



Naufragios en el Océano Pacífico Sur

Tomo 2

Carlos Bascuñán
Magdalena Eichholz
Fernando Hartwig

taurus

dibam
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS,
ARCHIVOS Y MUSEOS

CENTRO
DE INVESTIGACIONES
DIEGO BARROS ARANA

Naufragios en el Océano Pacífico Sur

Tomo 2

taurus



- © 2011, **Carlos Bascuñán E., Magdalena Eichholz C.,
Fernando Hartwig I.**
- © De esta edición:
2011, **Aguilar Chilena de Ediciones S.A.**
Dr. Aníbal Ariztía 1444, Providencia,
Santiago de Chile
Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos
Alameda 651,
Santiago de Chile

ISBN Obra Completa: 978-956-347-145-8
ISBN: 978-956-347-147-2
Inscripción N° 210.142
Impreso en Chile / Printed in Chile
Primera edición: noviembre 2011

Diseño de cubierta:
Ricardo Alarcón Klaussen sobre *Americae Nova Tabula*. Map of
North and South America. Willem Blaeu (1665)
Mapoteca Instituto Geográfico Militar, Santiago

Todos los derechos reservados.
Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada en, o transmitida por, un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia, o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de la Editorial.

Naufragios en el Océano Pacífico Sur

Tomo 2

Corral - Talcahuano - Constitución -
Valparaíso - Coquimbo - Antofagasta -
Iquique - Arica - Islas oceánicas

Carlos Bascuñán
Magdalena Eichholz
Fernando Hartwig

taurus


dibam
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS,
ARCHIVOS Y MUSEOS

 **CENTRO
DE INVESTIGACIONES
DIEGO BARROS ARANA**

Índice

Introducción	9
--------------------	---

Subzona IV

Norte de la bahía de Corral - Talcahuano - Constitución - Rapel

Historia, economía y geografía	19
Naves naufragadas en Subzona IV	
Siglo XVI.....	55
Siglo XVII	64
Siglo XVIII	71
Siglo XIX.....	84
Siglo XX	288

Subzona V

Norte del río Rapel - San Antonio - Valparaíso - Sur de Pichidanguí

Historia, economía y geografía	341
Naves naufragadas en Subzona V	
Siglo XVI.....	367
Siglo XVII	372
Siglo XVIII	378
Siglo XIX.....	383
Siglo XX	512

Subzona VI

Bahía de Pichidanguí - Coquimbo - Antofagasta - Cobija - Iquique - Arica y territorios insulares

Historia, economía y geografía	585
Naves naufragadas en Subzona VI	
Siglo XVI.....	647
Siglo XVII	650
Siglo XVIII.....	651
Siglo XIX.....	656
Siglo XX.....	746

Territorio insular del archipiélago de Juan Fernández

Historia y geografía	803
Naves naufragadas en archipiélago de Juan Fernández	
Siglo XVII	811
Siglo XVIII.....	814
Siglo XIX.....	824
Siglo XX.....	836

Territorio insular de isla de Pascua

Historia y geografía	847
Naves naufragadas en isla de Pascua	
Siglo XIX.....	855
Siglo XX.....	857
Índice de barcos	861
Índice geográfico	877
Índice onomástico	899
Bibliografía.....	923

Introducción

El territorio chileno está enmarcado por la cordillera de los Andes y el océano Pacífico, elementos que, junto a su gran extensión latitudinal, determinan una variedad de escenarios que se ven más o menos afectados por la conjunción de diversos factores, como son: el relieve de la cordillera de los Andes, el anticiclón del Pacífico, la influencia oceánica y la corriente fría de Humboldt, que repercuten, por ejemplo, en la generación de una variedad climatológica que se expresa en el litoral norte con la presencia de un desierto costero, árido y agreste; en la zona central, con un clima templado cálido; en la franja costera sur, con climas lluviosos oceánicos, templados fríos, y en la zona austral, con climas de tipo oceánico subantártico.

La extensa costa chilena es bañada por una inmensa masa de agua oceánica que, junto con ser una fuente inagotable de recursos renovables y no renovables, es también un elemento fundamental en nuestras comunicaciones, especialmente si consideramos que el espacio marítimo chileno alcanza alrededor de 7.778 km² y que, a excepción de la Metropolitana, todas sus regiones tienen un sector importante de costa.

