



**SEMA – EMS**

Secretariado de Manejo del Medio Ambiente  
para América Latina y el Caribe

# **PROYECTO ARQUEOLOGICO MARINO EN LA BAHIA DE MONTEVIDEO**

**Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación  
Fundación Amigos del Patrimonio Cultural del Uruguay  
Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo-Canadá**

**Montevideo, 1999**

## INDICE

1. ANTECEDENTES
2. OBJETIVOS
3. TAREAS
4. EQUIPO DE TRABAJO
5. RESULTADOS ESPERADOS

Anexo: Patrimonio Arqueológico Subacuático de la Bahía de Montevideo



## 1. ANTECEDENTES

Con el fin de mejorar las condiciones de navegación en la zona portuaria, se ha planificado un dragado de la bahía de Montevideo. En este proceso se extraerán aproximadamente unos 50 barcos hundidos. Como este puerto ha estado en actividad durante 400 años, existe una posibilidad muy firme de que los restos de los naufragios conocidos tengan un valor histórico significativo. El dragado bien podría eliminar para siempre gran parte de esta historia, no solo la correspondiente a los restos de naufragios ya detectados, sino de otros que puedan aparecer.

Es bien conocido el enorme alcance popular - y rentable - que puede producir la recuperación y exhibición de esta clase de recursos culturales. En el caso de la Bahía de Montevideo, de existir suficientes recursos arqueológicos a recuperar, se podría avanzar y crear un Museo Marítimo en la zona. A su vez, si esto sucediera, daría nuevos ímpetus a un emprendimiento de recuperación y regeneración urbana, que comprenda toda una importante área sobre la bahía, con impactos sobre aspectos medio ambientales, culturales y recreacionales.

Un pequeño proyecto apoyado por el CIID/IDRC, incluyendo en esta fase inicial la participación de expertos Canadienses para asesorar en los procesos de valorización y rescate a realizar en el lugar, y en el estudio de mercado relacionado con el Museo, constituiría un aporte catalítico para dar inicio a este proceso de regeneración y valorización de la costa de Montevideo. Recientes conversaciones con representantes de la UNESCO indican que existe una fuerte posibilidad de obtener financiamiento por un monto de hasta US\$ 50.000 para el seguimiento de este proyecto. Además, el CIID/IDRC es la institución gestora de la iniciativa sobre Red de Ciudades Costeras del Cono Sur, que aglutina muchas ciudades de la región, en la discusión y el intercambio de experiencias sobre cómo revitalizar muchos aspectos relacionados con sus zonas costeras, sus puertos, etc., enfatizando la coordinación de esfuerzos entre los sectores públicos y privados involucrados así como la coordinación interinstitucional en términos generales. La propuesta de una investigación aplicada como la presentada en este proyecto, con potencialidad de sostenerse en un plazo de tiempo importante, y de vincularse de forma muy cercana al nivel de decisión política y de interés de capitales privados, aparece con claridad como una de las experiencias claves a incorporar dentro de la Red de Ciudades Costeras del Cono Sur. Este grupo asimismo, representa una garantía sobre la difusión de los resultados obtenidos mediante esta experiencia.

El CIID/IDRC es una institución que ha identificado esta línea de trabajo en la región como una clave para facilitar nuevas formas de avance hacia el desarrollo social. El presente proyecto agrega además, la importancia de una relación sobre los componentes "culturales" del desarrollo. Esta iniciativa cultural es importante en el sentido que toda la región reconozca una parte importante de su historia, la valore y la proyecte a nivel mundial. Esta clase de emprendimientos culturales constituyen un

componente crítico de la sustentabilidad a largo plazo de las intervenciones de cooperación al desarrollo social de la región.

La intervención de rescate y conservación del patrimonio cultural en la zona de la Bahía de Montevideo representaría una acción fuertemente sinérgica con otras intervenciones destinadas a la regeneración urbana de la zona costera portuaria. En ese sentido, puede destacarse la presencia en esta zona de la Ciudad Vieja de Montevideo y del Plan Fénix, donde se articulan esfuerzos de diferentes instituciones de la administración central con la administración municipal, para la revitalización de gran parte del frente costero de la Bahía.

La Comisión Nacional del Patrimonio Cultural de la Nación (CNPCN), es la institución donde se administra y se toman acciones tendentes a la preservación de este patrimonio. La definición de mejores prácticas para la conservación del patrimonio arqueológico marítimo y la valorización ciudadana de estos bienes culturales es una de las actuales preocupaciones de la Comisión.

La CNPCN junto con la Fundación Amigos del Patrimonio Cultural del Uruguay y el CIID/IDRC han analizado la posibilidad de desarrollar una primera fase experimental en una actividad de cooperación destinada a organizar el conocimiento sobre el valor arqueológico de estos barcos, su potencial integración en el patrimonio cultural de la Nación y su impacto sobre los esfuerzos de regeneración y valorización urbana de la zona costera portuaria.

## **2. OBJETIVOS**

El **objetivo principal** de la propuesta es llevar a cabo un pequeño proyecto inicial cooperativo Uruguayo-Canadiense, que produzca la generación de suficiente información de forma que garantice una decisión sobre una segunda fase de trabajo. Si esto se justifica efectivamente, el trabajo de esta fase debería incluir una amplia campaña de difusión para asegurar que los grupos locales se puedan involucrar en la fase siguiente y atraer la financiación necesaria para poder terminar el proyecto en sus fases de recuperación y valoración del patrimonio cultural.

El estudio propuesto, se orienta a definir las bases sobre las que movilizar a la ciudadanía en torno a la necesidad y los beneficios que representaría la recuperación del patrimonio cultural presente en los barcos localizados en la bahía de Montevideo. El mecanismo de trabajo propuesto se basa en el diseño de un modelo de coordinación interinstitucional a través de la CNPCN y la Fundación, donde se buscará involucrar a un importante conjunto de actores locales en las tareas a desarrollar.

Las acciones de cooperación con las personas e instituciones canadienses propuestas permitirán contar con su apoyo técnico, así como la promoción de vínculos que estimulen su interés por la cultura y la historia de América Latina.

### **Objetivos específicos:**

a) Realizar un relevamiento de investigación histórica preliminar, para averiguar qué embarcaciones existen hundidas en la bahía y cuál podría ser su valor arqueológico-patrimonial.

- b) Realizar una revisión sobre el marco legal y de las competencias administrativas sobre la zona y los bienes objeto de estudio y su vinculación con las diferentes etapas de estudio y de actividades de rescate.
- c) Inspeccionar directamente el lugar y realizar una evaluación preliminar sobre los trabajos de campo a llevarse a cabo, su costo, personal necesario, condiciones de programación, etc.
- d) Realizar un estudio preliminar de mercado y factibilidad sobre el potencial para establecer un Museo Marítimo en base a estos y otros futuros hallazgos o rescates y valorización de piezas.
- e) Estructurar y comunicar información destinada a interesar a la opinión pública sobre la conservación de esta dimensión del patrimonio cultural.

### **3. TAREAS**

#### **a) Relevamiento Histórico Preliminar**

Este estudio se hará solamente como una investigación preliminar, con la profundidad necesaria para permitir la ejecución de las otras fases del proyecto. Si el proyecto cobra el impulso previsto, más adelante se necesitarán más relevamientos históricos. Los relevamientos deberán seguir los procedimientos históricos marinos estándar. Se utilizarán archivos locales de seguros, archivos portuarios, y archivos de la prensa, así como otro tipo de información disponible sobre el tema. Es imposible predecir cuán completo será este relevamiento, ya que parece no haber trabajos anteriores en esta área: solamente hay un catálogo muy general de naufragios de galeones en el estuario del Río de la Plata. La investigación en Montevideo podría extenderse hasta Buenos Aires, con el fin de lograr rápidamente una documentación más completa. Cubriría el período desde 1700 en adelante. Debe destacarse que para realizar un relevamiento completo probablemente haya que trabajar en Londres, Hamburgo y algunas otras importantes capitales de Europa, como así también obtener una documentación más completa de los naufragios del siglo 19, por parte de la empresa Lloyd's Register y otras firmas similares. Para el estudio preliminar nos concentraremos en los 50 naufragios ya conocidos detallando componentes esenciales para su valoración.

Para esta componentes de los estudios se prevé la contratación de un investigador uruguayo, seleccionado por la institución gestora del proyecto, con un perfil de experto en temas de arqueología e historia. Se estima la recopilación y organización de este estudio inicial en un plazo de dos meses.

#### **b) Revisión sobre el marco legal y las competencias administrativas sobre la zona y los bienes objeto de estudio.**

El estudio incluirá una revisión de las condiciones normativas que afectarían las posibilidades de estudiar, rescatar y proteger bienes arqueológicos y patrimoniales relacionados con los barcos depositados en la Bahía de Montevideo. El estudio se realizará ordenando la normativa vigente que afecta las actividades específicas propuestas relacionadas con el trabajo con patrimonio cultural, así como considerando

las competencias administrativas de los posibles actores locales a involucrar en el proyecto.

Para esta componente de los estudios se prevé la contratación de un investigador uruguayo, seleccionado por la institución gestora del proyecto, con un perfil técnico de experto en análisis normativo. Se estima la recopilación y organización de este estudio inicial en un plazo de dos meses

### **c) Inspección del emplazamiento de las operaciones arqueológicas.**

Una vez que el relevamiento histórico haya hecho un avance significativo, ubicando las embarcaciones más interesantes, y decidiendo estratégicamente un posible orden de inicio de actuaciones de rescate, será esencial realizar acciones de inspección del lugar. Para esto habrá que reunir además información sobre pautas de tráfico; reglamentaciones; uso de amarre; instalaciones de apoyo; así como sobre oceanografía física, química y biológica del área de trabajo.

Esta tarea estará a cargo de la persona responsable de la actividad del punto (a).

### **d) Estudio de pre-factibilidad de mercado para la creación y mantenimiento de un Museo.**

En última instancia la interrogante sobre el éxito de cualquier trabajo de seguimiento en un escenario de recursos escasos para la intervención desde las instituciones públicas estará determinada por la proyección del valor comercial de los descubrimientos, tanto para los uruguayos como para los turistas internacionales. Por lo tanto, una vez producidas las inspecciones del lugar, indicando aproximadamente qué tipo de materiales se pueden recuperar y con una estimación sobre a qué costo se podría concretar, se debería realizar un estudio de mercado de museología - a nivel de prefactibilidad - como en las dos tareas anteriores.

Para esta componente de los estudios se prevé la contratación de dos expertos: un investigador canadiense, seleccionado por la institución gestora del proyecto, con un perfil técnico de experto en análisis de pre-factibilidad de museos y un investigador, de perfil similar, proveniente de una institución de América Latina. La tarea requerirá como insumo previo la información aportada por las actividades (a) y (b). Se estima la realización de esta fase del estudio en una consultoría de dos semanas de duración.

### **e) Estudio preliminar de planificación urbana.**

Sobre la base del estudio de pre-factibilidad de la construcción de un museo marítimo analizado en el punto anterior, se estudiará el impacto potencial en los planes de desarrollo urbano de la ciudad de Montevideo y de regeneración del espacio costero-portuario de la Bahía. El estudio revisará la posible coordinación de actuaciones para concretar la construcción de un museo con las actividades actualmente en curso en torno a la Bahía.

Para esta componente de los estudios se prevé la contratación de un investigador uruguayo, seleccionado por la institución gestora del proyecto, con un perfil técnico de experto en planificación urbana . Se estima la realización de esta fase del estudio en una consultoría de tres semanas de duración

#### **f) Estrategia de promoción y comunicación con la opinión pública.**

Durante la ejecución del proyecto se desarrollará una estrategia de comunicación destinada a sensibilizar a la opinión pública sobre la importancia de este tipo de intervenciones. También se desarrollará una estrategia de promoción de la actividad ante los sectores empresariales privados estrechamente vinculados a las actividades portuarias y marítimas, con el fin de articular su apoyo financiero a las acciones de seguimiento del proyecto.

Para estas componentes de los estudios se prevé la contratación de: un periodista uruguayo, seleccionado por la institución gestora del proyecto, y una persona uruguaya, con un perfil de promotor de iniciativas de desarrollo urbano con el sector privado.

### **4. EQUIPO DE TRABAJO**

Los beneficiarios de la subvención inicial aportada por el CIID/IDRC, si bien no disponen de posibilidades de contribución financiera, aportará al proyecto todo el apoyo de su personal técnico.

La CNPCN junto con la Fundación y el CIID/IDRC definirán e invitarán a un conjunto de instituciones locales, consideradas clave para el avance y la operativa del proyecto, a integrar un equipo de trabajo que actuará como consejo asesor. La coordinación y seguimiento del proyecto estará a cargo de representantes de ambas instituciones.

El experto canadiense que se vincule en el proyecto realizará asesoramiento en las tareas específicas, y través de sus trabajos, colaborará también en una labor de capacitación. También participará en la revisión de los documentos finales de esta primera fase.

### **5. RESULTADOS ESPERADOS**

- Información adecuada para la toma de decisión sobre la factibilidad del trabajo propuesto.
- Un informe del proyecto con los componentes básicos analizados, como información útil para presentar ante otras instituciones con capacidad de financiar las fases siguientes del programa.
- Una estructura básica de instituciones que permita definir el núcleo de una futura corporación formalmente establecida para facilita la implementación de las fases últimas del proyecto.
- Una estrategia de difusión del proceso y los productos logrados ante medios de comunicación.
- Una experiencia de coordinación institucional para la valoración y rescate de patrimonio histórico, con la componente agregada de impacto final como programa de regeneración urbana en la zona costera de la ciudad de Montevideo.

## Patrimonio Arqueológico Subacuático de la Bahía de Montevideo

1. [Introducción](#).
2. [Informe](#) sobre la Bahía de Montevideo - Listado Identificado de Naufragios (*Cristina Montalbán*).
3. [Informe](#) sobre la Normativa Legal para la Investigación, Manejo, Recuperación y Valorización del Patrimonio Arqueológico Subacuático del Uruguay (*Dr. Julio Díaz Solsona*).
4. [Informe](#) sobre posibles impactos del patrimonio arqueológico subacuático en la territorialidad física y cultural de la ciudad (*Arq. William Rey*).

**Fundación Amigos del Patrimonio**  
*Montevideo, 21 de junio de 2000*

### INTRODUCCIÓN

El presente trabajo, es el resultado de diferentes aportes disciplinares, cuyo objetivo central es realizar un primer abordaje al tema del patrimonio arqueológico subacuático, existente en la Bahía de Montevideo.

Para esto, se han identificado los componentes fundamentales de dicho patrimonio, partir de una tarea de investigación en archivos, bibliotecas y hemerotecas de nuestro país. Se trata de un listado de diferentes embarcaciones que cronológicamente abarca desde 1772, fecha en que se registra el primer naufragio en el sitio con la Fragata La Aurora, hasta 1930 con la identificación de una lancha cuyas funciones era realizar transbordo de carga a embarcaciones de mayor calado. Se asienta en dicho listado información diversa, referida a las características de las embarcaciones, los trayectos que realizaba, los destinos frecuentes, la carga que contenía al momento del naufragio, el equipamiento propio de la embarcación, número posible de víctimas, particularidades del accidente, etc. La autoría de este trabajo corresponde a la investigadora Cristina Montalbán.

Un segundo capítulo, refiere al marco jurídico actualmente vigente en el Uruguay, así como las instituciones públicas directamente involucradas en la materia patrimonial. Se establece allí también la normativa legal actualmente en curso, tanto para la investigación como para el manejo, recuperación y valorización del patrimonio arqueológico subacuático en particular. De dicho trabajo es autor el Dr. Julio Díaz Solsona.

Finalmente, un último capítulo se orienta a evaluar las posibles relaciones de dicho patrimonio arqueológico subacuático con los bienes culturales más próximos a él, ubicados en las inmediaciones de la Bahía de Montevideo, estableciendo posibles conexiones entre los mismos a través de los programas de rescate, puesta en valor y difusión. Se establecen así mismo, apreciaciones respecto de posibles impactos en el territorio físico y cultural de la ciudad. Este capítulo ha sido desarrollado por la Consultora Sur Ambiente y Región.

## **BAHÍA DE MONTEVIDEO - LISTADO IDENTIFICADO DE NAUFRAGIOS**

### **1772- La Aurora**

Fragata de 28 cañones construida en La Carraca en 1738. Naufragó en la bahía de Montevideo cuando iba en viaje desde el Perú - con importante carga de valores- para España. En el área donde se hundió esta fragata se efectuaron trabajos durante los cuales se hallaron 2 barras de plata - cada una de 70 libras, (datos del libro "Tesoros perdidos, enterrados o sumergidos", de Ferris Coffman). Estas piezas fueron encontradas en 1880, cerca de las Piedras de San Pedro. Presentaban la fecha de 1772 y características que las identificaban como provenientes casi con seguridad de las minas de Chile.

El descubrimiento de las mismas habría ocurrido mientras se verificaban tareas de dragado. La mayor parte del tesoro no ha podido ser ubicado, como tampoco lo fueron los restos de la nave.

### **1779 -Junio 13- Urca Visitación**

Urca española destinada a transportar las expediciones pobladoras de la Patagonia. El 7 de junio habían embarcado en Buenos Aires 15 familias y 6 solteros. Ya encontrándose en el puerto de Montevideo, la nave fue sorprendida por un temporal que rompió sus amarras. El viento la tiraba sobre las piedras de San José. Se picaron entonces los tres palos para tratar de mantenerla, pero el peligro no se conjuró pues el viento y la fuerza de la corriente continuaron llevándolos sobre los escollos. Al trabajar las piedras sobre los fondos, éstos se dañaron, comenzando a hacer agua.

Los 69 pobladores, así como los tripulantes se salvaron luego de dos días de angustiada situación, hasta que el 15, cuando el tiempo lo permitió, llegaron las embarcaciones de ayuda. Se ahogaron todos los animales que iban en la bodega, recogiéndose, cuando salieron a la costa, muchos de los efectos de los inmigrantes, así como útiles de apoyo para la colonia Patagónica. (A.G.N. Montevideo, A.G.A. Caja 85 - Carpeta 9 D doc. 57, Caja 87- Carpeta 1, doc. 6, Caja 89 Carpeta 5 A doc. 7 - Apolant, Juan A. "Operativo Patagonia, historia de la mayor aportación demográfica masiva a la Banda Oriental". Imp. Letras. Montevideo. 1970 Pág. 101- Ratto, Héctor, "Actividades Marítimas en la Patagonia durante los Siglos XVII y XVIII". Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación y Comunicaciones. Buenos Aires. Imp. Kraft. 1930. Pág. 144.)

### **1792 -Mayo 29- Grimaldi**

Esta fragata, cuyo Capitán era Gerónimo de Zalvidea, desempeñaba la tarea de correo marítimo. Habiendo llegado al fondeadero y anclado donde lo hacían los navíos del Rey, empezó a garrear al levantarse el temporal, a pesar de estar fondeada con todas sus anclas. El buque daba fuertes golpes contra las piedras al Oeste del desembarcadero de la época - situado al extremo Norte de la calle San Felipe (Misiones)-. Poco después comenzó a hacer agua y se llenaron sus bodegas y entrepuentes, volcándose sobre una de las bandas.

