 12 tripulantes, zarpó el 10 de marzo de 1906 desde el puerto de Punta Arenas. Tres días después, la Gobernación Marítima de Magallanes, recibió un llamado de auxilio comunicando que un fuer-

te temporal había cortado las amarras del Olympian, quedando al garete. La Armada ordenó el zarpe de la escampavía Huemul para acudir en su auxilio, pero la fuerte marejada impidió la ayuda efectiva, encallando el vapor en las playas de la bahía Posesión el 16 de marzo. Posteriormente, contando con la cooperación del vapor regional Keel Row, el Huemul logró reflotar al Olympian el 9 de abril, sin



Hoy la oxidada estructura del Ambassador reposa en la playa de San Gregorio.

embargo el día 20 un nuevo temporal lo arrojó una vez más contra la laya, quedando totalmente destruido.

### Fragata Lonsdale

Ubicada en calle 21 de Mayo (continuación a la Avenida Costanera del Estrecho) frente al Parque María Behety. Los restos de la fragata fueron declarados Monumento Histórico en 1974 y hoy son un "homenaje a los marinos de todas las nacionalidades que surcaron el mar magallánico e hicieron posible el mejor conocimiento y la colonización de la región", tal como reza el cartel que se encuentra en el lugar.

Se trata de un barco de casco de acero y aparejo de fragata de tres palos, construido

en el año 1899 en el astillero Bigger, de Londonderry, Irlanda, para la firma de J. H. Iredale. Tenía un registro de 1.889 toneladas. En 1904 fue transferido a la firma de Peter Iredale & Porter. En viaje de Hamburgo a Mazatlán, se incendió en Puerto Stanley (Islas Malvinas) el 6 de octubre de 1909 y tuvo que ser hundida para apagar el fuego. Fue adquirida por un comerciante de Punta Arenas quien la volvió a vender a la firma Braun & Blanchard, del mismo puerto, como pontón lanero para utilizarlo en Punta Arenas, hasta que fue vendida para desguace.

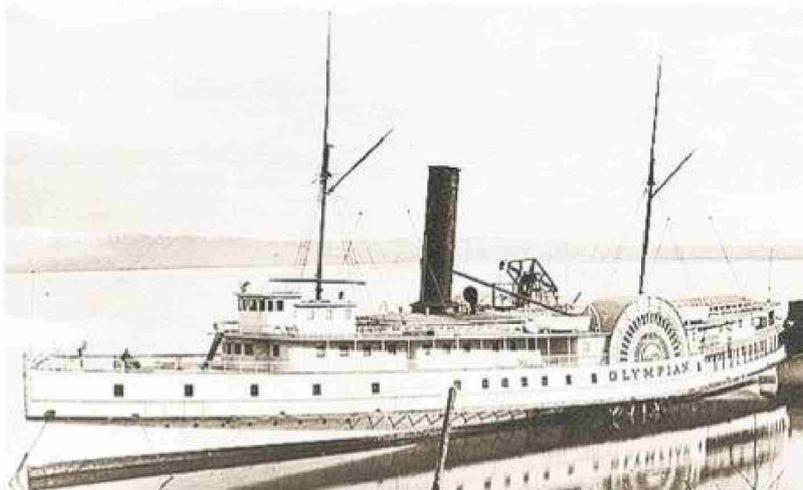
La proa con el bauprés y un tramo de la quilla son sus únicos restos.



Los restos del Olympian en la playa de Posesión.



El barco de casco de acero Lonsdale fue comprado a inicios del siglo pasado por la firma Braun & Blanchard para ser usado como pontón lanero.



El vapor fluvial de paletas Olympian.



Los restos de la fragata Lonsdale, frente al Parque María Behety, fueron declarados Monumento Histórico en 1974.