En nuestro primer volumen nos referimos a las costas que van desde Valdivia al sur, y a los más de 700 naufragios ocurridos en ellas. En términos generales, esta zona se caracteriza por su costa baja e irregular. A medida que avanza más al sur, la cordillera de los Andes pierde su imponente altura y sus declinantes cumbres llegan a sumergirse en las aguas del océano Pacífico, conformando una costa desmembrada con picachos emergentes que forman un extenso laberinto de islas, grupos de

archipiélagos, fiordos, ventisqueros, golfos y canales demarcados por cumbres que conforman los Andes patagónicos.

En este segundo volumen incluimos los naufragios ocurridos entre el norte de Valdivia y Arica, extensa zona donde el litoral adquiere hacia el norte mayor altura, y el macizo andino se aleja del océano, permitiendo que la denominada cordillera de la Costa recupere su espacio. Entre la región del Maule y la de O'Higgins las costas son abruptas, descubiertas a los vientos y sus aguas son agitadas. Entre Valparaíso y Coquimbo presentan escasos refugios, y más al norte adquieren mayor altura, aunque sus aguas son más tranquilas. Entre Coquimbo y Arica, el litoral presenta una costa poco accidentada y alta, con farallones que caen verticalmente sobre el océano, descubierta y con aguas tranquilas.

En general, las costas que recorren el centro y norte de nuestro país reemplazan las islas y canales por un litoral parejo, donde las caletas y lugares de resguardo se hacen más escasos, negando a los navegantes un refugio adecuado.

Bajo la superficie del océano Pacífico se esconden extensos cordones montañosos que nacen en América Central y Colombia, formando el dorsal del Pacífico o cordillera de isla de Pascua, nombre que recibe por ser esta isla su principal relieve emergido, desde el cual se desprenden dos dorsales transversales: el más septentrional, denominado dorsal de Nazca, que da origen a las islas Salas y Gómez, y el dorsal occidental, que une a Chile con isla de Pascua y del cual surgen dorsales transversales que emergen formando el archipiélago de Juan Fernández y las islas de San Félix y San Ambrosio. Este mundo oceánico es de una riqueza desconocida en recursos no renovables, destacándose los yacimientos de carbón, petróleo, gas y diversos minerales.

Llama la atención que en un país con un litoral extenso, en el que la influencia del mar es tan notable, proporcionalmente son pocos los estudios que dan cabal cuenta de este hecho. Como lo señalamos en el primer volumen, nuestra historia es de tierra adentro, orientada a la influencia del campo, del huaso, de sus montañas, al conocimiento de las costumbres de tierra adentro. Aún no se ha escrito esa historia que reflexiona y analiza al país y a su gente desde la perspectiva del mar, de su litoral,

de sus canales e islas, de su influencia tan determinante en la sociedad chilena, su economía y su cultura.

Expresión de ello es que hasta hace pocos años existía la creencia de que nuestros pueblos originarios tuvieron poca relación con el océano. Sin embargo, investigaciones arqueológicas realizadas en Arica, Pisagua y Taltal, como en las cuevas magallánicas del Milodón y Palliaique, han hallado vestigios que contradicen dicha creencia. Si bien desconocemos el nombre que nuestros antepasados le dieron al océano, su estrecha relación con éste ha quedado evidenciada en grandes conchales, sepulturas y pinturas rupestres que representan peces, cetáceos y actividades vinculadas con el mar. Otro testimonio de esta relación son los restos de sus embarcaciones, presentes en diferentes puntos del extenso litoral; las balsas de totora y de cuero de lobo en el norte, de tronco ahuecado en el centro; las piraguas y dalcas chilotas; las canoas de corteza de árbol que se encuentran desde Taitao hasta el estrecho de Magallanes.