En junio se efectuó un peritaje para el salvamento, iniciándose éste con la colaboración de la fragata de S.M. "Santa María Magdalena" y el bergantín "El Carmen". Las maniobras de salvataje resultaron complicadas, por lo que fue muy elevada la cotización

por los trabajos y útiles indispensables para los mismos, de forma que se superaba el propio valor del buque. Se determinó entonces sacar todo lo aprovechable de la arboladura y casco y abandonar el resto. (Ferrés, C. "Proyectos de Faros y Organización de elementos de Salvataje" Carranza, Anjel J. Op. Cit. Vol. I. Tomos 1 y 2 Pág 35. )

### **1792 -Mayo 30- Nuestra Señora De Loreto**

Fragata española de 40 cañones, eslora 48.60 metros, manga 19.90, construida en El Ferrol.

Capitán Diego Guiral.

Su carga principal consistía en 150 toneladas de mercurio, el cual se usaba para el proceso de extracción del oro y la plata.

Su destino - sin escalas- era Perú. A la altura de Puerto Madryn se le quebró uno de los palos, debiendo volver hacia Montevideo con el fin de reparar la avería. Fondeada ya en la bahía, fue tomada por el recio temporal que le llevó frente a la peligrosa punta de San José. La nave había quedado varada sobre una roca que abrió el casco, por donde se inundó rápidamente, quedando fuera del agua solamente el castillo de popa donde se agruparon las 200 personas que iban a bordo.

La costa estaba a unos 400 metros, pero el temporal y el viento reinante hacía difícil el llegar hasta la nave. Entre el sonido de los cañonazos en pedido de auxilio, se preparó una jangada en la cual se enviaron 6 marineros, los cuales lograron llegar a la playa de Los Padres. Salió luego otra en la cual iban 21 náufragos, pero ésta se dio vuelta, ahogándose todos.

Ante esta desgracia, los demás permanecieron a bordo, hasta que habiendo cedido la tormenta se enviaron algunas lanchas que los socorrieron.

Según documentación oficial, la carga de azogue, que como se dijo, era indispensable para operar en las minas de Potosí, había sido rescatada, al igual que muchos cañones, bayonetas y útiles del buque, todo lo cual fue prolijamente inventariado por los responsables del salvataje.

En abril y junio de 1891, sin embargo, se anunciaba haberse comenzado trabajos "...para extraer....el cargamento de azogue...." en el casco de "Nuestra Señora de Loreto" sumergida cerca de la punta de San José, en las inmediaciones del Hotel Balneario....bajo la dirección del práctico Mayor Don Manuel Sosa....."

En enero de 1892 "El Conciliador" (de Maldonado) aludía a que se habían reanudado los trabajos "con un vigor digno de mejor suerte" y en julio del mismo año, según noticia que daba "El Telégrafo Marítimo" volvían a reiniciarse los mismos para "...extraer los tesoros que se dice que hay dentro del casco de la barca española "Nuestra Señora de Loreto..." agregando que se había traído una bomba desde Inglaterra para la extracción del barro.

En octubre de 1893 se informaba haberse reanudado tales tareas. En julio de 1919 se planteó una nueva solicitud para efectuar trabajos en la nave "Nuestra Sra. de Loreto" por parte de los Sres., Luis Polanco y Juan Domelli, quienes reclamaron 50% del tesoro que aseguraban se encontraba en sus bodegas, pidiendo a

su vez, que el Estado se hiciera cargo de colaborar con el material y personal necesario para su extracción.

(Ferrés, C. "Proyectos de Faros y Organización de elementos de Salvataje", Carranza, Anjel Justiniano, "Campañas Navales de la República Argentina- Cuadros Históricos. Vol. I- Tomos 1 y 2. Pág. 35 - Vol. III- Notas Complementarias. Pág. 14. 2ª ed. Buenos Aires. 1962. "El Siglo" Abril 10 de 1891 N°7788 - "El Conciliador" Enero 3 de 1892- "El Telégrafo Marítimo-Julio 22 de 1892 -Nº 161- "El Telégrafo Marítimo- Octubre 18 de 1893 Nº 232 - "Tribuna Popular" Julio 11 de 1919 Nº11997)

### **1796- Diciembre 9- San Miguel (Alias "La Margarita")**

Fragata al mando del Capitán Juan Vidal. Estando lista para zarpar hacia Cádiz, un fuerte temporal la hizo naufragar en el puerto de Montevideo, motivando las denuncias del Gobernador Brigadier Bustamante y Guerra por la falta absoluta de auxilios y recursos para colaborar en tales penosas circunstancias. (Ferrés, C. Ob. Cit.)

### **1799 -Setiembre 8- 8 Embarcaciones**

En este día se hundieron 8 embarcaciones como consecuencia de un fuerte pampero que azotó el puerto montevideano.

Es probable que una de las naves naufragadas haya sido la fragata portuguesa apresada por los corsarios Lázaro Brunet y Nicolás Simon. Estos habían trasladado dicha fragata –cargada de esclavos- conjuntamente con un brick, para ser vendidos en Montevideo. Hay informes acerca de que la fragata naufragó en la entrada del puerto. Carranza ubica entre los buques enviados a la costa en este temporal, a la fragata de S.M.C "Santa María Magdalena" y la corbeta "Descubierta".

El 20 de agosto de 1903, durante trabajos de limpieza y profundización realizados por la draga "Uruguay IV" en el lugar donde se ubicaría la dársena 2, a unos 220 mts de la costa, se detectó un escollo durante las tareas de dragado. Se solicitó entonces la colaboración de un buzo, el que constató el día 23, la existencia de un casco sumergido en una profundidad de 3.50 a 6 metros.

El hallazgo se ubicó en las proximidades de una caleta que históricamente se denominaba "puerto chico", en dirección de prolongación de la calle Cerro (Bartolomé Mitre). Un muelle, construido siguiendo la línea de la calle San Joaquín (Treinta y Tres) protegía a los buques de los fuertes vientos del S.E.

Se determinó que la longitud de los restos eran de 35 a 40 metros y que pertenecían a la obra viva de un navío. Era opinión mayoritaria -por el estado de las maderas y la profundidad en que estaban- que el naufragio debía haberse producido entre los primeros años del siglo pasado o los últimos del anterior, así como que por su dimensión y estructura (en que se hallaron grandes clavos y gruesos pernos corroídos al igual que los agarraderos del timón)- pertenecían a una nave de guerra.

El Ingeniero Riva reconstruyó una sección de la quilla y algunas costillas, hallándose además otras piezas: una de ellas, por su forma, parecía corresponder a una de las cofas y otra de las rescatadas parecía ser una cureña pequeña, como las utilizadas para un cañón de señales. Los demás trozos de madera extraídos no pudieron ser catalogados por ser de poca dimensión y estar muy deformados.

Se sacaron además 15 cañones que fueron depositados en la Isla Libertad. Los mismos fueron estudiados también por los distintos profesionales involucrados en los trabajos: Enrique M. Antuña, (responsable de la nota periodística que nos informa y quien divulgó la noticia en Buenos Aires), el Ingeniero Riva, Francisco J. Ros aficionado a los temas navales y estudioso del período colonial, el Dr. Daniel García Acevedo Profesor de Historia Nacional en la Universidad, el Dr. José Pedro Massera y algunos otros que no se identifican.

Se trataba de 12 cañones de aproximadamente 3.35 metros de largo con 13 cm de diámetro en la boca, y los 3 restantes de unos 2 metros con 9 cm de diámetro. Se hallaron asimismo gran cantidad de balas que correspondían a ambas medidas, macizas, pero desgastadas y deformadas con adherencias en una gruesa capa que las recubre como una argamasa y que solamente podían desprenderse algunos trozos con golpes de martillo.

En base a lo encontrado, algunos de los especialistas opinaron hallarse frente a los restos de un galeón cuyo naufragio incluso podía pensarse anterior a la fundación de Montevideo. El Sr. Antuña manejando los datos históricos disponibles argumentó que podría haber una serie de opciones para identificar la nave naufragada: la fragata "Flora", la "Descubierta" o incluso la "Atrevida".

Descartando la posibilidad de que fuera la "Flora", con la suposición que el casco de este buque haya sido extraído ya mucho antes, el Sr. Antuña se abocó entonces a enumerar las razones en que fundamentó la posibilidad de que los restos pudieran corresponder a una u otra de las corbetas que integraron la famosa expedición de Malaspina: una naufragada durante un temporal en 1799 y la otra incendiada cuando los ingleses tomaron la ciudad en 1807.

Apoyado en la descripción que se verifica de las naves al comienzo del "Diario" que relata los detalles de la citada expedición, el Sr. Antuña halló coincidencias en los datos de medidas, clavazón de hierro y forro de cobre, agregando que podía suponerse que la "Descubierta"- por su escaso calado- podría haberse encontrado anclada, en ocasión del siniestro, en proximidades del llamado "puerto chico", punto de anclaje oficial y que habría sido arrastrada por el temporal hasta el lugar donde se hallaron los restos. En cuanto a la argumentación de que fuese la "Atrevida" lo incluimos en el apartado correspondiente a dicha nave (Ferrés C. Ob. Cit. - Tanzi, Héctor "El Virreinato desde 1790 a 1806" en "Historia Marítima Argentina." Armada Argentina. Secretaría General Naval. Departamento de Estudios Históricos. Buenos Aires. Tomo IV. Pág. 300. Carranza, Anjel J. Vol III. Ob. Cit. Pág. 16) ("La Tribuna Popular" Octubre 12 de 1903 N° 7747- Octubre 14 de 1903 N° 7749).

### **1800- Abril- La Gertrudis**

Bergantín propiedad de D. Agustín Rodríguez Crespo de La Habana. Capitán y Maestre Antonio de Arraga.

"La Gertrudis" naufragó en el puerto montevideano, anclada cerca del Cubo del Norte. Traía cables, velas y pertrechos para la fragata "Victoria", perteneciente al mismo dueño que este bergantín, los que pudieron recuperarse.

La razón principal del siniestro fue el que el buque se hallaba en mal estado por falta de carena, a lo que se unió el no habersele auxiliado en tiempo.

El naufragio se verificó con tiempo sereno, apareciendo a pique por la mañana. Ya en días anteriores estaba haciendo agua, anotando la documentación estudiada, que se hacían funcionar las bombas permanentemente. (A.G.N. Aduana de Montevideo. Caja 245 Carpeta N°31).

### **1800- Noviembre 24- San Pedro (Alias "La Reyna")**

Navío perteneciente a una Compañía de Comerciantes del Consulado de Cádiz. Arribó a Montevideo el 19 de febrero de 1799, procedente de Lima.

Capitán Antonio de Vegas, 2º Piloto Matías del Cerro.

El "San Pedro" se perdió al dar contra el Bajo de la Familia, estropeándose completamente. Sus restos se vendieron posteriormente. (A.G.N. Aduana de Montevideo. Caja 247 Carpeta N° 33).

### **1807- Febrero 3- La Atrevida**

La conocida corbeta, que había quedado "a tiro de fusil de las baterías de la ciudad ocupada" fue incendiada por su Capitán Antonio Ibarra. Las razones que se manejaron fue el poder evitar que la Escuadra inglesa entrara de inmediato a puerto, dando tiempo a que la tropa se salvase en lanchas en la falda del Cerro y por otro lado el impedir que la nave (al igual que otras cañoneras que también se prendieron fuego) cayera en manos de los invasores.

Según lo argumentado por el Sr. Enrique Antuña, los restos hallados en agosto de 1903, durante los trabajos de dragado en lo que luego sería la Dársena 2, podrían corresponder a la "Atrevida". En cuanto a la hipótesis de que se tratase del histórico buque, se decía que: de acuerdo a no haber aparecido los restos de proa se podría deducir que ese barco pudiera haber sido incendiado, pues el fuego habría producido la explosión del depósito de la pólvora, a consecuencia de lo que se habría destruido la proa, hundiendo el resto.

Se sabe además que la corbeta había sido incendiada por su comandante Antonio Leal de Ibarra cuando los ingleses se apoderaron de la batería de San José. El mencionado Antuña refirió haber consultado un plano británico en que se especificaban los movimientos de sus tropas, fijándose el fondeadero de la "Atrevida" en un punto cercano a la batería de San José.

Suponiendo que debido al incendio se quemara el molinete que sostenía la cadena del ancla, el buque pudo haber derivado con la corriente hasta el lugar donde se han verificado los hallazgos (Martínez Montero, Homero "El Apostadero de Montevideo" Pág. 95) ("La Tribuna Popular" Octubre 12 de 1903 N° 7747 - Octubre 14 de 1903 N° 7749).

### **1811- Junio 25- San Nicolás de Bari**

Fragata española, procedente de Málaga, Capitán José Antonio Ituño, Maestre José de Cevallos, Práctico Lázaro Leiton. Esta nave surta en la Bahía, había embarcado en sus bodegas pólvora en depósito, por orden del Comandante de este Apostadero. La misma comenzó a descargarse por las órdenes del mismo, concluyéndose esta operación el 22 de junio.

Posteriormente se comenzó el barrido y baldeo de la fragata en previsión de los derrames, encontrando que aún quedaba abordo gran cantidad de pólvora, por lo que se dio aviso para que la superioridad diera orden para recogerla. Esto no llegó a verificarse porque el 25 a las 11 de la mañana se produjo su voladura, incendio y

posterior hundimiento, con varios tripulantes a bordo. La nave quedó a pique en la Bahía. (A.G.N. Aduana de Montevideo. Caja 302 Carpeta N° 82 - Caja 319 Carpeta N° 84).

### **1811- Tránsito**

Capitán Tomás de Sostoa y Achucarro. Goleta zarpando para Cádiz, se hundió al ser tomada por un temporal.

### **1811- Monte Toro**

Bergantín español, naufragó a causa de una tormenta en la playa de La Aguada, inmediato a la Capilla del Carmen.

Se anunciaba el remate de sus restos en los días 12,13 y 14 de diciembre, pudiendo obtenerse detalles de los efectos en la casa del Consignatario D. Francisco Juanicó. ( A.G.N. Aduana de Montevideo. Caja 306 Carpeta N° 84 - Gazeta de Montevideo. Imprenta de la Ciudad de Montevideo. N° 4 Martes 26 de Noviembre de 1811. Pág. 40)

### **1812- Flora**

Fragata de 44 cañones naufragada en el puerto de Montevideo. El sitio de su naufragio fue tomado como referencia al planificarse obras en la bahía. El Ingeniero Carlos Enrique Pellegrini en su "Memoria elevada al Excelentísimo. Gobierno de la República Oriental del Uruguay sobre el establecimiento de un nuevo muelle y la consiguiente formación de un puerto abrigado, en la bahía de Montevideo", proyectaba hacer un muelle macizo de 180 varas que uniera el extremo del desembarcadero existente en 1833 con el casco a pique de la fragata "Flora" que se encontraba en su dirección. El mencionado muelle, se construiría en el mismo paraje en que se ubicó el muelle de madera que se construyó antes del Consulado de Comercio, (en la prolongación de la calle de Treinta y Tres).

En apoyo a la teoría de que los restos hallados en 1903, durante los trabajos de dragado no correspondían a la "Flora", se manejaron distintos argumentos: - los restos encontrados se ubicaban en la prolongación precisa de la calle Cerro(Bartolomé Mitre), a más de 250 metros del paraje en que se determinaban los restos de la "Flora" y a 220 metros de la costa, es decir a 40 metros más afuera en relación de donde se ubicaban la dicha fragata. Además, se manejaba la posibilidad de que la "Flora" hubiera sido ya removida, pues en el mismo paraje en que estuvo el antiguo muelle construido en la prolongación de la calle Treinta y Tres (de San Joaquín en la época colonial) se efectuaba la carga y descarga y el servicio a las naves de guerra y luego se construyó una calzada de piedra para dar acceso a las carretillas de carga. Por lo expuesto, si los restos de la "Flora" estaban casi a flor de agua, y el paraje tenía tal movimiento, sería lógico pensar que tal escollo fuera extraído ya mucho antes ( Pellegrini, Carlos."Memoria elevada al Excelentísimo Gobierno de la República Oriental del Uruguay sobre el establecimiento de un nuevo muelle, y la consiguiente formación de un puerto abrigado, en la bahía de Montevideo". Imprenta de la Independencia. Montevideo. 1833- "La Tribuna Popular"- Octubre 14 de 1903 N°7449).

### **1812- Noviembre- Nuestra Señora del Carmen**

Balandra naufragada en la zona al pie del Cerro, con carga de carbón. Cap. José Fernández.

Se lograron salvar algunos elementos: anclas, botalón, motones, etc. así como parte del carbón, que salió a la costa.

(A.G.N. Aduana de Montevideo. Caja 319 Carpeta N° 96).

### **1814- Mayo 17- Cisne- Vigilancia**

El bergantín "Cisne", comandado por Tomás Sostoa, la goleta "María" y la balandra "Vigilancia" que era conducida por su propietario Francisco Castro, fueron perseguidas por la fragata "Hércules" al mando del Almirante Brown.

En esta circunstancia, mientras la "María" fue capturada, el "Cisne" y la "Vigilancia" se echaron sobre la costa meridional del Cerro, y sus tripulantes les prendieron fuego en el momento de abandonarlas.

Antes de que el bergantín explotara, el Oficial Rafael Méndez, acudió con una partida de 24 Dragones desde las líneas de sitio ubicadas junto al Cerro. Rápidamente sacaron la lancha del "Cisne", pero sufrieron grandes bajas al producirse la explosión, quedando con vida sólo el mencionado Oficial y 4 soldados (Gaceta de Buenos Aires. 1810-1821. Tomo IV. Años 1814-16. Págs. 94-95 - Carranza, A."Campañas Navales de la República Argentina" Pág. 269)

### **1829- Julio 10- Heloisa**

Bergantín argentino, fue tomado por el temporal a la vista del puerto.

Debió picar los palos para salvarse del naufragio total, siendo auxiliado por el 2º del bergantín imperial "Piraja" -D.Rodrigo José Riveira- y el voluntario D. Pedro Ferreira Denís, quienes se arriesgaron en una lancha del mencionado buque para llegar hasta el bergantín y prestarle la ayuda que necesitaban. El 9 de setiembre se remató el "Heloisa" en el estado en que había quedado. ("El Universal" Lunes 20 de Julio de 1829 N° 28).

### **1829- Setiembre -San Serapio**

Zumaca argentina naufragada frente a la playa de Arroyo Seco. Se anunciaba para el jueves 10 de setiembre por la mañana, el remate- en uno de los almacenes de las Bóvedas de la jarcia, cabos, cabullería, velamen- y el mismo día por la tarde en el almacén naval de Roque Smith -frente al muelle- el del casco en el estado en que se hallaba varado en el lugar del siniestro. ("El Universal"- Miércoles 9 de setiembre de 1829- N° 69)

### **1833- Abril -Hervidero**

Goleta naufragada en el Cubo del Norte. Se remató su casco varado en dicho punto con sus dos palos, bauprés, una bomba y cocina, y a continuación el aparejo depositado en el almacén 25, frente a las obras nuevas del Consulado, además de 1 bote de remos, timón y palos 1 ancla con cepo de hierro, vergas, velámen, cables, jarcias, escandallos, sondalezas, zunchos de fierro, motones, cuadernales, masteleros, 1 bomba, bocina, 1 amarra de hierro, etc. ("El Fanal" Abril 29 de 1833 N° 224)

### **1835- Febrero- J´Ashman**

Bergantín americano, siniestrado en la punta de San José. El 23 de dicho mes se remataron sus restos con todos los aparejos, cadenas, anclas, velámen y pertrechos. ("El Universal"- Lunes 23 de febrero de 1835. N° 1639).

### **1840- Noviembre- Balbina**

Zumaca nacional, encalló en el Cubo del Norte. El 16 de noviembre se verificó el remate del casco y aparejos. ("El Nacional"- Noviembre 16 de 1840. N°589).

### **1841- Abril- Ullises**

Barca sarda, procedente de Málaga, varó en la punta de San José. El 6 de mayo de remataba su cargamento consistente en vino carlón en pipas, aguardiente, anisado, aceite en cuarterolas y botijuelas, papel de astraza, florete y medio florete, almendras, jabón, pasas de uva, cominos, ciruelas, avellanas, aceitunas, paño, cobertores de lana y artículos de tienda. ("El Nacional" Abril 28 de 1841. N°719).

### **1841- Octubre- Luisa**

Goleta nacional, se fue a pique frente a la batería de San José, no habiendo obtenido resultado los esfuerzos para extraerlo ("El Constitucional" Octubre 29 de 1841. N°819).

### **1842- Enero- George Henry**

Bergantín goleta americano, encalló en la playa Norte de este puerto, siendo rematado los palos, jarcias, cadenas, anclas, velas, motones y el casco de 120 toneladas encallado y en el estado en que había quedado. ("El Nacional" Enero 26 de 1842. N° 940).

### **1844- Mayo 10- Asilo de la Virtud**

Bergantín brasileño. Naufragó debido al fuerte viento sudoeste, que lo arrojó sobre la costa del Fuerte de San José. El lunes 13 Rafael Ruano remató los restos del casco, palos y jarcias que estaban sobre la costa desde la playa de Arroyo Seco hasta la ciudad.

Los 8 tripulantes fueron socorridos con un fondo promovido por el Ministerio de Guerra y Marina. ("El Nacional" Mayo 11 de 1844. N° 1549- Julio 13 de 1844 N° 1673).

### **1844- Mayo 10- Jorge Enrique**

Bergantín goleta inglés de 130 toneladas de porte. Naufragó en la playa de La Aguada, quedando encallado. El 15 se anunciaba su venta con todos los útiles para navegar. En la noticia del 22 se decía que el casco no había sufrido al encallar y que podía ser sacado con facilidad "por las ventajas que ofrece el terreno donde se halla" ("El Nacional". Mayo 15 de 1844. N° 1626- Mayo 22 de 1844- N° 1631).

### **1844- Mayo- Susan**

Bergantín americano, debido al temporal se fue contra la playa. El día 21 de mayo se remataba en el estado en que había quedado. ("El Nacional" Mayo 18 de 1844. Pág. 1628).

### **1844- Mayo- Dos Hermanos**

Polacra luquesa, encalló en la playa de la Aguada. El día 21 de mayo se remataba su casco de 90 toneladas de porte, forrado y clavado en cobre, con dos palos mayores, bauprés, etc., en el estado en que había quedado. ("El Nacional" Mayo 21 de 1844- N° 1630).

### **1844- Mayo- Flor del Sud**

Goleta luquesa anclada en el puerto, fue arrojada por el viento a la costa. Se remató el 31 de mayo las jarcias, palos, bergas, motones, fogón, botavara y demás efectos. En la tarde se haría lo propio con el casco encallado en la playa. ("El Nacional" Mayo 31 de 1844 -N° 1639).

### **1844- Noviembre- San José**

Patacho brasileño, de 157 toneladas de porte, Capitán Juan González dos Reyes, procedente de Santos con destino a Buenos Aires, cargamento de azúcar. Naufragó en la playa del Saladero de Ramírez. El sábado 30 de noviembre se publicitó su remate del casco forrado y clavado en cobre, con el resto de la carga. Posteriormente volvió a indicarse el remate. ("El Constitucional". Noviembre 28 de 1844. N° 1743- Diciembre 4 de 1844 N° 1748).

### **1845- Febrero –Celte**

Barca francesa, encalló en la playa de Arroyo Seco. El casco de 207 toneladas, forrado en zinc, palos, vergas, jarcias velas, cadenas, etc. se remataron el 1° de marzo. ("El Constitucional". Febrero 6 de 1845. N° 1798- Marzo 1° de 1845. N° 1818).

### **1845- Julio 19- Procida**

Bergantín goleta sardo procedente de Santa Catalina. Se fue a pique en el puerto de Montevideo. Su carga de arroz, fariña, leña y esteras, fue rematada en lotes. ("El Constitucional" Julio 29 de 1845. N° 1849).

### **1845- Octubre 20- Curiex**

Bergantín francés, de 197 toneladas Capitán Beaugrand, propietario Carlos De La Rue, procedente de Río de Janeiro con carga de carbón de piedra. Encalló en la Punta de San José en las piedras que llaman de "La Mesa", al S. de dicha punta, cuando venía sin práctico en demanda del puerto. Se le dieron todos los auxilios, mandándose a bordo el Práctico del Puerto Sr. Martínez, y después duros esfuerzos, y con el repunte de las aguas logró zafar de allí. Poco después volvió a encallar en la restinga de piedras de la misma punta, agravándose su situación por el violento pampero. Su Capitán decidió el abandono del buque, considerándole perdido, salvándose junto con 10 tripulantes en las lanchas. El Capitán volvió a bordo cuando amainó en algo el temporal, pudiendo recoger los papeles del buque. El casco había quedado en ese lugar abandonado, intimando la Capitanía del Puerto a que en 15 días debían sacar el buque, procediendo dicha Comandancia, en caso de no aparecer responsables, a la donación del mismo a quienes se ocuparan de esta operación. El 25 de octubre se promocionó el remate de la carga de carbón existente a bordo, siendo de cuenta y riesgo del comprador, sacarlo.

El casco no fue removido en el tiempo señalado, a pesar de que los propietarios se habían hecho presentes en las dependencias de la Capitanía dando seguridad de que iban a efectuar la operación de deshacer el buque en un plazo prudencial. El día 29 de diciembre, debido a la fuerza de la corriente parte del casco fue arrojado por la marea, sobre la "Farrupilla", pudiendo evitarse un nuevo siniestro por la intervención de la falúa de la Capitanía. ("Comercio del Plata". Octubre 21 de 1845. N° 18- Octubre 22 de 1845. N° 19- Noviembre 26 de 1845 N°48 - Diciembre 13 de 1845 N°62 - Diciembre 30 de 1845 N° 15 - "El Constitucional" Octubre 23 de 1845. N° 1920).

### **1846- Mayo 28- Black Hawk**

Bergantín americano que procedía de New York para nuestro puerto. A causa de la niebla varó en la Punta de San José pudiendo zafar posteriormente. ("Comercio del Plata" Mayo 30 de 1846. N°190).

### **1846- Mayo 29- Omega**

Bergantín francés, varó en la restinga sudoeste de la Isla Libertad, logrando salir más tarde de la difícil situación. ("Comercio del Plata". Mayo 30 1846. N° 190).

### **1846- Octubre 5- Angelo**

Bergantín sardo al mando del Capitán Pierángelo, procedente de Génova. Varó cuando entraba a puerto en la restinga de San José. El buque se tumbó sobre su costado de babor, logrando zafar por la noche con el auxilio de varios buques de la Estación Sarda. ("Comercio del Plata". Octubre 6 y 7 de 1846- Nos. 295-296).

### **1846- Octubre 19- Luisa**

Goleta Sarda procedente de Colonia, varó en la restinga de San José. Logró zafar. ("Comercio del Plata". Octubre 20-21 de 1846. N° 307-308).

### **1846- Diciembre 1º- Mercurio**

Barca inglesa arribando de su viaje desde Liverpool con destino al puerto de Montevideo, varó a media noche en las piedras de San José. Pudo desencallar tras haber alijado alguna carga. ("Comercio del Plata". Diciembre 3 de 1846. N° 345).

### **1847- Enero 25 -Una balandra y embarcaciones menores**

Debido al temporal una balandra que entraba al puerto se fue a pique frente a la Punta de San José pereciendo la tripulación.

Algunas embarcaciones menores también se fueron a la costa. ("El Constitucional" Enero 26 1847. N°2990).

### **1847- Agosto 5- Caris**

Barca americana, proveniente de Setubal con cargamento de sal. Capitán Nickerson. Varó en la restinga de piedra de la Isla Libertad. Pudo zafar con la ayuda de buques de guerra brasileños y franceses, pero perdió el timón. ("Comercio del Plata" Agosto 7 de 1847. N° 541).

### **1847- Setiembre 9- Tryo**

Bergantín inglés, de Cádiz para Montevideo. Varó sobre la restinga de la Punta de San José. Pudo zafar por sus propios medios. ("Comercio del Plata". Setiembre 10 de 1847. N° 568).

### **1848- Febrero 25- Helios**

Barca rusa, Capitán J. Backlund. Varó, con práctico a bordo, al entrar al puerto de Montevideo. Fue auxiliada por los buques de guerra españoles, brasileños e ingleses, logrando salvarla. ("Comercio del Plata" Marzo 1º de 1848 N° 710).

### **1850- Julio 22- Ville de Rouen**

Barca francesa. Estando fondeada en la boca del puerto, esperando el regreso de M. Le Prédour, debido al temporal reinante desde el día 21, se fue sobre la costa del Cerro, al lado de la calera del Sr. Duplessis, donde se deshizo. Pereció el Ploto, el mozo de cámara y otro tripulante, salvándose el resto incluido el Capitán en bastante malas condiciones, lo que obligó a que se le diera alojamiento en el establecimiento del Sr. Doinel, en la costa del Cerro. El 29 se efectuó el remate de este buque y de los artículos navales salvados ("Comercio del Plata". Julio 24 de 1850. N° 1353 - Julio 26 de 1850. N° 1355).

### **1850- Julio 23- Mercury**

Barca inglesa, Capitán W. S. Lister. Durante el mismo temporal rompió sus amarras, se desarboló completamente, tumbándose luego sobre la costa junto al saladero de Lafone.

El 16 de agosto se realizó el remate de parte de la carga salvada consistente en barriles de vino, tocino, cerveza, tabaco, alquitrán, fariña, zapatos, barriles de pasas, etc.

El 22 de agosto se remató el casco encallado en la costa del Cerro, palos, jarcias, etc., habiéndose hecho lo propio el 16 de agosto con artículos de ferretería y almacén que integraban la carga del buque ("Comercio del Plata". Julio 24 de 1850. N 1353- Agosto 13 de 1850, N° 1370 - Agosto 22 de 1850. N°1377).

### **Vigilante**

Goleta nacional. Debido a las mismas condiciones climáticas cortó amarras y se tumbó cerca del muelle del saladero de Lafone. ("Comercio del Plata". Julio 24 de 1850. N° 1353).

### **Palmar**

Goleta que había sido tomada a la escuadra rosista en 1845 por los franceses, fue arrastrada por el mismo temporal a la costa próxima a la Barra del Miguelete. ("Comercio del Plata". Julio 24 de 1850. N° 1353).

### **Leopoldina**

Bergantín goleta romano, próximo a salir- en lastre- para Río Grande, desarboló el palo trinquete, y garreó sobre la costa del Cerro. Pudo ser auxiliada por el "W. J. Pease". ("Comercio del Plata" Julio 24 de 1850. N° 1353 - Julio 25 de 1850. N° 1354).

### **Alejandro Robertson**

Barca inglesa cargada de guano. Garréo a la costa del Cerro quedando en situación muy peligrosa. El mercante "W.J. Pease" intentó también auxiliarle, no pudiendo acercarse para darle remolque. Posteriormente pudo zafar con grandes averías. ("Comercio del Plata". Julio 24 de 1850. N°1353 Julio 25 de 1850- N° 1354).

### **1851-Julio 3- Peruvian**

Barca inglesa, Capitán Risk. Iba de Glasgow para El Callao con carga de carbón de piedra. A causa del viento garreó de su fondeadero, fuera del puerto, hasta encallar en la restinga del Fuerte de San José donde abrió numerosos rumbos, tumbándose luego sobre el costado de babor. Siendo imposible su salvamento, se le extrajo el velámen, jarcia y algunos otros elementos.

El 8 se remató el casco, de 354 toneladas forrado en cobre, con sus anclas y cadenas, y 500 toneladas de carbón de piedra

El 11 se hizo lo propio con 2 cañones, la cocina, campana, cascos de aguada, gallineros, un bote, lona, útiles de navegación, alquitrán, pintura, provisiones, etc. ("Comercio del Plata". Julio 5 de 1851. N° 1635 - Julio 8 de 1851. N° 1637).

### **1852- Marzo 24- Rosalía**

Barca inglesa, Cap. Thomas May, salió de Montevideo para Liverpool con frutos del país. Al haber detectado un incendio en la bodega volvió a puerto. Al no poder avanzar por la fuerza del viento, fue tomada a remolque para entrar al puerto por el vapor inglés "Locust", pero los dos buques encallaron a la altura del Fuerte de San José. Ambos lograron zafar con el auxilio de los vapores brasileños "D. Pedro" y "Paranaense". La "Rosalía" fue puesta en remate el 15 de mayo, junto con los productos que consistían en su carga: cerda, lana, cueros de potro, cueros vacunos, etc. ("Comercio del Plata". Marzo 26 y 27 de 1852- N°1845 - Mayo 9-10-11 de 1852. N° 1856).

### **1853- Marzo 15- Isabella**

Bergantín inglés, debido al fuerte viento un buque que no pudo ser identificado se le fue encima cortando sus cadenas, y llevándole la marejada a varar en la playa, donde quedó aunque no hacía agua.

El mismo temporal llevó varios botes a la playa. ("Comercio del Plata" Marzo 17 de 1853 N° 2126)

### **1853- Diciembre 21- Argentina**

Vapor de la carrera entre nuestro puerto y el de Buenos Aires. El siniestro se produjo cuando salía de Montevideo con 69 pasajeros y correspondencia, encallando en las primeras restingas de piedra que salen del Cerro, quedando perdido. Los pasajeros fueron auxiliados, y salvados por lanchas de otros buques. El casco y maquinaria fueron rematados el 24 de diciembre.

El 24 de diciembre se remató casco y maquinaria, el 16 de marzo se remataron los objetos salvados: anclas, cadenas, cabos, el encerado, loza, chapas de fierro, restos de lona, pescantes, madera, etc. ("El Nacional". Diciembre 22 de 1853. N° 81 - Diciembre 23 de 1853. N° 82 - "Comercio del Plata" Mayo 14 de 1854 N° 2464).

### **1854- Enero 1º- Brillante**

Goleta nacional. Se fue a pique frente al Cubo del Norte en el fondeadero de los buques de cabotaje. El buque quedó abandonado llamándose la atención de las autoridades sobre el peligro que esto implicaba. Debido a que el buque estaba embargado, los acreedores se presentaron en la Capitanía explicando pedirían la correspondiente autorización judicial para proceder al salvamento ("Comercio del Plata" Enero 6 de 1854. N° 2362 - Enero 7.8 de 1854. N° 2363).

### **1854- Febrero 4- Christine Marie**

Bergantín goleta danés. Al entrar al puerto varó en las piedras del fuerte de San José. Le prestaron auxilio varias embarcaciones del tráfico, logrando que zafara al día siguiente. ("Comercio del Plata" Febrero 5 de 1854. N° 2386).

### **1854- Julio 15- Catherine**

Bergantín goleta inglés de 212 toneladas, procedente de Salado para puertos de Inglaterra, con carga de ceniza y huesos, estaba fondeado fuera del puerto, naufragó en la punta de la Canaleta (al sur). Se salvó la tripulación.

El 17 se remató el casco, encallado frente al Cuartel de Dragones y los 24 útiles de cámara y navegación. ("El Nacional" Julio 15 de 1854. N° 243 - "El Nacional" Julio 22 de 1854- N° 248 - "Comercio del Plata" Julio 16 de 1854. N° 2514 y Julio 21 de 1854 N° 2517).

### **1854- Agosto 19- Parga**

Lugre inglés de Newport con carga de carbón de piedra. Fondeó en la boca del puerto, y cuando entraba varó en la restinga de piedras del fuerte de San José. Logró zafar con la ayuda de varias embarcaciones, aunque con averías en el casco. (Comercio del Plata". Agosto 20 de 1854. N° 2542 - Agosto 21-22 de 1854. N° 2543).

### **1854- Agosto 28- Palmira**

Vapor nacional, Capitán Federico Banfield. Se incendió en el puerto, quemándose las cajas de las ruedas y la cubierta hasta el palo trinquete. Varios vapores de guerra de las estaciones americana y brasileña, le prestaron ayuda y junto con las lanchas de la Capitanía del Puerto lograron apagar el fuego. ("El Nacional" agosto 28 de 1854 N° 278 - "Comercio del Plata" Agosto 28 -29 de 1854. N° 2549).

### **1855- Mayo 14- Plata**

Bergantín Sardo de 260 toneladas, procedente de Génova y Tarragona con carga de vino y mercadería general. Varó por la noche en la punta de San José. Los buques de estación brasileños y franceses unieron sus esfuerzos a los vapores de la Capitanía pero no lograron hacerle zafar por haber bajado la marea. Posteriormente se le alijó la carga y el vapor de guerra "Flambeau" logró conducirlo hasta dentro del puerto, presentando daños en la quilla y haciendo agua. El 30 de junio se remató, destacando su casco forrado en composición, clavado en cobre, con todo su velámen, palos, jarcias y elementos de navegación. ("Comercio del Plata" Mayo 16 de 1855 N° 2756 y Junio 28 de 1855 N° 2790).

### **1855- Junio 8- Joven Emilia**

Goleta entrerriana, patrón Benito Mañasco, estando fondeada próxima a la Aduana Nueva, cargada para transbordar al bergantín inglés "Propontis", fue arrojada por el viento sobre las piedras entre el muelle Victoria y la Aduana. La tripulación logró salvarse, recuperándose también más de 100 cueros salados. ("El Nacional" Junio 8 de 1855. N°504 - "El Comercio del Plata" Junio 8 y 9 de 1855 N°2774).

### **1855- Julio 14- 15**

Debido al fuerte temporal hubo varios siniestros en el puerto:

#### **Concordia**

Zumaca entrerriana fue arrojada a la playa

#### **2º Catalán**

Payleboat nacional

#### **Paula Justina y Pepa**

Goletas, la última de ellas cargada de mercaderías con destino a Salto, todas las embarcaciones nombradas se fueron a pique. ("El Nacional" Julio 16 de 1855 N° 534 - "El Comercio del Plata" Julio 16 .17 de 1855 N° 2805).