Si bien en los primeros años de conquista, la hueste española realizó el proceso de asentamiento avanzando por tierra, su consolidación se logró gracias al apoyo que les llegaba por mar, que siempre fue un elemento considerado en la mente del conquistador. Así, por ejemplo, tras la fundación de la ciudad de Santiago, en el valle central, Pedro de Valdivia fundó La Serena en 1544. Ese mismo año nombró a Valparaíso como puerto de Santiago y designó a Juan Bautista Pastene como lugarteniente de la mar de Chile. En 1550, Valdivia fundó Penco y Concepción, luego La Imperial, y en 1552 la ciudad de Valdivia. Hasta su muerte mantuvo la mirada puesta en el sur, siendo su principal objetivo alcanzar el estrecho de Magallanes, tal como se lee en una carta que escribió al Emperador Carlos V, fechada en octubre de 1552. Poco antes de morir, Pedro de Valdivia organizó la expedición de Francisco de Ulloa, que logró llegar al estrecho.

En los siglos posteriores, la presencia de piratas y corsarios fue una amenaza constante que mantuvo a las autoridades y a los habitantes costeros en permanente estado de alerta. El océano Pacífico se transformó por años en la puerta de entrada de los enemigos de España que amenazaban su hegemonía en los territorios americanos.

Tras la emancipación, Bernardo O'Higgins organizó la primera Escuadra nacional. Hizo venir a lord Thomas Cochrane, autorizó la guerra de corso, creó la Academia de Guardiamarinas y murió obsesionado con la ocupación del estrecho.

El mar ha estado presente en la mente de nuestros dirigentes; Manuel de Salas decía que «hallándose Chile a orillas del océano, podemos considerarnos en el centro del mundo». Diego Portales encargó al almirante Manuel Blanco Encalada «dominar para siempre en el Pacífico, ésta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre». Por mar llegaron Andrés Bello, José Joaquín de Mora, Claudio Gay, Enrique Sazie, Ignacio Domeyko, Bernardo Philippi y tantos otros inmigrantes que desde diferentes posiciones colaboraron en el desarrollo nacional. Por mar partió Pedro de Valdivia a luchar contra el rebelde Gonzalo Pizarro, llevándose el oro que con sudor y sangre habían juntado sus súbditos, provocando el suicidio del soldado Espinel. Por mar viajaron los chilenos tras el oro de California y aquellos que añoraban, como signo de distinción social, la vida en Europa.

Con el reconocimiento internacional de las 200 millas marinas de uso económico exclusivo, Chile se transformó en lo que un destacado académico describió como una angosta franja de tierra con una ancha franja de mar, que va desde nuestro territorio antártico por el sur hasta el puerto de Arica por el norte.

En el primer volumen de este trabajo de investigación reunimos los naufragios ocurridos en el litoral chileno en la zona que va de Valdivia al sur. El realizar la recopilación de ellos de sur a norte de nuestro país respondió a la intención de respetar la génesis histórica que tuvieron las visitas de navegantes europeos a las costas chilenas, reconociendo a Hernando de Magallanes como el primero en divisarlas e iniciar el tránsito de naves que, bajo distintas banderas, recorren el mar territorial de Chile, recalcando en diferentes puntos geográficos con objetivos diversos.

En este volumen hemos recopilado los naufragios ocurridos entre la bahía de Corral, por el sur, y el límite norte de nuestro país, desde 1544, año en que se registra el primero, hasta 1950.

Llama la atención que la causa de los siniestros varíe de acuerdo a la zona en que ellos se producen. Si al sur de Valdivia

las principales causas fueron los arrecifes, las rocas escondidas, la difícil navegación entre los intrincados canales, los errores cometidos por desconocimiento de la ruta y las temibles tormentas del estrecho de Magallanes; hacia el norte, en su mayoría los naufragios son provocados por grandes temporales y maremotos que afectaron a embarcaciones que se encontraban en diferentes puertos, especialmente en los de Talcahuano y Valparaíso. En la zona de Constitución responden, principalmente, a las dificultades que presenta la barra del río Maule y a las fuertes marejadas que se producen en sus inmediaciones. En las costas del norte sorprende el número de siniestros producidos por incendios espontáneos, situación que se explica por el transporte de minerales como salitre, carbón y productos químicos destinados a la explotación minera.

Otra diferencia que encontramos es que desde los primeros años de la conquista, el sur fue una suerte de obsesión para el conquistador. Territorio agreste, en el que debió luchar por siglos para intentar infructuosamente doblegar al pueblo araucano. Territorio que muchas veces lo abatió, haciéndolo víctima del riguroso clima y una difícil geografía. Territorio que, sin embargo, nunca amainó el deseo de alcanzar el estrecho de Magallanes. La fundación de numerosas ciudades y su importancia demuestran el gran interés que despertaba.