La goleta "Pepa" se remató, con los aparejos que habían podido salvarse, en la playa de la Aguada, frente a la quinta de las Albahacas, en el estado en que había quedado, el día 21 ("El Nacional". Julio 19 de 1855 N° 536).

Continuando el viento sudoeste, que arreció por la noche, como a las 11 de la mañana.

### **Continente**

Bergantín brasileño, capitán Jacinto de Faría, estando en franquía, fondeado fuera del puerto, pronto a seguir viaje para Río de Janeiro con frutos del país: pipas de grasa vacuna, grasa y aceite de potro, sebo, etc. garreó sobre la punta de piedra del Fuerte de San José, (en "El Nacional" agrega: en la punta del tajamar del edificio de la nueva aduana). La tripulación picó los palos y una lancha de la Capitanía al mando de Manuel Portela, con 13 efectivos, recibieron parte de la arboladura. Los tripulantes fueron recogidos por un bote del bergantín "Giuseppe".

El 21 se remató el casco con el molinete, fogón económico, porción de leña, botes, etc. Se verificaron sucesivos remates, siendo el último - de las maderas que componían el bergantín, maderas de construcción, cobre, plomo, fierro, etc.- el 13 de noviembre ("El Nacional" Julio 16 de 1855 N° 534 - Julio 19 de 1855 N°536 - "El Comercio del Plata" Julio 16-17 de 1855 N° 2805 - Julio 19-29 de 1855 N° 2807 - Julio 21 de 1855 N° 2808 y Noviembre 10 de 1855 N° 2899)

Se fueron a pique además:

2 lanchas del bergantín español "Previsor"

1 lancha de la bombardera "Adelaida"

1 bote de la goleta "Restauración"

2 lanchas de los calafates

1 lancha de la barca nacional "Liguria"

1 lancha de la barca inglesa "Addy"

2 lanchas del bergantín nacional "Plata"

2 lanchas de la barca sarda "Victoria" ("El Nacional" Julio 16 de 1855 N° 534 - "Comercio del Plata" Julio 16-17 de 1855 N° 2805).

### **1856- Setiembre 26- Johanna**

Barca bremense, en viaje de Quito para Falmouth con carga de sal. Embicó en la restinga de piedras de la Barraca Blanca, frente al saladero de Julio Clauzolles en el Cerro, en momento que entraba al puerto con tiempo lluvioso y cerrazón. Se despacharon varias embarcaciones que lograron salvar la tripulación. El 7 de octubre se remató el casco, velas, jarcia fija y corriente, motones, perchas, etc. ("Comercio del Plata" Setiembre 28 de 1856 N° 3154 - Octubre 4 de 1856 N° 3159).

### **1856- Diciembre 3- Amiral Pleville**

Barca francesa, proveniente de Cádiz, con carga de sal, estando fondeada dentro del puerto, se fue sobre la playa de Arroyo Seco debido al fuerte viento. Fue auxiliada por un vapor de guerra francés- el "Bisson" - que con grandes esfuerzos la pudo poner a flote y la remolcó a su fondeadero. ("Comercio del Plata" Diciembre 4 y 5 de 1856- Nos. 3208 y 3209).

### **1857- Marzo 12- Manuelita**

Goleta nacional procedente de Rosario de Santa Fe, varó a la entrada al puerto en las piedras del fuerte de San José. Cargaba cueros. ("El Nacional". Marzo 12 de 1857 N° 1014 - "Comercio del Plata" Marzo 12 de 1857 N° 3285)

### **1857- Setiembre 4- Salus**

Bergantín inglés con carga de carbón desde Cardiff, varó en la punta del Tajamar, frente a la nueva Aduana. De inmediato fue auxiliada por varios vapores de distintas estaciones navales y las lanchas de la Capitanía y del Resguardo, que consiguieron

hacerle zafar. ("El Nacional" Setiembre 5 de 1857 N° 1172 - "El Comercio del Plata" Setiembre 4 de 1857 N° 3424 - Setiembre 5 de 1857 N° 3425)

### **1858- Agosto 28- Havelock**

Bergantín goleta inglés en viaje desde Liverpool, varó a las 3 de la mañana cuando entraba al puerto en la restinga de piedras cercana a la Isla Libertad (ubicada Norte Sud con respecto a la isla), El buque se desfondó poco después. Se salvaron algunos objetos que se remataron el 2 de setiembre, habiéndose rematado el día anterior el casco naufragado. ("La Nación" agosto 28 de 1858 N° 1066 - Agosto 30-31 de 1858 N° 1067 - "La República" Agosto 28 de 1857 N° 825)

### **1858- Setiembre 16- Columbus**

Fragata inglesa, varó en la punta del fuerte de San José, al oeste del Tajamar de la Nueva Aduana. Los vapores brasileños "Iporá" y "Paraguazú" lograron hacerle zafar. ("La Nación" setiembre 16 de 1858 N° 1080 - Setiembre 30 de 1858 N° 1092)

### **1859- Enero 23 - Lieutenan Calleberg (nominado por el "Comercio del Plata" como Amiral Callenburg)**

Bergantín holandés, Capitán Jan Valkenier, procedente de Cádiz con destino a Montevideo, carga de sal, tocó en un escollo al noroeste de la Isla de Flores, abriéndose un rumbo. El capitán al observar que se estaba hundiendo decidió encallar el buque sobre la costa del Fuerte San José, donde quedó completamente a pique.

La falúa de la Capitanía y algunas embarcaciones de los buques de guerra surtos en el puerto lograron salvar la tripulación, así como el velámen, jarcia, motones, etc. El 28 de marzo se remató el casco, de 200 tons. , forrado y clavado en cobre, encallado en el Rompeolas frente al fuerte de San José, con 2 palos mayores, cabos, etc. El "Comercio del Plata" noticiaba que tras ser rematado, su comprador hizo que le arrastraran hasta frente de la Aduana, pues la marea lo había sacado de la encalladura y lo iba llevando hacia el Sur. El bergantín quedó prácticamente sumergido. ("La Nación" Enero 25 de 1859 N° 1182 - Marzo 26 y 27 de 1859 N° 1229 -1230 "Comercio del Plata" Enero 27 de 1859 N° 107)

### **1859- Junio 2 – Agustincito**

Goleta nacional fondeada fuera del puerto, procedente de Paysandú con carga de carbón de leña. Garreó debido al fuerte viento sudoeste yéndose contra la costa, frente al Cuartel de Dragones. Su tripulación fue salvada por un bote de la Capitanía y por los esfuerzos del Capitán de Cazadores D. Francisco Martínez que se arrojó al agua para colaborar en el salvataje. El agradecimiento por ello fue destacado en una carta de los dueños de la goleta publicada en la prensa. ("Comercio del Plata" Junio 3-4 de 1859 N° 205 - Junio 5 de 1859 N° 206 -Junio 9 de 1859 N° 209)

### **1860-Marzo- Tres Hermanos**

Goleta argentina, naufragó en el puerto a causa del fuerte temporal. El 20 se remató la maniobra, el velámen, motonería y amarraciones. ("La Nación" marzo 18-19 de 1860 N° 1507)

### **1860- Julio 7- Catalina**

Goleta nacional, varó cuando entraba a puerto en las puntas de San Pedro. Fue auxiliada por varias embarcaciones del tráfico que le alijaron de la carga, logrando

ponerle a flote, sufriendo algunas averías su casco y carga. ("La República" Julio 8 de 1860 N° 1343)

#### **1860- Octubre 16- Mignone**

Barca francesa venida de Cabo Verde, fondeada fuera del puerto, garreó por la fuerza del temporal hacia dentro del puerto, chocando con el bergantín español "Monjuich" y yéndose luego sobre la playa donde quedó encallada. ("La Nación" Octubre 17 de 1860 N° 1677 - "La República" Octubre 18 de 1860 N° 1427)

#### **1860- Octubre 16- Nelson**

Bergantín inglés, de 169 toneladas, Cap. C. Rofe entrado el 14 desde Cádiz, quedando fondeado fuera del puerto, garreó a causa del temporal, siendo arrojado sobre las rocas del Cuartel de Dragones. Se perdió totalmente, salvándose la tripulación. Fue rematado el 22 el casco de 169 toneladas de registro, clavado en cobre, forrado en zinc, con los dos palos mayores, molinete, bombas, 2 anclas, cadenas, velas, jarcia firme y corriente, masteleros, motones, rueda de timón, 1 estufa, etc. ("La Nación" Octubre 17 de 1860 N° 1677 - "La República" Octubre 21 de 1860 N° 1430)

#### **1861- Enero 3- Warwick**

Barca americana, de 330 toneladas, Capitán M.H. Denerger, llegada el 2 procedente de Cádiz con carga de sal. Un fuerte viento del sur le hizo garrear a las 3 a.m. tirándole sobre las piedras entre la Isla Libertad y el saladero "Barraca Blanca". Fue auxiliada por varias embarcaciones pero perdió todo el cargamento y sufrió daños de tal consideración que quedó imposibilitada de navegar. Los días 10 y 11 de enero se remató su casco a pique, en el estado en que se hallase, clavado en cobre, forrado en metal, con los 3 palos, bauprés, molinete, jarcias, velas, masteleros, 2 anclas, cadenas, cable, rueda de timón, 2 bombas, 2 botes, útiles de cámara y navegación, etc. ("La Nación" Enero 9 de 1861 - "La República" Enero 5 de 1861 N° 1490 - Enero 10 de 1861 N° 1494)

#### **1862- Abril 30 – Juanita**

Goleta nacional se hallaba en lastre, cuando el temporal le arrastró sobre la restinga de piedras de San Pedro. Su tripulación se salvó en un bote de la barca "Primogenista" que se hallaba inmediata a la goleta. ( "La Reforma Pacífica" mayo 3 de 1862 N° 1093)

#### **1862- Agosto 6 – Draka**

Bergantín goleta español, se encontraba entrando a puerto cuando varó sobre la restinga de piedras al S.E. de la isla de la Libertad. La falúa de la Capitanía, varias embarcaciones de los buques de guerra y vapores del tráfico del puerto, fueron en su auxilio, logrando finalmente ponerle a flote ("La República" Agosto 6 de 1862 N° 1955).

#### **1862- Diciembre 20- Aimme Amelie**

Barca francesa, procedente de Cádiz, perdió un ancla, razón por la cual se fue garreando hasta las piedras que se ubican al sur de la Isla Libertad. El vapor argentino "Libertad" salió en su ayuda logrando finalmente ponerle a flote. ("La República" Diciembre 22-23 de 1862 N° 2068)

#### **1863- Enero 23- Lancha de la corbeta de guerra Norteamericana "Yermestin"**

Nafragó a las 9 y 39 p.m. en la restinga del rompeolas. Llevaba más de 20 tripulantes que fueron rescatados por varios Oficiales del Escuadrón de Artillería y las falúas de la Capitanía y del Resguardo. ("La Reforma Pacífica" Enero 25 de 1863 N° 1310)

### **1863- Julio 28- Laura**

Bergantín austríaco procedente de Liverpool, se declaró un incendio en su cargamento de carbón. Fue auxiliado por los buques de guerra surtos en el puerto y varios mercantes. Siendo ineficaces los esfuerzos el bergantín fue remolcado, se le abrieron 2 rumbos-uno a popa y otro a proa- quedando a pique dentro del puerto. ("El País" Julio 29 de 1863 N°213 - "La Reforma Pacífica" Julio 29 de 1863 N° 1455)

### **1864- Abril 5- Corina**

Bergantín español chocó con la fragata inglesa "William Jackson". A consecuencia del temporal con fuerte viento Sud que sobrevino por la mañana, los dos buques que estaban fondeados a la boca del puerto sufrieron el siniestro cuando el bergantín, que estaba fondeado como a media milla de distancia hacia el Sur, se vino sobre la fragata. La tripulación del bergantín le abandonó, mandando el Capitán de la "William Jackson" parte de sus propios hombres para maniobrar con la "Corina" y tratar de evitar que se fuera a pique. Ambos buques resultaron con grandes averías. ("El País" Abril 4-5-6 de 1864 N° 413)

### **1865- Enero 29- Esteban**

Goleta nacional, como consecuencia de la fuerte virazón de la noche, chocó con el payleboat "Cayetano" yéndose a pique en el interior del puerto. ("La Reforma Pacífica" Febrero 2 de 1865 N° 1901)

### **1865- Marzo 19- Entella**

Goleta nacional, procedente de Corrientes con carga de madera, embicó en la costa en la restinga del Cerro, entre Barraca Blanca y el saladero de Apesteguy Hnos., abriéndose un gran rumbo, por lo cual pasó de inmediato a pique. La tripulación logró salvarse.

("La Reforma Pacífica" marzo 23 de 1865 N° 1936)

### **1865- Agosto 7- 8**

Debido al fuerte viento del S.E (que según "El Siglo" no se había hecho sentir con tanta violencia desde 1844)., en la noche del 7 y durante el 8, las naves surtas en el puerto y bahía de Montevideo tuvieron averías de diferente entidad:

#### ***Del Canto***

Bergantín goleta brasileño, llegado el 4 de Santa Catalina. Fue embestido por la barca francesa "Jean Bart", yéndose a pique.

#### ***Jean Bart***

Barca francesa quedó encallada frente a los nuevos mataderos, habiendo perdido el bauprés al chocar con otros buques.

#### ***Virtuosa***

Goleta nacional en proceso de carga de efectos de almacén con destino a Salto. Se destruyó en la costa.

#### ***María***

Goleta, se perdió totalmente en la playa

### **Carolina**

Barca argentina, garreó quedando varada en la piedra de La Familia

### **Goyana**

Zumaca. Se fue sobre la costa

### **Panchita**

Goleta argentina, despachada para Gualeguaychú, fue arrojada sobre la costa de la Aguada. El 17 de agosto se remató parte de su carga de mercadería general con averías (azúcar, tabaco, arroz, sardinas, fideos, vino, sillas, etc.) y el 18 la goleta en el estado que se encontraba, con todos los aparejos.

### **Aguila del Uruguay- Joven Rosita**

Ambas zumacas argentinas, cargadas de leña, fueron arrojadas a la playa. La "Joven Rosita" quedó con su bauprés a 3 o 4 varas de distancia de una casa de azotea.

### **Lolita**

Goleta. Con el botalón de foque roto y perdida parte de la obra muerta fue arrastrada hacia la calle principal de la Aguada, quedando aprisionada entre unos cimientos de piedra y un edificio. La proa está a 4 varas de la puerta de una pulpería y a 15 del cuartel ocupado por el 3º de G.N.

### **Barcelonesa**

Goleta nacional, lista a zarpar para Paysandú, fue arrastrada hasta frente a los mataderos antiguos. La tripulación no se encontró abordo y se creía la hubiese abandonado

### **Due Fratelli**

**Goleta nacional**, se fue a la costa

**Falúa del Resguardo**, se fue a pique frente a la Aduana.

**Pontón** del Sr. Bonomi, se fue a la playa.

### **Gil Blas**

Barca francesa se fue contra la costa

### **Zarate**

Payleboat sin carga, se fue contra la barranca y quedó despedazado.

### **Corza**

Goleta nacional, cargada con destino al Paraná. El 14 de agosto se remató mercadería general averiada que conformaba su carga (azúcar, arroz, anís en grano, fariña, etc.).

### **Nox**

Bergantín inglés, Capitán Peter Lucas, procedente de Rosario con destino a Liverpool. Se hizo pedazos en la costa salvándose solamente algo de su carga consistente en lana de Córdoba, cerda, cueros de carnero, etc.

### **Teja y Manuela**

Payleboats del tráfico de propiedad del Sr. Carlos Muñoz, se destrozaron ambos  
**Pontón** del Sr. Bonomi se fue a la playa

La falúa del Resguardo se fue a pique frente a la Aduana

Se agregaba al final del artículo de "La Reforma Pacífica": "Más de veinte buques de cabotaje y alto calado se ven acostados sobre los antiguos corrales..... Toda la playa y la bahía está cubierta de lanchones hundidos y buques destrozados." "El Siglo comentaba por su parte: " Junto a la fábrica de almidón contamos 18 botes y lanchas despedazados unos y otros enteros. No bajan de 30 o 40 los que se hallan en igual estado en otros puntos de la playa" ("La Reforma Pacífica" Agosto 7-8 de 1865 N° 2044 - "El Siglo" Agosto 8 de 1865 N° 289 - "El Siglo" Agosto 13 de 1865 N° 294 - Agosto 15 de 1865 N° 295)

### **1866- Junio 30- LA ISABELLA**

Vapor americano, entrando de arribada por la noche a puerto, en viaje de Río de Janeiro para puertos del Pacífico. Varó en la restinga de piedras al oeste del fuerte de San José. Fue asistido de inmediato por varias embarcaciones, sobre todo la fragata de guerra italiana "Regina". Con agua en las carboneras y considerables averías consiguió zafar. Según el Capitán el accidente se debió a la impericia del Práctico. ("El Siglo" Julio 1° de 1863 N° 546 - Julio 3 de 1866 N° 547)

### **1866- Agosto 3- Veloce**

Bergantín goleta italiano, Cap. Gileta. Cargado de mulas con destino al Paso de la Patria, garreó de su fondeadero yéndose sobre la piedra de San Pedro, y posteriormente a la playa de la Aguada. El 13 de agosto se remató su casco forrado y clavado en composición de cobre amarillo, con sus tres palos mayores, aparejos, palos, velas, anclas y cadenas.

Por el mismo temporal el vapor "Río de la Plata", echó a pique varias lanchas frente al muelle viejo. ("La Tribuna", agosto 4 de 1866 N° 412 - Agosto 11 de 1866 N° 418)

### **1866- Setiembre 6**

Una embarcación fue echada a pique por un paylebot en el puerto, ahogándose 3 de sus 4 tripulantes, siendo el sobreviviente rescatado por la cañonera inglesa "Linnet". ("La Tribuna" Setiembre 6 de 1866 N° 437)

### **1867- Febrero 24- Cornelia Hendricka**

Bergantín holandés, Capitán M.D. Bunger, anclado en el puerto fue impulsado por el viento, tocando en la restinga de San José. Debido al temporal que levantaba un fuerte oleaje, nadie se atrevía a embarcarse para acudir a su llamado de auxilio hasta que el ayudante de la Capitanía tripuló un bote en el que embarcó un práctico correntino. El 25, en medio de la expectativa general, el bote llegó hasta el bergantín y lo pudo sacar del peligro. El 29 se remató este buque de 287 toneladas casco clavado y forrado en cobre, con sus velas y aparejos, 1 cronómetro, mapas, muebles de cámara, máquina para levantar objetos, 3 anclas y 1 bote. ("El Siglo" Febrero 26 de 1867 N° 738 - Febrero 27 de 1867-N°739- "La Tribuna" Mayo 28 de 1867 N° 645)

### **1867- Setiembre 27- María**

Bergantín brasileño, proveniente de Río de Janeiro con carga de caña, bacalao, manteca, café, cacao, cocos, etc., en la noche, se hizo pedazos en la costa del Cerro. Pereció el Capitán y 3 marineros, salvándose el capitán de bandera, el contra maestre y 4 marineros. El 2 de octubre se remataron en el Cerro artículos salvados del citado bergantín. Los sobrevivientes publicaron su agradecimiento al Sr. Plinio Areco y a su Sra., a D. Pedro Iriarte, a D. Ramón González y a D. Miguel Cruzado por los socorros

que les prestaron en dicha situación ("El Siglo" Setiembre 29 de 1867 N° 908 -Octubre 4 de 1867 N° 912).

#### **1868- Marzo 5**

Un nuevo temporal se abatió sobre las naves surtas en el puerto:

#### **Nuova Assunta**

Barca italiana, garreó de su fondeadero, embicando en la playa

#### **Marqués de Caxias**

Vapor brasileño, se fue contra las piedras de San Pedro, frente al muelle viejo. Logró zafar con grandes averías en el casco, y habiendo perdido el bauprés. ("El Siglo", marzo 6 de 1868 N° 1037)

#### **1868- Setiembre 17- Manuela**

Goleta argentina, fue tumbada en el puerto por el viento que comenzó soplando sur-sudoeste cambiando repentinamente al Norte. El Capitán y tripulación fueron salvados por el vapor "De Bruce" y la lancha de la Capitanía. ("El Siglo" Setiembre 18 de 1868 N° 1191)

#### **1868- Setiembre 22- Chanito**

Bergantín español, procedente de Barcelona. Al entrar desde el antepuerto donde se hallaba fondeado, varó frente al fuerte de San José, por la parte que mira al Oeste. Fue auxiliado por los buques de guerra brasileños y la Capitanía, logrando zafar. ("La Tribuna" Setiembre 23 de 1868 N° 1030 - "El Siglo" Setiembre 23 de 1868 N° 1195)

#### **1869- Febrero 22-Río Negro**

Vapor nacional, abrió un rumbo mientras estaba fondeado en el puerto, perdiéndose por completo debido a la bajante. ("El Telégrafo Marítimo", abril 1° de 1870 N°71)

#### **1869- Abril 8- Louise**

Bergantín francés varó al entrar a puerto frente al fuerte de San José. Logró zafar con el auxilio del remolcador "Artigas". ("La Tribuna" Abril 10 de 1869 N° 1188)

#### **1869- Julio 3- James T. Brady**

Vapor inglés. Cuando iba a salir para Asunción y escalas, se fue a pique en la Bahía. La razón fue el haberlo cargado sin cerrar las válvulas. Pudo salvarse parte de la carga y cuando se estaba trabajando para reflotarlo, el 1° de agosto se levantó un gran temporal de viento que le arrancó la cámara y quedó sumergido por completo. ("La Tribuna" Julio 4 de 1869 N° 1255 - Agosto 1° de 1869 N° 1278 - El Telégrafo Marítimo" Abril 1° de 1870 N° 71)

#### **1869-Julio 25- Josefina Buenavista**

Goleta nacional, entró por la noche en el puerto, amaneciendo varada sobre las piedras, con un rumbo abierto. Con la bajamar quedó completamente en seco, lo que permitió trabajar para arreglar el mismo. ("La Tribuna" Julio 27 de 1869 N° 1273)

#### **1869- Setiembre 25- Scoter**

Vapor inglés, chocó con el vapor "Araucania" dentro del puerto, yéndose a pique, salvó la tripulación. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 1° de 1870 N°71)

### **1869- Octubre 12.**

Debido al recio temporal que reinó desde la noche anterior:  
**Petrus**

Bergantín francés, llegado de Tarragona con carga de vinos, chocó a la 1 de la madrugada con la barca inglesa "Ottodini", cargada de maderas. La embestida fue por babor, no pudiendo evitarse a pesar de haber largado cadenas para tratar de mantenerse. La barca comenzó a hacer agua, terminando a pique a alguna distancia de la costa.

La tripulación de la "Ottodini" fue salvada tras varias horas de permanecer asidos al casco, por un bote del bergantín español "Abnegación" y un bote de la fragata "Berlín", falleciendo el dispensero del buque. Se hicieron grandes esfuerzos para dar vuelta la barca, lográndose el objetivo ayudados por la carga de madera.

El "Petrus" luego del choque, encalló en la costa del Cerro, abriéndose por la popa y perdiéndose por completo. La tripulación se salvó en una balsa, excepto el dispensero. Parte de la carga de pipas de vino salió a la playa. El casco fue vendido días después en remate.

### **Adonis**

Bergantín goleta alemán, estando pronto para salir para Río de Janeiro con carga de tasajo, fue tomado por el temporal que lo tiró contra el muelle de Cibils en la costa del Cerro. El casco se remató, logrando los adquirentes reflotarlo. ("El Siglo" Octubre 13 de 1869. N° 1501 - Octubre 14 de 1869 N°1502 - "La Tribuna" Octubre 13 de 1869 N° 1336 - Octubre 14 de 1869 N° 1337 - "El Telégrafo Marítimo" Abril 1° de 1870 N°71)

### **1869- Diciembre 11- Saint Cloud**

Barca francesa, ya descargada fue chocada por la "Clementine" arrastrada por el fuerte viento. La "Saint Cloud" se fue a pique con la popa y la arboladura completamente destruidas ("La Tribuna" Diciembre 12 de 1869 N° 1386).

### **1870- Enero 1°- Sirena**

Vapor argentino, varó en las piedras de San Pedro. Logró zafar el día 9 debiendo reparar las grandes averías que sufrió en el dique de Colonia. ("El Telégrafo Marítimo" Enero 11 de 1870 N° 7)

### **1870- Marzo 10**

El vapor "Río de la Plata" en su salida echó a pique una balandra, pereciendo uno de los dos tripulantes que iban en ella ("La Paz" Marzo 10 de 1870 N° 77)

### **1870- Agosto- Chata**

Cargada de cueros, perteneciente al Sr. Mariano Andreu. Se fue a pique en el fondeadero de los vapores, cuando a causa del temporal chocó al "Artigas" y a una ballenera. ("El Siglo", agosto 3 de 1870 N° 1734)

### **1870- Agosto 1°- Victoria**

Balandra procedente del Rosario Oriental con carga de trigo, y pasajeros. Embistió las piedras de las puntas del Cerro, quedando encallada. Fallecieron 2 pasajeros que junto a un tripulante intentaron llegar en la chalana al puerto, ahogándose asimismo otros 3 tripulantes que habían quedado en la balandra. ("El Siglo", agosto 3

de 1870 N° 1734 - Agosto 5 de 1870 N° 1736 "El Telégrafo Marítimo Agosto 4 de 1870 N° 170)

#### **1870- Setiembre- Luoise Charlotte**

Lugre alemán, Capitán F. Schullz varó en las piedras frente al fuerte de San José. Salieron de inmediato a auxiliarle tres vapores, que luego de grandes trabajos pudieron hacerle zafar aunque sufriendo grandes averías. El día 15 de setiembre su Capitán agradeció el esfuerzo de sus salvadores -en especial al Comandante de la corbeta de guerra brasileña "Vital de Oliveira". ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 15 de 1870 N° 202)

#### **1870 Noviembre 8- Unión**

Balandra nacional, salió de Montevideo para Rosario Oriental con mercaderías, se perdió debido al temporal en las inmediaciones del Saladero del Sr. Tomkinson, en la costa del Cerro. Se salvó la tripulación y 6 pasajeros, con bastantes dificultades. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 10 de 1870 N° 249)

#### **1870- Noviembre 14- Jona**

Barca inglesa procedente de Buenos Aires en lastre, fletada en la vecina orilla para llevar un cargamento de cueros a Nueva York. Fue arrojada por el temporal sobre la costa del Cerro, frente al saladero de Cibils a unas 30-35 varas del mismo. La barca sufrió un gran rumbo, considerándose completamente perdida en el difícil punto. La tripulación logró salvarse en botes. La barca se remató posteriormente. (El Siglo" Noviembre 15 de 1870 N° 1817 - El Telégrafo Marítimo" Noviembre 14 de 1870 N°253 – Noviembre 15 de 1870 N° 254)

#### **1872- Febrero 26- Balandra**

Perteneciente al Sr. Evans. Se fue a pique en la punta del Cerro, siendo luego arrastrada hasta la Isla Libertad, quedando allí sumergida.  
-Chata. Ocupada en la colocación de boyas en el puerto. Se fue a pique cerca del fondeadero del vapor "Saturno" ("El Telégrafo Marítimo" Febrero 27 de 1872)

#### **1872- Marzo 19- Mantua**

Balandra nacional con carga de mercancías, fondeada inmediata a la Isla Libertad. Reventó sus amarras a causa del temporal yendo sobre la playa cerca del saladero de La Teja. ("La Paz", marzo 22 de 1872 N ° 298- "El Siglo" Marzo 22 de 1872 N° 2207)

#### **1872- Marzo 26- Río Paraguay**

Vapor argentino, de 561 toneladas, al entrar al puerto tocó en las piedras de San Pedro, abriéndose un rumbo bajo la máquina. Se perdió completamente, rematándose el 15 de abril, encallado en las mencionadas piedras. ("La Paz", marzo 27 de 1872 N° 301 - Abril 14 de 1872 N°318)

#### **1872- Abril 25- Evora**

Vapor inglés, Capitán J. Raison, a causa del viento varó sobre las piedras enfrente del Cuartel de Dragones, a pocas varas de tierra frente a la calle Washington. Dicho vapor había llegado hacía dos días desde Buenos Aires, rompiendo sus cadenas a las 11 y 30 de la noche. Traía pasajeros y carga proveniente de Londres y Amberes. El buque quedó completamente perdido, siendo rematado su casco de 1.100 toneladas, con 230 toneladas de carbón, sus 3 palos mayores, las calderas, 3 depósitos de hierro para agua, calderas, cocina, útiles, etc. El recio temporal del 8 de noviembre deshizo el

casco de este vapor, arrojando sus restos a la costa. ("La Paz" Abril 26 de 1872 N° 321 - "El Siglo" Abril 26 de 1872 N°2230 - "La Paz" Junio 2 de 1872 N° 348 - "Telégrafo Marítimo" Noviembre 9 de 1872)

### **1872- Noviembre 8- Auguste**

Lugre alemán, fue arrojado por un temporal contra las piedras a la altura entre las calles Sarandí y Buenos Aires. Se encontraba en lastre. La tripulación trabajó desde el 10 en la salvación de arboladura y objetos de abordó. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 9 de 1872).

### **1873- Abril 22- Oriental**

Vapor arrastrado por el temporal se fue sobre el murallón de la playa. Se llevó por delante al cúter nacional "Dos Hermanas", tripulado por dos marineros -de los que 1 pereció- causando además averías importantes en la goleta "Nueva Felicidad" y el payleboat argentino "Dios". El 28 de mayo pudo ser reflotado. ("El Siglo" Abril 24 de 1873 N° 2519 - Mayo 28 de 1873 N° 2546)

### **1873- Abril 23- Cossa Dite**

Zumaca italiana, varó sobre las piedras de San Pedro, con carga de madera. La creciente y las características de su cargamento ayudaron para lograr reflotar. ("El Siglo" Abril 25 de 1873 N° 2520)

### **1873- Mayo 24- General Nott**

Bergantín inglés. Entraba al puerto sin práctico, quedando varado al sur de la isla Libertad. Logró zafar. ("El Siglo" Mayo 25 de 1873 N° 2544)

### **1873- Mayo 28 -Hortencia**

Barca española, cuando entraba a puerto varó en la restinga de piedras frente a la Isla Libertad. La Capitanía envió ayuda de inmediato, logrando finalmente que el buque zafara. ("El Siglo" Mayo 29 de 1873 N° 2547)

### **1874- Marzo 5**

Debido al fuerte viento:

- 1 chata cargada de carbón se fue a la playa
- la lancha "Tres de Enero" embistió el casco del vapor "Iron King", yéndose a pique con carga de fardos de lana ("El Siglo" Marzo 5 de 1874 N° 2772 - Marzo 6 de 1874 N° 2773)

### **1874- Setiembre 2 -Diligente**

Payleboat nacional proveniente de Mercedes con carga de leña. Varó al entrar a puerto con las piedras de la Isla Libertad. Logró zafar, quedando embicado cerca del muelle viejo. ("El Siglo"- Setiembre 3 de 1874 N° 2916)

### **1874- Noviembre 1º -2**

A causa del temporal:

#### **Belle Anais**

Barca francesa, cargada de mulas, Capitán Dellarue. Estando fondeada en el puerto, fue arrastrada por el temporal a la costa, quedando embicada frente al matadero.

**Un cúter del tráfico se fue a pique frente a la Capitanía.**

**Olivier**

Bergantín costarricense, Capitán Juan J. Yorca, con carga de madera. Fondeado en la rada exterior debió entrar a puerto para evitar chocar con otra nave. En esta circunstancia varó en la ensenada de fondeo de las embarcaciones de cabotaje. Las personas abordo, fueron salvadas por marineros de la costa Norte.

### **Emma**

Barca francesa cargada de frutos del país. Cortó amarras, embicando en la playa frente al fuerte de San José.

El 24 se remataron los palos, velas, cabullería y enseres, así como el casco -encallado frente al matadero de abasto- de 221 tons. , forrado y clavado en cobre.

Parte de su carga de ceniza y huesos, que aún quedaba abordo, también se remató.

### **Facio**

Patacho argentino, en espera de carga, se fue sobre la costa del fuerte de "San José" El 12 de febrero fue rematado el casco de este bergantín, con los dos palos mayores, 1 ancla, 5 grilletes de cadenas, jarcia fija y corriente y enseres varios. ("El Siglo" Febrero 7 de 1875 N° 3037)

### **Tacorita**

Vapor del Resguardo. Se fue a pique sobre su amarrazón. Fue puesto a flote el 6 de noviembre.

### **Emilia**

Payleboat argentino, anclado en puerto con carga de cueros y lana proveniente de Galueguaychú. Se fue a pique sobre el murallón de la playa. La carga pudo ser salvada y se remató con averías el 14 de diciembre.

### **Olinda**

Patacho portugués. Capitán José Branca, entrado desde Pernambuco, con cargamento de azúcar. Se hizo pedazos en la playa de la Aguada.

### **Doña Francisca**

Bergantín brasileño, se fue sobre la costa del Cerro.

### **Balandra del tráfico**

Se fue a pique frente a la Capitanía.

### **Chata de propiedad del Sr. Marius**

Se fue a pique en su amarrazón cargada de ceniza para embarcar en la barca italiana "Francesca"

### **Princesa**

Bergantín brasileño, Capitán Savino Teodoro Dos Santos. Procedía de Río Grande, encalló en la playa de la Aguada

El 18 se remataron los palos mayores, jarcia, velas, cadenas, calabrotos, fierros, botes y el casco de 181 tons de registro, forrado y clavado en cobre. ("El Siglo" Noviembre 4 - 5 - 6 de 1874 Nums. 2968 - 2969-2970 - Noviembre 17 de 1874 N° 2979 - Diciembre 13 de 1874 N° 3001 - Diciembre 22 de 1874 N° 3008)

### **1875- Enero 1º -LIMA**

Lugre portugués entrado de Paranaguá con carga de yerba. El temporal lo arrojó sobre la playa de la Aguada. ("El Siglo" Enero 3 de 1875 N° 3017)

### **1875- Abril 12- Payleboat**

Perteneciente al Sr. Portela, se fue a pique cargado con pipas de grasa para embarcar en la barca italiana "Marina Marana". Se pudo rescatar parte de la carga. ("El Siglo" Abril 13 de 1875 N° 3087)

### **1875- Abril 30- Alexandre**

Barca francesa que se había puesto a flote luego de haber permanecido por un tiempo varada en la Playa Ramírez. Por causa del fuerte temporal con lluvia y viento del sur este, la "Alexandre" se fue a pique en el interior del puerto. La tripulación y el contra maestre fueron rescatados por el vapor "Toro" y la falúa de la Capitanía. En una nota publicada el Capitán O.L'Hostis agradece los esfuerzos hechos para sacarlos del peligro. ("El Siglo" Mayo 1º de 1875 N° 3102)

### **1875- Julio -Warkington**

Fragata inglesa, quedó a pique próxima a la costa del Cerro, pues venía con fuego a bordo. A fines del mes de julio comenzaron los trabajos para su reflote, los cuales continuaban aún en enero de 1876. ("El Siglo" Julio 22 de 1875 N° 3166)

### **1875- Octubre 26- Delfina**

Balandra nacional. Se fue sobre el murallón de la playa, debido al temporal. ("El Siglo" Octubre 27 de 1875 N° 3245)

### **1876- Marzo 29- Marie Felicité**

Barca francesa, Capitán André Reugnier, de 485 toneladas de porte, con carga de arroz. Fue echada a pique en la boca del puerto al chocar con el vapor "Orenoque" que zarpaba hacia Buenos Aires. La "Marie Felicité" sufrió un gran rumbo en la proa, en el costado de babor, embarcando agua tan rápidamente que apenas dio tiempo para que la tripulación arriara los botes para abandonarla. Se remató el 8 de abril palos, cuerdas, maderas, cadenas y velas.