En cambio, por décadas, la ciudad de Santiago, centro generador de las políticas de colonización, miró hacia el norte sólo con la perspectiva de mantener un contacto fluido con el virreinato y especialmente con su capital, Lima. La fundación de La Serena se debió a la necesidad de tener un lugar de paso y de descanso en la ruta hacia Lima.

Sólo en el siglo XIX el norte chileno comienza a tener un rol más protagónico, estrechamente ligado a la minería, las vetas de plata, los minerales de oro, el salitre, el cobre y, en determinado momento, las guaneras hicieron surgir caseríos que se transformaron en ciudades, en la medida que los yacimientos fueron lo suficientemente ricos para desarrollar en su entorno una actividad económica que les permitiera subsistir. Sólo entonces comenzó a desarrollarse una actividad marítima, donde las naves recalaban en aisladas caletas utilizadas como lugares

de embarque de minerales, que luego se transformaron en importantes puertos. Desarrollo inseguro, fluctuante, de consolidación tardía, que se produce a mediados del siglo XIX, tras la Guerra del Pacífico.

Continuando con el criterio utilizado en el primer volumen, hemos dividido la zona aludida en tres subzonas, atendiendo sus características geográficas, su desarrollo histórico y su evolución económico-comercial.

- **Subzona IV.** Abarca la costa norte de la bahía de Corral hasta el río Rapel, incluyendo los puertos de Talcahuano y Constitución.
- **Subzona V.** Va desde la ribera norte del río Rapel hasta el límite sur de Pichidangui, incluyendo los puertos de San Antonio y Valparaíso.
- **Subzona VI.** Se extiende entre la bahía de Pichidangui y la frontera septentrional del territorio chileno, incluyendo los puertos de Coquimbo, Antofagasta, Cobija, Iquique y Arica.

En el caso específico de esta última subzona, el límite norte ha sido considerado según la división territorial de Chile previa y posteriormente a la Guerra del Pacífico.

Por su importancia se definió, además, una subzona insular, que considera los naufragios ocurridos en el entorno del archipiélago Juan Fernández y de isla de Pascua.

Cada una de las subzonas tiene una introducción –histórica, económica y geográfica– que da a conocer el contexto en que se desarrolló la navegación marítima y las características geográficas del lugar en el que se produjeron los siniestros. Las naves registradas son aquellas que naufragaron sufriendo pérdida total y cuyo tamaño es mayor a las seis toneladas de registro.

Cabe señalar que el acceso a las fuentes históricas para el conocimiento de esta zona no fue fácil de encontrar y, en la medida que avanzábamos hacia el norte, la dificultad fue siendo mayor. Esto parece responder, como ya señalamos, a que el conocimiento de nuestro mar y la vida que encierra, en general es bastante precario y, como lo refiere la *Geografía económica*

*de Chile*¹, su estudio está disperso en las más variadas publicaciones científicas, no sólo de nuestro país, sino especialmente de Europa y Norteamérica. La razón de esto responde a que la mayor parte de esta información se debe a naturalistas y exploradores extranjeros que por siglos han pasado por nuestras costas. En materia de naufragios, la ayuda fundamental ha sido la obra del comandante Francisco Vidal Gormaz.

En materia del conocimiento de los accidentes, escollos y características de nuestras costas, sin duda la fuente más completa es el *Derrotero de la costa de Chile*, obra que en cinco volúmenes nos pone al día sobre los últimos trabajos hidrográficos, información y antecedentes recopilados por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

Al igual que en el primer volumen, en aquellos casos en que la nave era conocida por un alias o que su nombre original presenta alguna variación, se optó por poner éste entre paréntesis e incluirlo en el índice onomástico

En este volumen también hemos incorporado tres índices que facilitan la búsqueda de la información; el primero contiene el nombre de los barcos, otro con el de los lugares geográficos y un tercer índice que reúne los nombres de personas mencionados en el texto.

¹ Corporación de Fomento de la Producción: *Geografía Económica de Chile*. Editorial Fundación Pedro Aguirre Cerda, Santiago, 1950, tomo II.