El 20 de abril se remolcó el casco hundido hasta la zona del Cerro, trabajando los buzos para localizar las averías y determinar si se pudiesen tapar los rumbos. La última noticia apuntaba que se habían podido tapar los mismos y se trabajaba en extraer el agua ("El Siglo" Marzo 31 de 1876 N° 3369 - Abril 7 de 1876 N° 3375 - Abril 21 de 1876 N° 3385 - Abril 23 de 1876 N° 3387)

### **1876- Abril 11- Cabo Viejo**

Balandra nacional, propiedad de Gerónimo Pitameglio, se fue a pique próximo a la costa del Cerro, cargada de carbón. ("El Siglo" Abril 12 de 1876 N° 3379)

### **1876- Agosto 9- 10**

El temporal arrojó a la playa las barcas:

#### **Moorhil**

#### **Rosemount**

De 318 toneladas encallada frente al muelle Capurro. La última de las nombradas fue rematada por orden de su Capitán -Ricardo Pritchard- el 4 de setiembre. Los detalles del remate indicaban que se ponían en oferta el casco

forrado y clavado en cobre, con los palos mayores, 1 molinete, 1 guinche, 1 tanque de fierro, jarcias, velámen, palos, vergas, masteleros, escotas, anclas, cadenas, calabrotes, motones, 3 botes, provisiones, útiles de cámara y navegación y 140 toneladas de carbón. ("El Siglo", agosto 11 de 1876 N° 3475 - Setiembre 2 de 1876 N° 3491)

#### **1877- Mayo 16- Balandra nacional.**

Se fue a pique junto al muelle de la Barraca Solís al chocar con una viga a flor de agua. Se pudo salvar parte de su carga de bolsas de harina. ("El Siglo" Mayo 17 de 1877 N° 3698)

#### **1877- Julio 20- Horatio Sprague**

Barca americana, Capitán Atkins, había entrado a puerto procediendo de Greenock, con 6.000 toneladas de carbón. Le cayó un rayo que la incendió. Los tripulantes pudieron salvarse por los auxilios brindados por las barcas americanas "Tremont" y "Flora Goodale", así como algunos botes enviados por los buques de guerra ingleses e italianos, que intentaron hundir la barca para apagar el incendio (lo que no pudo lograrse por la gran marejada). Del buque quedó solamente una parte del casco, que salió a remate el 8 de noviembre. ("El Siglo" Julio 22 de 1877 N° 3751 - Julio 28 de 1877 N° 3756 - Noviembre 6 de 1877 N° 3837)

#### **1878- Mayo 8- Arquímedes**

Vapor, se fue a pique en el puerto debido al pampero que provocó que se llenara de agua por las lumbreras de la máquina. ("El Siglo" Mayo 10 de 1878 N° 3986)

#### **1878- Mayo 9- Adela**

El pontón perteneciente a la Empresa del Gas se sumergió, cerca de la costa del Cerro, cargado de carbón de piedra. Los días 13 y 14 aparecieron en la costa norte, varias maderas que se identificaron como pertenecientes a dicha embarcación. ("El Siglo" Mayo 11 de 1878 N° 3897 - Mayo 15 de 1878 N° 3990)

#### **1878- Junio 2- Rosario**

Payleboat nacional, chocó y se fue a pique en la zona del Cerro cuando iba en viaje para Rosario Oriental. El buque se desfondó, pudiendo salvarse sólo alguna carga muy averiada. ("El Siglo" Junio 4 de 1878 N° 4005)

#### **1878- Noviembre 21**

A causa del fuerte viento levantado al mediodía:

- Una balandra, propiedad del lancharo Sentune que venía desde Santa Lucía -en lastre- se dio vuelta cuando iba a entrar a puerto, salvando una fragata inglesa a sus 2 tripulantes.
- Una buceta volcó a la proa del buque de guerra español "Consuelo", salvando este buque a los tripulantes de la misma. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 21 de 1878 N° 261)

#### **1879- Febrero 27- Juanita**

Balandra nacional, se fue a pique cargada con cueros que debía transbordar al vapor inglés "Lucerne". ("El Siglo" Febrero 27 de 1879 N° 4222)

#### **1879- Mayo 1º- Insolente**

Goleta italiana, se sumergió en el puerto donde estaba anclada, luego de haber estado inactiva por mucho tiempo, pues se hallaba embargada. ("El Siglo" Mayo 3 de 1879 N°

4274)

### **1879- Junio 23**

Un violento temporal causó los siguientes siniestros:

#### **Syra**

Barca americana, fondeada en el puerto le garrearón las anclas yéndose sobre la costa del saladero de La Teja, donde encalló. Arrancada del lugar por varios remolcadores, fue dejada a pique en el puerto, registrando grandes daños en los fondos. Tenía un valioso cargamento de aceite y huesos de ballena. Fue reflatada el 13 de julio, entrando a dique Mauá.

#### **Ana Buenseñor**

Goleta, se fue sobre la playa de la Aguada. Embarcación, propiedad de Conceição y C<sup>a</sup>. , Cargada de carbón de piedra, se fue a pique en la bahía. ("El Siglo" Junio 26 de 1879 N° 4316 - Julio 15 de 1879 N° 4332)

### **1879- Junio 29- Secondo Z**

Barca italiana Capitán B. Chiappe, procedente de Cardiff, con carga de carbón. Al entrar al puerto encalló en una piedra ubicada al Oeste- de la cual se había separado la baliza correspondiente- abriendo un rumbo y naufragando por completo. Su casco de 698 toneladas forrado y clavado en cobre fue rematado el día 10, junto con la carga de carbón. El 15 y 16 se remataron jarcias, velámen, calabrotes, anclas, rueda de timón, faroles, tornos, cocina de fierro, molinete, rollos de cabo, provisiones, lona, pintura, etc. El casco fue reflatado el 14 y fondeado en el puerto. ("El Siglo" Julio 1° de 1879 N° 4320 -Julio 10 de 1879 N° 4328 - Julio 15 de 1879 N° 4332)

### **1880- Enero 5- Alfonso Sere**

Queche de Lussich Hnos. Se fue a pique en su fondeadero cargado con fardos de lana. ("El Siglo" Enero 6 de 1880 N° 4473)

### **1880- Agosto 19- Marina Benvenuto**

Barca italiana, llegada desde Glasgow, anclada en el puerto, cargada de carbón. Se declaró fuego a bordo, ordenando la Capitanía que se la llevase hacia la costa del Cerro donde se sofocaría el incendio. Quedó embicada allí. ("El Siglo", agosto 21 de 1880 N°4657)

### **1880- Octubre 23-Ricardo**

Patacho brasileño, procedente de Paranaguá. Garreó yéndose sobre la restinga de piedras de San Pedro, perdiéndose por completo. El Capitán Lázaro Ageno decidió abandonarle, y aunque posteriormente se intentó reflatar, no se pudo concretar por hallarse enganchado en algunos restos de otro buque naufragado en el lugar. ("El Telégrafo Marítimo" 23 y 27 de octubre de 1880 Nums. 239-242)

### **1881- Enero 19- Juanita**

Balandra nacional perteneciente al Sr. Pino. Se fue a pique junto a un buque del que transbordaba bordalesas de vino. ("El Siglo" Enero 19 1881 N° 4778)

### **1882- Enero 31- Native Pearl**

Bergantín inglés, en viaje de Cádiz para Río Grande con carga de sal. Estando fondeado en la rada interior garreó a causa del violento temporal, chocando con las

pedras frente al Cerro donde se deshizo. Sus 6 tripulantes fueron salvados por la Capitanía, yéndose a pique una de las falúas. ("La Tribuna" Enero 31 de 1882 - "El Siglo" Febrero 1º de 1882 Nº 5082)

#### **1882- Marzo 9- Chata**

Perteneciente al Sr. André. Fue chocada por el vapor "Arquímedes" yéndose a pique, cargada de mercaderías. ("El Siglo" Marzo 11 de 1882 Nº 5112)

#### **1882- Mayo 6- Milka**

Barca austríaca, Capitán Antonio Potrata, procedente de Cardiff. Fondeada en la rada exterior, por causa del fuerte viento S.S.E. garreó hasta dar de proa con la barca inglesa "Norman". Se hundió de inmediato, salvándose sus tripulantes a bordo de la "Norman". El 13 se remató su casco, de 365 toneladas, forrado en composición, con todos sus aparejos, velámen, palos, 3 anclas, 1 anclote, 210 brazas de cadena, calabrotos, velas de repuesto, provisiones y su carga de carbón. ("La Tribuna" Mayo 6 de 1882 - "El Siglo" Mayo 13 de 1882 Nº 5161)

#### **1883- Marzo 4- Monjuich**

Vapor español fue chocado a las diez de la noche por el vapor "Tropique" yéndose a pique. ("El Siglo" Marzo 13 de 1883 Nº 5405)

#### **1883- Abril 12- Chata**

Perteneciente al Sr. Marius. Se hundió durante la noche en el puerto, cargada de pipas de sebo del saladero de Piñeyrúa. La mayoría de la carga salió a la costa, siendo rematada el 21 de abril. ("El Siglo" abril 14 de 1883 Nº 5406)

#### **1883- Agosto- Constante**

Lugre italiano, Capitán Nicola Muratori. Su casco, incendiado y sumergido en la costa del Cerro fue vendido en remate el 18 de agosto. El 22 del mismo mes se remató la cabullería, velas, botes, motones, faroles, provisiones, 1 calabrote, pintura, aceite, etc. ("El Siglo" Agosto 19 de 1883 Nº 5553)

#### **1884- Abril 20- Eleanorl**

Bergantín goleta inglés, Capitán Cann, procedente de Nueva York. Ya en puerto fue tomado por un temporal con viento sur-sudoeste que le hizo garrear e irse encima de las piedras que se hallan en el costado del Cuartel 3º de Cazadores. Sus 8 tripulantes fueron salvados por elementos de la Capitanía y el buzo Francisco Ortiz. Su casco de 299 toneladas, con el resto de aparejos, el forro de cobre y carga de madera de pino, roble y nogal, arados, aguardiente, almidón, parte de una volanta, provisiones, enseres, etc. fue rematado el 28 y 29. ("El Siglo" Abril 22 de 1884 Nº 5734 - Abril 25 de 1884 Nº 5737 - "La Tribuna Popular" Abril 29 de 1884 Nº1348).

#### **1885- Febrero 23- Veneren**

Bergantín goleta holandés, se encontraba descargando -azúcar y caña- cuando fue tomado por el temporal que le hizo garrear hasta chocar con las piedras de la restinga de San Pedro, donde sufrió importantes daños en el casco. Fue auxiliado por el vapor "Uruguay" que logró remolcarlo hasta frente a la barraca del Sr. Freyre. ("La Tribuna Popular" Febrero 24 de 1885 Nº 1600)

### **1885- Noviembre 13- Ligerol**

Bergantín argentino, cargado de piedra, garreó por el temporal hacia el murallón de la costa Norte, sumergiéndose. La tripulación se salvó con el auxilio del yate inglés "Marchesa", quedando a bordo del "Ligero" sólo el contramaestre. (A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1885-1894- Caja 329 Carpeta 138- "La Tribuna Popular" noviembre 14 de 1885 N° 1824)

### **1885- Noviembre 27- Thomas Fletcher**

Barca americana con carga de madera. Entró de arribada luego de ser tomada por un temporal a la entrada del Río de la Plata, que le causó serios destrozos. Su carga la mantuvo a flote. Fue embicada en la costa del Cerro. ("La Tribuna Popular" Noviembre 27 de 1885 N° 1835)

### **1885- Diciembre 7- Fortuna**

Goleta nacional, al entrar a puerto procedente de Carmelo, chocó con un escollo al Sur de la Isla de Ratas, abriéndose un rumbo. Le auxiliaron los vaporcitos "España" y "Telégrafo". Se le alijó la carga y logró zafar. ("La Tribuna Popular" Diciembre 8 de 1885 N° 1844)

### **1886- Enero 15- Garibaldi**

Patacho noruego, procedente de Nueva York, estaba entrando a puerto y debido a una mala maniobra varó en la restinga de piedras del rompeolas. Se procedió a su alije por no poder hacerle zafar. ("La Tribuna Popular" Enero 15 de 1886 N° 1876 - "El Siglo" Enero 16 de 1886 N° 6247)

### **1886- Mayo 11**

El temporal de viento hizo que chocaran las barcas italianas: Fratelli Gazzollo  
Fratelli Scarcella, embicada en la playa.  
Gaviotín, este cúter se fue a pique en la ensenada de la Capitanía. ("La Tribuna Popular" Mayo 12 de 1886 N° 1972)

### **1886- Junio 2**

A causa del temporal  
María, balandra perteneciente al Sr. Parés cargada con madera de pino tea se fue contra el murallón de la playa de la Aguada  
Queche, del Sr. Semaden, cargado de maderas, naufragó en la playa de la Aguada. ("La Tribuna Popular" Junio 2 de 1886 N° 1990)

### **1886- Setiembre 21- Porteña**

Balandra nacional, perdió las amarras yendo a naufragar contra el murallón de la playa de la Aguada. ("La Tribuna Popular" Setiembre 23 de 1886 N°2087)

### **1886- Octubre 5- Juanita**

Balandra nacional, cargada de baldosas y tejas, se fue contra el murallón debido a la marejada. Fue rescatada con importantes averías, pero se perdió casi toda la carga. ("El Siglo" Octubre 6 de 1886 N° 6460 - "La Tribuna Popular" Octubre 7 de 1886 N° 2099)

### **1886- Octubre 17- Ooterburn**

Barca inglesa en viaje para San Francisco. Cumpliendo su primer viaje, se le incendió la carga de carbón debiendo entrar de arribada en Montevideo con el casco y los mástiles (que también eran de hierro) prácticamente fundidos. Se remató en dos oportunidades, antes de reflotarse. El 24 de mayo de 1888 fue puesta a flote pues estaba tan cerca de tierra en la playa de la Aguada que amenazaba las casillas de los baños. Fue rematada entonces nuevamente, en julio de 1888, con destino a ser usada como depósito de carbón y maderas en el río Paraguay. ("El Siglo" Octubre 26 de 1886 N° 6477 - Mayo 18 de 1877 N° 6639 - Mayo 25 de 1888 N°6939 - Julio 18 de 1888 N° 6982)

### **1886- Diciembre 6- Porvenir**

Chata cargada de mercaderías transbordadas del vapor alemán "Carl Woerman". Se incendió en el puerto ("La Tribuna Popular" Diciembre 8 de 1886 N° 2151)

### **1887- Febrero 27- L´Asia**

Bergantín italiano, Capitán Francisco Corvetto, con destino a Buenos Aires, carga de adoquines, garreó hasta encallar en la costa. El 2 de abril fue rematado este bergantín de 528 tons. , forrado y clavado en composición, con la arboladura, aparejos, útiles de navegación, 2 anclotes y cadenas. ("El Siglo" Marzo 1º de 1887 N°6576 - Abril 27 de 1887 N° 6621)

### **1887- Julio 11**

Debido al fuerte viento se fueron a pique en la playa del Cerro dos balandras y 1 chata cargada de carbón. ("La Tribuna Popular" Mayo 12 de Julio de 1887 N° 2323)

### **1887- Agosto 28- Iruim**

Barca noruega, Capitán F. Federsen, entrada a puerto para descargar parte del carbón y continuar hacia Buenos Aires. Se incendió en puerto, ardiendo por espacio de dos días. Se hicieron trabajos para reflotarla pero el temporal que se manifestó del 7 al 8 de setiembre, volvió a hundirla.

Sus restos fueron rematados, logrando ponerla nuevamente a flote su comprador, el 13 de setiembre. ("La Tribuna Popular" Setiembre 1º de 1887 N° 2364)

### **1887- Diciembre 16- Corys**

Barca austríaca, Capitán Leopoldo Martinelich, anclada en el puerto desde algún tiempo atrás. Se declaró -a las 10.30 p.m.- un incendio en la bodega de popa, el cual no pudo ser controlado. Los tripulantes pudieron ser rescatados por los botes de la cañonera brasileña "Trajano". Sus restos quedaron al sudeste del Cerro. ("La Tribuna Popular" Diciembre 16 de 1887 N° 2455 - Diciembre 17 de 1887 N° 2456)

### **1888- Abril 3- Tziafara**

Barca noruega, Capitán Johannes Andersen, se fue a pique en la costa del Cerro (Piedras de La Familia), cargada de carbón, durante el temporal que la hizo garrear dando contra el escollo donde se desfondó. Según la protesta presentada por el Capitán el culpable del siniestro fue el Práctico del Puerto que fondeó la barca cerca de un escollo sin haberle prevenido. Los prácticos argumentaron que el escollo estaba marcado con dos boyas que seguramente se habrían desprendido con el mismo temporal. Su casco de 867 tons. con sus anclas y cadenas, fue rematado el 10, haciéndose lo propio al día siguiente con las jarcias, velámen, lona, restos de provisiones, motones, útiles de cámara y de navegación. ("El Siglo" Abril 8 de 1887 N°

6902 - Abril 11 de 1887 N° 6904 - "La Tribuna Popular" Abril 5 de 1888 N° 2545)

Por el mismo temporal naufragaron:

-una barca noruega que se desfondó quedando a pique sobre unas piedras cerca de la Isla de Ratón ("La Tribuna Popular" Abril 3 de 1888 N° 2353)  
-Lia

Patacho italiano, fue arrojado contra la costa cerca del saladero de Sayago en el Cerro. Estaba ocupado en transportar piedras a la Ensenada. Logró ser recuperado. ("La Tribuna Popular" Abril 4 de 1888 N° 2454)

### **1888- Junio 2- Felipe Lussich**

Chata a vapor nacional recientemente construida en Inglaterra. Había llegado de madrugada desde La Plata, atracando en La Teja para cargar piedra. A causa del viento chocó con una roca yéndose a pique. ("El Siglo" Junio 3 de 1888 N° 6945)

### **1888- Julio 10- Lobo**

Payleboat nacional fondeado en la rada exterior con carga de tasajo para transbordar al paquete "Portugal". Fue chocado por el vapor "Paraná", que entraba desde Buenos Aires, naufragando de inmediato. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 10 de 1888)

### **1888- Octubre 22**

Una balandra, perteneciente a los Sres. Machiavello, se fue a pique en la bahía, frente a las piedras de San Pedro debido a haberse corrido la troja de madera que transportaba. ("La Tribuna Popular" Octubre 23 de 1888 N° 2717)

### **1888- Octubre- 24 –Proveedor**

Vapor argentino que hacía la carrera entre Montevideo y Buenos Aires. Viniendo hacia nuestro puerto, con unos 70 pasajeros, sufrieron los inconvenientes de la niebla. Aprox. a la 1 a.m. el Capitán Piaggio había dejado a cargo al práctico Sr. Garibaldi. A eso de las 6 a.m. el buque habría tocado por la parte de proa a estribor con una piedra de la costa en la zona de Punta Yeguas. Habiendo zafado pero con un rumbo, por donde la proa se inundaba rápidamente, el pánico se apoderó de todos a bordo. De inmediato se soltaron los botes embarcando en ellos 25 o 30 personas que lograron llegar hasta la costa cerca del saladero de Cibils. Los que permanecieron a bordo ayudaron al Capitán a tratar de poner a salvo lo posible, acercándose entonces el vapor "Telégrafo", de la casa Pascual Escofet, que le ofreció remolque, uniéndose a él casi de inmediato otros vapores, "Rayo", "España" "Sorpresa", "Fulton" "Piloto" y "Nereyda". Los pasajeros restantes que estaban en la popa, pues la proa se sumergía rápidamente, se transbordaron al "Sorpresa", mientras el "Telégrafo" remolcó al vapor semihundido hasta la rada interior, cuando al llegar a las Piedras de La Familia el "Proveedor" se fue totalmente a pique. Habiendo sufrido el mal tiempo de la noche del 25, se sumergió aun más, quedando fuera del agua sólo el palo trinquete. La chimenea y la casillería fueron destruidos, dispersándose en pedazos por toda la bahía. A la altura de la Isla de Ratón fue recogida la toldilla. El "Proveedor" fue rematado el 29 de octubre. (A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1888- Caja 324 -Carpeta 462- "La Tribuna Popular" Octubre 24 de 1888 N° 2718- "El Telégrafo Marítimo" Octubre 24 de 1888 N°240- Octubre 26 de 1888 N° 242- Octubre 29 de 1888 N° 244- "El Siglo" Octubre 26 de 1888 N° 7065)

### **1889- Abril 10- Mascota**

Pontón de los Sres. Muñoz, Semaden y C<sup>a</sup>, se fue a pique en su fondeadero cargado de cemento y materiales para el ferrocarril, recibidos del vapor inglés "Flaxman". El siniestro se debió a un cambio en la dirección del viento que hizo que el pontón se atravesara anegándose por el agua que embarcaba. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 10 de 1889 N° 81)

### **1889- Abril 28- Italia**

Vapor nacional, perteneciente al Sr. André. Se hundió frente al muelle del Resguardo al tocar en un ancla del queche "Guaviyú" que traía a remolque, sufriendo en esas circunstancias un rumbo en la proa. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 29 de 1889 N° 95)

### **1889- Mayo 12- Osvaldo**

Bergantín español en franquía para la Ensenada a buscar carga de tasajo con destino a Cuba. En la madrugada se rompieron las cadenas de sus anclas, yéndose encima de otro buque, rompiendo el botalón de foque y el bauprés, impidiendo la marejada y el viento maniobrar para salvar la nave. El buque se fue sobre la costa sur, cerca de la calle Maciel, donde se hundió rápidamente. Se decidió su abandono, embarcándose en el bote pero el mismo se tumbó ahogándose el capitán llamado José Pujol, el carpintero y un tripulante.

Los sobrevivientes agradecieron la ayuda de los boteros, del Práctico mayor D. Manuel Sosa y del Ayudante de la Capitanía Pedro Pradell, quienes les auxiliaron para salvar el difícil trance. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 13 de 1889 N° 106)

Por causa del mismo temporal naufragó:

#### **Luisa**

Lancha del tráfico, cargada de carbón, patrón José Castiglione, se fue a pique debido a la marejada. Se logró reflotar el día 17. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 13 de 1889 N° 106)

### **1889- Junio 23- Milka**

Lancha del tráfico, cargada de rieles transbordados de la barca francesa "Valparaíso", luego de desembarcar en el muelle de Bella Vista, (cerca del muelle del ferrocarril Central), salió a remolque del vapor "Cóndor" antes de que sobreviniera el temporal. Estando ya fondeado, fue tomado por la tormenta y a pesar de haber arrojado una cantidad de rieles que todavía tenía a bordo, embarcó mucho agua a resulta de lo cual naufragó. El 21 de octubre se daba noticia de que había podido ser reflotada. ("El Telégrafo Marítimo" Junio 24 de 1889 N° 139)

### **1889- Julio 26- Adey**

Vapor nacional, adquirido hacía pocos días por el Sr. Escofet. Se fue a pique en el puerto al ser chocado por el vapor "España", el que recogió la tripulación del buque náufrago. Al intentarse su reflote no se pudo ubicar, creyendo que las corrientes le hubieran llevado distante del sitio donde se hundió. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 27 de 1889 N° 151 - Julio 29 de 1889 N° 167)

### **1889- Julio 27- Primavera**

Chata de los Sres. Lussich, atracada al muelle Herrera, en descarga, se incendió por popa. Al no poder sofocarse el incendio, fue remolcada fuera del muelle para evitar que

se extendiera el siniestro a otras embarcaciones. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 29 de 1889 N° 167)

### **1889- Agosto 22**

Debido al temporal

**Chata** de la sucesión Braga se fue a pique en la costa del Cerro ("El Telégrafo Marítimo" Agosto 23 de 1889 N° 188)

### **1889- Diciembre 6- Santa Elena**

Chata que se hallaba transbordando fardos de tasajo del vapor inglés "John Elder" cuando se levantó un violento viento Sur que atravesó al vapor, quedando la chata a barlovento y dando fuertes golpes contra el buque, por lo que finalmente naufragó. Sus 5 tripulantes fueron rescatados por el vapor, perdiéndose unos 650 fardos. (El Telégrafo Marítimo" Diciembre 7 de 1889 N°276)

### **1890- Enero 25**

Un patacho perteneciente al Sr. Evans se fue a pique en la playa de La Aguada a causa del temporal. Se salvaron los dos tripulantes. ("El Telégrafo Marítimo" Enero 25 de 1890 N°20).

### **1890- Enero 29**

Por causa del fuerte viento una balandra cargada de sacos de maíz, para ser llevados al vapor español "Ciudad de Santander", se fue a pique frente a la playa de La Teja. ("El Telégrafo Marítimo" Enero 30 de 1890 N° 24)

### **1890- Febrero 10**

Chata cargada de carbón naufragó frente a la playa del Cerro. ("El Telégrafo Marítimo" Febrero 11 de 1890 N° 33)

### **1890- Febrero 26**

Un fuerte temporal de viento causó:

**Catalina**, barca argentina, garreó de su fondeadero en la rada interior, yéndose contra la playa de La Teja, donde quedó embicada.

**Chata** cargada de carbón -Balandra- Fueron llevadas contra la playa del Cerro, donde quedaron a pique. ("El Telégrafo Marítimo" Febrero 27 de 1890 N° 45)

### **1890- Mayo 2-3**

Debido al temporal:

**La Plata**, barca noruega, chocó con el vapor "Chaceur", yéndose a pique. Procedía de Paysandú con carga de cueros salados. Sus tripulantes fueron traídos a tierra por el vapor "Fulton", quedándose a bordo su Cap. J. Andreasen. El 14 de junio se remató el casco de 260 tons. , forrado y clavado en metal, con el resto de aparejos y la carga de unos 5.000 cueros.

El 24 de junio se logró remolcarlo hasta la playa del Cerro, poniéndose a flote el 26.

**Lugre**, noruego fondeado en la rada exterior, garreó a causa del viento yéndose sobre las piedras de San Pedro, donde se destrozó completamente. Al pasar frente a la Comandancia de Marina se le ofreció ayuda por el vapor "Solís" no siendo aceptada.

**Condor**, vapor, se fue a pique en la rada interior

**Clarita**, queche nacional cargado con mercaderías con destino a Nueva Palmira, naufragó en la playa de la Aguada. El 23 de junio se remató su casco, forrado en cobre, con sus palos mayores, anclas, cadenas, molinete y demás.

**12** embarcaciones menores y 1 chata a vapor naufragaron en la playa de la Aguada

**Angelito**, lancha de los Sres. Elliot y Mació, naufragó en el boquete del muelle viejo, cargada de maderas

**Esperanza**, balandra cargada de carbón, naufragó en la playa de la Aguada cargada con carbón de piedra.

**Vapor** sueco cargado de trigo, se hundió frente al matadero

**San Mauricio**, goleta francesa cargada de fardos de tasajo, estaba anclada frente a la calle Cámaras (Juan Carlos Gómez), garreando se fue contra la playa de la Aguada donde se destrozó. Sus tripulantes pasaron a tierra por un cabo que se les tiró desde el paredón.

**Un queche** -propiedad del Sr. Pitamiglio- se fue sobre el vapor nacional "Montevideo", naufragando de inmediato al haberse abierto un rumbo en la proa.

**Chatas** del Sr. Preza, cargadas con trojas de madera y tirantillos, naufragaron por la noche frente al boquete de Capurro, pudiendo rescatarse gran parte de la carga.

**Chata** "María" cargada de carbón, embistió al queche "Gerónimo" sacándole el timón y dejándolo lleno de agua al lado del vapor "Salto". La chata se fue a pique junto al queche. El "Gerónimo" fue puesto a flote por el vapor "Pampero".

**Mariano Pepe**, bergantín italiano, procedente de Paysandú en viaje para Falmouth, cargado de huesos, estaba en la rada exterior, garreó yendo a naufragar en la playa de Arroyo Seco. Los tripulantes lograron salvarse en una de las lanchas del buque

**Wenonah**, barca inglesa se fue contra el rompeolas, echando abajo la torre del foco de la luz del Establecimiento Balneario, tumbándose, sin timón a unas 50 varas del mencionado establecimiento.

**Seis** goletas están a pique desde el paredón de la calle Río Negro hasta la playa de La Teja.

**Chata** "Rusa" y queche "Cesiru" de los Sres. Escofet con carga de madera, se fueron a pique.

**Cantidad** de chatas, goletas, etc. están sobre la playa Norte. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 2 de 1890 N° 95 - Mayo 3 de 1890 N° 96 - Junio 12 de 1890 N° 126 - Junio 20 de 1890 N° 135 - Junio 25 de 1890 N° 139 - "El Siglo" Mayo 3 de 1890 N° 7509 - Mayo 4 de 1890 N° 7510)

### **1890- Mayo 9**

Un temporal causó los siguientes siniestros:

3 embarcaciones embicaron en la playa de La Teja tras haber roto sus amarras. Varias embarcaciones se destrozaron contra el murallón de la Playa de la Aguada. La barca "Wenonah", que había quedado comprometida desde el temporal anterior, se tumbó casi por completo pudiendo darse por perdida. El 24 de mayo se remató esta barca, casco de 767 tons, forrado y clavado en metal, con sus 3 palos mayores, cámaras, anclas, cadenas, cocina, 2 tanques, bombas, etc. encallada en las piedras de Gounouilhou.

("El Telégrafo Marítimo" Mayo 10 de 1890 N° 102- Mayo 21 de 1890 N° 110)

### **1890- Mayo 16**

Otro temporal:

2 embarcaciones que se hallaban en la rada exterior al costado de uno de los buques de ultramar entregando carga, rompieron sus amarras y embicaron en la costa del Cerro.

Uno de los botes de la dotación del Resguardo se fue a pique frente a uno de los muelles de la Aduana. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 17 de 1890 N° 107)

### **1890- Mayo 18- Pascual Quartino**

Patacho nacional, amarrado a la barca italiana "Creola" de la que había recibido 300 toneladas de sal, se le rompieron las amarras, garreando por el fuerte viento hasta las piedras de la Isla Libertad donde se abrió un rumbo. Se fue a pique cuando lo iban remolcando cerca de la costa. Se logró ponerlo a flote el 20 ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 19 de 1890 N° 108- "El Siglo" Mayo 20 de 1890 N° 7522)

### **1890- Agosto 19**

Debido al fuerte viento:

- Una balandra anclada cerca del muelle de la calle Cámaras, (Juan Carlos Gómez), zafó de su amarrazón yéndose sobre el citado muelle, causándose averías que hicieron que se fuera a pique en pocos instantes.
- Un queche se fue a pique frente al murallón de la Aduana Nueva, cargado de mercaderías.
- Una chata con leña y 1 balandra con carbón embicaron en la playa de la Aguada. ("El Telégrafo Marítimo" Agosto 19 de 1890 N° 184)

### **1890- Setiembre 17**

Debido al viento y la mar gruesa:

Una chata cargada de madera se fue a pique frente a la playa del muelle viejo. Una chata de las barracas de carbón del Cerro se fue a pique sobre un casco cerca de la Isla Libertad. Se puso a flote el día 20.

Dos balandras se estrellaron en la playa de La Aguada. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 18 de 1890 N° 208 - Setiembre 19 de 1890 N° 209)

### **1890- Setiembre 22**

Una balandra se hundió frente a las barracas de carbón, cuando zafó de su amarrazón y se le abrió un rumbo. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 23 de 1890 N° 212)

### **1890- Setiembre 27-Río Mariño**

Ballenera argentina, naufragó en la costa a la altura de la calle Colón. Habían salido de Riachuelo con destino a Tuyú, sorprendiéndoles el temporal a la altura de Punta Piedras, sufriendo averías importantes, entre las que se contó la pérdida del timón. Anduvieron a la deriva hasta esta madrugada en que la nave naufragó alcanzando la costa a nado. ("El Telégrafo Marítimo Setiembre 27 de 1890 N° 216)

### **1890- Noviembre 12**

A causa del temporal:

- Una chata anclada en el muelle de la barraca del Sr. Pereira, chocó con otra embarcación, sufriendo un rumbo a popa y hundiéndose.
- Dos balandras chocaron en la costa del Cerro, naufragando ambas. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 13 de 1890 N° 255)

### **1890- 31 Diciembre**

A causa del temporal:

- Dos balandras y una chata de hierro perteneciente a la barraca Británica, que servía de pontón, se fueron a pique frente a la playa del Cerro La chata se reflató el día 3 de enero. ("El Telégrafo Marítimo" Enero 2 de 1891 N° 1)

### **1891- Enero 18- Mariano Estape**

Pontón argentino, cargado con rollos de alambre. Estando anclado en la rada exterior se rompieron sus amarras, garreando hasta las piedras de San Pedro. Los vapores lo remolcaron hasta un punto seguro, pero al observar el agua que hacía lo dejaron nuevamente sobre dichas piedras. ("El Telégrafo Marítimo" Enero 19 de 1891 N° 14 - Enero 20 de 1891 N° 15)

### **1891- Julio 20- Kersonesse**

Según el informe presentado por el Práctico Manuel Sosa, en este buque se declaró un incendio en su carga de carbón. La nave se hallaba fondeada en la rada exterior. Acudieron de inmediato los vapores "Emperor", "Uruguay", "Comercio" y dos lanchones del tráfico. Se trató de remolcar la "Kersonesse" hacia otro fondeadero pero no pudo verificarse por la bajante. Se empezaron entonces a hacer funcionar las bombas del "Emperor" a la que se agregó posteriormente otra traída por el vapor "España", pero el incendio tomó tales proporciones que la tripulación le abandonó y las embarcaciones que estaban al costado del buque decidieron retirarse ante el peligro de que cayesen los palos. En la noche del 22, la barca que estaba tumbada a estribor por haberse corrido la estiba durante el viaje, se fue a pique. Se planteó la preocupación por marcar el escollo. (A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1891- Caja 324 Carpeta 196)

### **1891-Diciembre**

**3**

El temporal desatado desde la noche anterior causó:

- Una goleta se hundió frente al varadero de la viuda de Fazio.
- Una chata naufragó frente al muelle de la calle Cámaras, siendo salvados sus dos tripulantes
- Cinco embarcaciones quedaron perdidas en la playa de la Aguada. ("El Telégrafo Marítimo" Diciembre 3 de 1891 N° 273)

### **1892-Mayo 11- Warrior**

Payleboat inglés, Capitán Robert Salisbury, anclado en la rada exterior pronto a zarpar

para el sur de Argentina a la pesca de lobos, reventó por la noche, las cadenas de las anclas, yéndose sobre la costa del Cerro, a la altura del varadero de Humphreys, en donde se destrozó. La fuerte marejada impidió a los vapores "España" y "Toro" el rescate de sus tripulantes, quienes fueron recogidos en la mañana siguiente por el vapor "Phoenix".

El 17 se remató velas, cabullería, motones, palos, anclas, provisiones, carbón, sal y el casco, encallado en la citada costa. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 11 de 1892 N° 104 - Mayo 13 de 1892 N° 106 - "El Siglo" Mayo 12 de 1892 N° 8109)

### **1892- Julio 8**

El temporal causó que una balandra que salía del puerto, fuera tumbada frente al Muelle Capurro. Los tripulantes fueron salvados por varios botes. ("El Telégrafo Marítimo" julio 8 de 1892 N° 150)

### **1892- Setiembre 20-21**

En otro temporal:

- Naufragaron en la Playa de la Aguada y frente al muelle de pescadores, varias embarcaciones ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 20 de 1892 N° 210)
- Kaffir Chief

Lugre inglés, Capitán Evans, procedente de Cardiff con carga de carbón. Había llegado el día 19 y se aprestaba a continuar viaje hacia Fray Bentos, para el saladero Liebig's. Comenzó a garrear a las 3.30 a.m. yéndose sobre la costa, con el velamen destrozado por el viento. Quedó sobre las rocas a las 4.35 a.m., sin que tuvieran resultado los auxilios que intentaron prestarle tanto la marinería de la Capitanía como los vapores "Plata", "Uruguay" y "General Lavalleja", los cuales lograron salvar la tripulación que corría inminente peligro, aún cuando uno de los marineros fue arrebatado por las olas. Habiéndose cortado el palo mayor, el buque se abandonó, encallando, casi de inmediato en las citadas rocas. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 20 de 1892 N° 210) Al día siguiente el lugre se había destrozado casi por completo, siendo rematados sus restos el día 24 del mismo mes. En los días siguientes los buzos trabajaron en el naufragio sacando distintos elementos que fueron transportados a la Barraca Británica donde quedaron depositados. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 21 de 1892-N° 211 - Setiembre 24 de 1892 N° 214 - "El Siglo" Setiembre 21 de 1892 N° 8215 - Setiembre 28 de 1892 N° 8221 - Setiembre 29 de 1892 N° 8222)

- Rackel

Barca noruega, Capitán G. Salwesen, procedente de Paysandú con carga de ceniza. Chocó al hacer una mala maniobra con el casco a pique de la barca inglesa "Kersonesse" en la rada exterior.

Se le abrió un gran rumbo, siendo tomada por varios vapores que la remolcaron a la rada interior, tratando de desagotar sus bodegas. A causa del temporal del día 24 debió ser embicada en la playa de La Aguada, para evitar que se fuera a pique. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 22 de 1892 N° 212 - Setiembre 24 de 1892 N° 214)

### **1892- Setiembre 24**

Una balandra nacional, fue tumbada por el viento al salir del muelle de la calle Cámaras (Juan Carlos Gómez), yéndose a pique de inmediato. Sus tripulantes fueron salvados por varios boteros. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 24 de 1892 N° 214)

### **1892- Octubre 9- Lansagna**

Balandra propiedad de D. Antonio Antola, trabajando en el salvamento de los restos del "Kaffir Chief" sufrió -a las 11 a.m.- un fuerte ventarrón que la tiró sobre las piedras a las perdiéndose totalmente. ("El Telégrafo Marítimo" Octubre 10 de 1892 N° 227)

### **1892- Octubre 26**

El fuerte temporal que reinó durante esta jornada y la del 27:

- Aida

Vapor nacional, reventó sus amarras yéndose a pique frente al antiguo matadero en La Aguada.

- Bidasoa

Vapor nacional, fue arrojado por la corriente sobre el mismo punto que el anterior

- Frente al saladero de los Sres. Anza en el Cerro se fue a pique una de las embarcaciones de cabotaje del establecimiento. (A.G.N. Comandancia de Marina-Naufragios 1885-1894 Caja 329 -Carpeta 215- "El Telégrafo Marítimo" Octubre 27 de 1892 N° 239)

### **1894- Marzo 13- Segunda**

Chata del tráfico. Propiedad del Sr. José Presa. Se fue a pique por el fuerte viento Sur, en el centro del puerto cuando estaba cargando madera del buque noruego "Svalen". El cargamento salió en su mayor parte a la playa del Pantanoso. -una embarcación propiedad de los Sres. Semaden que se hallaba en lastre se fue a pique en la rada interior. ("El Telégrafo Marítimo" Marzo 13 de 1894 N° 58)

### **1894- Junio 27- Lulu**

Vapor nacional, naufragó frente a la boya de los buques de guerra españoles, cuando venía de la Villa del Cerro con 15 obreros del varadero Humphreys. El siniestro fue causado por el vapor "Emperor", que hizo que se tumbara. El vapor fue reflotado posteriormente. ("El Telégrafo Marítimo" Junio 27 de 1894 N° 142)

### **1895- Mayo 2- Vilardebó**

Pontón perteneciente a la Comandancia General de Marina, colocado para indicar el paraje donde se hallaban los restos de la fragata inglesa "Kersonese". Se fue a pique de madrugada con un tripulante a bordo, el cual fue rescatado por el vapor "Uruguay". El pontón debía haberse trasladado en la tarde a la rada interior, pero ello no pudo verificarse debido al temporal. Los trabajos que se efectuaron para reflotarlo no dieron resultado, ya que el casco se abrió por completo, quedando dicho pontón en un lugar peligroso para la navegación, por lo que las Autoridades decidieron su posterior voladura. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 3 de 1895 N° 99 - Mayo 13 de 1895 N° 107)

### **1895- Setiembre 8**

A causa del fuerte viento que se hizo sentir en el puerto se fueron a pique varias embarcaciones menores en los distintos muelles. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 9 de 1895 N° 203)

### **1895- Noviembre 18 –Colonia**

Vapor francés, Capitán J. Lequeux, Cía. Chargeurs Reunis, de 2925 toneladas de registro, se hallaba completando carga en la rada exterior cuando se observó que el buque se encontraba algo escorado. Al inspeccionar las bodegas las hallaron llenas de agua,(según la inspección posterior por haberse dejado abierto el portalón de popa a

babor). El Capitán ordenó dirigirse a toda máquina a la rada interior, varando el vapor a la altura de la boca de la calle Washington, donde quedó tumbado. El vapor "Uruguay", de Escofet recogió la tripulación compuesta de 40 personas. El "Colonia" tenía a bordo un cargamento de frutos del país, 1200 carneros y 450 novillos. Los animales perecieron ahogados en su mayor parte. Casi todos los enseres que se hallaban en cubierta fueron barridos por las olas, quedando diseminados por la bahía. Las tareas de salvataje quedaron a cargo de la Casa Lussich, en colaboración con la de Escofet. El 21 se estaba haciendo la descarga de fardos de lana por medio de buzos, tarea que se suspendió por causa del temporal dedicándose a a tapar los rumbos abiertos. Luego de intensos trabajos el vapor pudo ser puesto fuera de peligro el día 26 del mismo mes. ("El Siglo" Noviembre 18 de 1895 N° 4505- Noviembre 21 de 1895 N° 4508- "El Telégrafo Marítimo" Noviembre 18 de 1895 N° 262 - Noviembre 26 de 1895 N° 269)

### **1896- Marzo 22- Nuevo Carlitos**

Payleboat nacional tras chocar con el casco del vapor "Corrientes" se hizo un rumbo, yéndose a pique en el puerto. Al día siguiente fue remolcado por los vapores "España" y "Telégrafo" de la Casa Pascual Escofet, hasta dejarlo en paraje seguro. ("El Telégrafo Marítimo" Marzo 23 de 1896 N° 66)

### **1896- Setiembre 15 – Nación**

Vapor argentino, chocó en su salida con el casco a pique del vapor "Corrientes". Iba para Buenos Aires con carga de carbón. El siniestro le provocó un gran rumbo, siendo auxiliado de inmediato por los vapores de la casa Lussich que impidieron que naufragara. Casi a pique lo arrastraron hasta la playa del muelle viejo, frente a la calle Misiones, efectuándose el alije de la carga y desagote de sus bodegas para poder tapar el rumbo. ("El Siglo" Setiembre 16 de 1896 N° 9398)

### **1896- Octubre –Danon**

Vapor argentino de propiedad del Sr. Mihanovich, con carga de azúcar, del cual el vapor "Toro" había salvado un tripulante. Se informaba a los navegantes que al E.N.O. de la Isla Libertad, y a unos 1718 mts de la costa se encontraba a pique este buque de tres palos. Se efectuaron trabajos intentando su reflote pero tenía la cubierta deshecha y estaba hundido en unos 10 pies. Se pudo rescatar algo de la carga, continuando los trabajos en procura de su salvamento, para lo cual se había hecho una especie de puente sobre el buque para facilitar los trabajos de los buzos y de los carpinteros. Un temporal con fuerte marejada, desatado el 16, hizo fracasar los trabajos de la Casa Lussich, despedazando el buque, cuyos restos se esparcieron en la playa. ("El Siglo" Octubre 9 de

896 N° 9418 - Octubre 11 de 1896 N° 9420- Octubre 16 de 1896 N° 9424 - Octubre 18 de 1896 N° 9426)

### **1896- Octubre 13 - W.J. Taylor**

Vapor de 4.000 toneladas de registro, se le incendiaron las carboneras cuando se hallaba fondeado en la rada exterior, resolviendo acercarlo al puerto y vararlo en la costa frente al Cerro. Habiendo hecho explosión el vapor solicitó auxilio, ya que el buque estaba cargado en su mayor parte de Kerosene y barriles de aceite de máquina, completando su carga con alambre e hilo. Tras haberse apagado el incendio y cuando se estaba procediendo a desagotarlo, el fuego se reinició, pasando de la carbonera de estribor a la de babor. Pudo al fin extinguirse el siniestro, pero el buque quedó con serias averías, al igual que la carga ("El Siglo" Octubre 15 de 1896 N° 9423 - Octubre 16 de 1896 N° 9424 - Octubre 18 de 1896 N° 9426)

### **1897- Mayo 21- Fernandina**

Goleta en puerto cargada de mercaderías con destino a Rocha. Reventó sus cadenas debido al temporal, yéndose contra la playa. ("El Siglo" Mayo 27 de 1897 N° 9603)

### **1897- Agosto 23 – Dante**

Barca austríaca, Capitán F.B. Cosulich, llegada de Hamburgo con carga de mercadería general, estando fondeada en la rada exterior, fue embestida por la parte de babor por el vapor italiano "Matteo Bruzzo" cuando éste salía hacia Buenos Aires. La "Dante" se fue a pique de inmediato, salvándose la tripulación en dos botes que fueron recogidos por el vapor "Fulton". Varios vapores se abocaron a la tarea de tratar de reflotar la barca, complicándose los trabajos de salvamento por el mal tiempo que provocó el que se tumbara por la parte de estribor. Se iniciaron entonces los trabajos de alije de la carga. La barca se puso en remate pero al no haber ofertas se planteaba la necesidad de que las autoridades tomaran las prevenciones para volar el casco de esta nave que dificultaba la navegación. ("El Telégrafo Marítimo" Agosto 24 de 1897 N° 189 - Agosto 26 de 1897 N° 190 - Setiembre 13 de 1897 N° 214 - Octubre 30 de 1897 N° 245)

### **1897- Octubre 20 - Giovanni Batista**

Barca italiana, llegada de Cádiz con carga de sal. Fue arrastrada por el violento temporal hacia el interior de la Bahía yendo a encallar en la playa de la Aguada frente al Mercado Central de Frutos del País. Su tripulación fue salvada por el vapor "Emperor" ("El Siglo" Octubre 20 de 1897 N° 5079)

### **1898- Enero 23- China**

Chata de propiedad de Escofet y Pascual. Se fue a pique cargada de trigo que iba trasbordar al vapor inglés "Melbourne". Los tripulantes fueron salvados por el vapor "Uruguay". ("El Telégrafo Marítimo" Enero 24 de 1898 N° 19)

### **1898- Mayo 7**

Debido al fuerte temporal:

- Jorgito

Balandra nacional, cargada con barricas de portland, naufragó por la noche en su amarrazón al N.E. de las piedras de San Pedro. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 10 de 1898 N° 103 )

### **1898- Agosto 13- John Gill**

Barca inglesa, procedente de Boston, con carga de pino blanco, fue tomada por el viento y al perder sus anclas, arrastrada hacia la costa entre las calles Guaraní y Zavala.

Fue auxiliada por los vapores "Solís", "Plata", "Corsario" y "Huracán", los que lograron conducirla hacia el puerto y embicarla en la costa de la Teja. ("La Tribuna Popular" Agosto 14 de 1898 N° 5717 - "El Telégrafo Marítimo" Agosto 16 de 1898 N° 181)

### **1898- Noviembre 21- Capital de Bolivia**

Pontón anclado en el dique N°3 al costado del vapor inglés "Eastern Prince", a fin de trasbordar una carga de maíz, se fue a pique al habersele abierto el fondo, llenándose de inmediato de agua. Sus tripulantes fueron salvados por el vapor "Elisa C". Se iniciaron de inmediato los trabajos para su reflote. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 23 de 1898 N° 264)

### **1899- Abril 3- Ana Madre**

Payleboat argentino, entrado desde Buenos Aires, se sumergió en su fondeadero próximo a la amarrazón de la cañonera "General Artigas". Un bote de este buque salvó a los 6 tripulantes, logrando rescatar asimismo algunos enseres, ropa y víveres. Fue puesto a flote por los vapores de Lussich, siendo remolcado hasta las inmediaciones del muelle Capurro. ("El Siglo" Abril 3 de 1899 N° 244)

### **1899- Junio 16**

A causa del temporal:

Maldonado

Chata de Escofet y Pascual se fue a pique mientras estaba fondeada frente al muelle Capurro con carbón mineral. Varios remolcadores la llevaron hundida hasta la altura de la calle Ciudadela, donde lograron ponerle a flote.

· Rápido

Pontón de la casa Lussich, fondeado en la Bahía, rompió sus amarras siendo llevado por la corriente a la costa donde quedó varado. Los vapores remolcadores de la misma Compañía lograron sacarlo. ("El Siglo" Junio 16 de 1899 N° 318 - "El Telégrafo Marítimo" Junio 16 de 1899 N° 131)

### **1899- Julio 5- Juanita**

Queche perteneciente a los Sres. Pino y Panario. Naufragó por la noche al costado del vapor francés "California", con 500 sacos de huesos para trasbordar a éste. El patrón y los marineros lograron ser rescatados por otra lancha que estaba entregando carga al buque. ("El Te1égrafo Marítimo" Julio 6 de 1899 N° 147)

### **1899- Agosto 21- Matilde**

Balandra nacional, se hundió en la playa de la Aguada, próximo al muelle del ferrocarril, debido al fuerte viento S.O. que le rompió el botalón. ("El Telégrafo Marítimo" Agosto 22 de 1899 N° 184)

### **1899- Noviembre 22-Pinta**

Lancha, fue sorprendida por el temporal, cuando se hallaba al costado del vapor británico "Melbourne", entregando fardos de lana. El "Emperor" la tomó a remolque para llevarla hacia el puerto, pero el cabo se reventó y la embarcación se estrelló en la costa, entre el varadero de Lussich y el Cuartel de Cazadores. Los 4 tripulantes lograron salvarse, con grandes esfuerzos. ("El Siglo" Noviembre 23 de 1899 N° 476)

### **1900- Julio 3- Mercado de Frutos**

Chata perteneciente al Sr. Vallaro, se fue a pique de madrugada al costado del transatlántico español "Plácido de Satrústegui". Se hallaba cargada con pipas de sebo vacuno. La tripulación se salvó siendo recogida por el vapor del tráfico "Uruguay", que tomó la chata a remolque llevándola a la rada interior y embicándola en el boquete del muelle viejo. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 3 de 1900 N° 144)

### **1900 Julio 13- Carabela**

Chata del tráfico, se fue a pique en su amarrazón, al chocar con un ancla perdida. Estaba cargada con cueros vacunos salados procedentes de Salto, con destino a ser trasbordados. La chata pudo ser reflatada posteriormente. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 13 de 1900 N° 153)

### **1900- Noviembre 2- Juan Forgas**

Vapor español, cuando salía hacia el puerto de Buenos Aires, varó en una piedra al pasar la restinga de la Punta de San José. Fueron aceptados los auxilios de los vapores de Lussich "Corsario" y "Tiburón", que empezaron a trabajar con cabos por la popa, ayudados por el propio vapor. El buque no respondió, asentándose en las piedras, tumbándose por el lado de babor. Se comenzó su alije en la bodega de proa esperando que con esta operación y el repunte de las aguas lograra zafar. Se pudo lograr este resultado el día 3 a las 5.45 p.m. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 3 de 1900 N°245)

### **1901- Julio 8 de 1901 – Eolo**

Vapor del Sr. Mihanovich, varó a las 5 a.m. en la restinga que forman los restos del antiguo rompeolas. El vapor "Rayo" desembarcó los pasajeros y correspondencia. Por causa del viento N. el agua bajó por lo que se dificultó la tarea de zafarlo, esta razón además fue la que se adjudicó al accidente. Luego de varias horas de trabajo y favorecidos por la creciente el "Eolo" pudo zafar a las 2.40 p.m. del día 10. (A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1901-1904 Caja 323 Carpeta 309-"La Tribuna Popular" Julio 9 de 1901 N° 6639 - Julio 10 de 1901 N° 6640 - "El Telégrafo Marítimo" Julio 9 de 1901 N° 149)

### **1902- Abril 21- Idea**

Balandra nacional, propiedad del Sr. Vallaro, naufragó próximo al Arroyo Pantanoso cargada con 398 fardos de tasajo del saladero del Sr. Tabares. Se salvó la tripulación. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 22 de 1902 N° 86)

### **1902- Mayo 14 – Carolina**

Patacho de la Casa Lussich, debido al temporal se fue a pique en su amarrazón con carga de carne tasajo con destino al vapor argentino "Mercurio". Pudo ser refluada el día 17 ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 14 de 1902 N° 103)

### **1902- Julio 17- India**

Chata tumbada debido a que se mojó su carga de ceniza por los golpes de mar. Esta embarcación. Fue remolcada por los vapores "Plata" y "República" hasta dejarla frente al muelle de pasajeros. Pudo ser refluada el día 23. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 17 de 1902 N° 157)

### **1902- Diciembre 12- Daisy**

Lugre inglés, procedente de Cardiff con carga de carbón mineral para Fray Bentos. Se hallaba fondeado en la rada exterior, donde sufrió el temporal de la noche. Debido al mismo rompió el timón, y al quebrar el codaste, se le abrió una vía de agua, que las bombas no daban abasto a desagotar. Al mediodía del 13 solicitaba auxilio, saliendo para prestárselo los vapores "Solís", "Emperor" y "Corsario". ("El Telégrafo Marítimo" Diciembre 13 de 1902 N° 280).

### **1903- Enero 20**

Por el temporal reinante:

- **Embarcación pescadora N° 718**, zozobró a la entrada de la bahía. Iba tripulada por 3 marineros, uno de los cuales pereció ahogado, salvándose los otros 2 por el auxilio del vapor inglés "Cambria".
- **Una embarcación** se tumbó por una fuerte racha de viento a 400 o 500 mts de la punta de San José. ("El Siglo" Enero 21 de 1903 N° 11534)

- **Clementina Pezzi**, barca cargada con mercaderías varias entre las que se hallaban 40 cajones de dinamita. Se encontraba fondeada cerca de la isla Libertad cuando a causa del fuerte viento S.E. se rompió la obra muerta y el castillete de proa, abriéndose una vía de agua bastante importante. En estas circunstancias el patrón largó anclas y cadenas, pero la fuerza de la marejada y del viento, llevó al buque hasta la costa de La Teja donde naufragó completamente. Los tripulantes se salvaron tomados de un mástil de la barca. ("El Siglo" Enero 24 de 1903 N° 11537)

### **1903- Abril 20**

Debido al violento temporal:

- **Justo 1º**, payleboat desarbolado y sin tripulación, se fue a pique a sotavento de las piedras de San Pedro.
- **Amor Patrio**, balandra, se fue a pique sobre el murallón del Ferrocarril Central. ("El Siglo" Abril 21 de 1903 N°11.611)

### **1903- Agosto 7- Aquí Estoy**

Balandra nacional, se hundió a causa del viento al lado del muelle de la barraca Risso.

### **1903- Octubre 8- General Rivera**

Cañonera nacional, se hundió al mediodía, en su amarrazón al producirse la explosión de la Santa Bárbara. Este depósito de explosivos estaba situado a popa, bajo la cámara comedor de la cañonera por lo que tomó a la tripulación que estaba a bordo en el horario del almuerzo. Hubo 4 muertos y varios heridos, entre los que se contó el 2º Comandante-Capitán Francisco Miranda. Muchos tripulantes fueron recogidos por los vapores surtos en el puerto, que acudieron de inmediato Las casas de Escofet y Lussich se ofrecieron para realizar el salvataje de la "General Rivera", procurando remolcar la nave a un paraje donde pudiera ser posteriormente puesta a flote. El día 13 fue llevada sobre la costa, dejándola frente a la calle Ituzaingó. La proa, el centro y el puente habían quedado sobresaliendo del agua, pudiendo apreciarse que el falso codaste y el timón estaban deshechos, la cubierta de popa había desaparecido completamente y sobre el costado de estribor en donde estaba la Santa Bárbara se veía un rumbo. El 14 a las 6.30 p.m. fue puesta a flote. Yéndose de nuevo a pique el 15, debido al temporal que la inundó nuevamente. A las 3 y media de la tarde del día 16 fue puesta a flote y llevada al dique Cibils. ("La Tribuna Popular" Octubre 9 de 1903 N° 7444 - Octubre 13 de 1903 N°7448 - Octubre 14 de 1903 N° 7449 - Octubre 16 de 1903 N° 7451)

### **1903-Octubre 26**

- **Chata N° 87** de la Sociedad Anónima de Lanchaje. Se fue a pique en su amarrazón cargada con carbón que había tomado del vapor inglés "Zilpha" para la empresa del Ferrocarril Central. (A.G.N.Comandancia de Marina- Naufragios 1901-1904 Caja 323 Carpeta 346 -"La Tribuna Popular" Octubre 28 de 1903 N° 7463)

### **1904- Febrero 18- Blanca**

Chata, cargada de huesos, se fue a pique con el temporal frente a la barraca del Comercio ("El Telégrafo Marítimo" Febrero 18 de 1904 N° 39)

### **1904- Abril 3- Angela Accame- Otterspool**

Barca italiana; Capitán A. Raineri. Fue chocada por el vapor inglés "Otterspool", que garreó a causa del temporal, rompiéndole las cadenas y tirándola contra las rocas de la isla Libertad. Tenía una carga de 400 toneladas de sal marina. La "Otterspool" quedó al sur de la isla, habiendo perdido el timón y sufrido varios

rumbos por los que el agua inundó sus bodegas de popa. Se intentaba mantenerle a flote mediante el uso de las bombas y el alije de la carga. Se logró hacerle zafar el día 10, aunque con graves averías, continuando los trabajos para desagotarle y taparle luego los rumbos, previo a ser llevado al dique Cibils. La barca "Angela Accame" pudo ser asimismo sacada del lugar donde había quedado, y aunque tumbada, los elementos de Lussich, trabajaron en ella, logrando el 27 de abril, un salvamento que era considerado impracticable. (A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1901-1904 Caja 323 Carpeta 352 -El Telégrafo Marítimo" Abril 4 de 1904 N° 74 - Abril 9 de 1904 - N° 79 - Abril 11 de 1904 - N° 80 - Abril 27 de 1904 N° 93 )

#### **1905- Junio 14- Montevideo**

Queche nacional del Sr. Cayetano Pino. Cargado con cueros se fue sobre la piedra de San Pedro, no pudiendo los vapores de la Comandancia de Marina, acercarse para prestarle ayuda por la gran bajante. ("El Telégrafo Marítimo" Junio 15 de 1905 N° 131)

#### **1905- Diciembre 9- Maris E. Barros**

Grúa, propiedad de Juan Harley. Se hundió en el antepuerto cuando se hallaba transportando los materiales recibidos desde Bremen para la fragata escuela "Sophie Charlotte". La grúa se hundió en el barro por lo que el propietario decidió hacer abandono de ella. Se decidió destruir el escollo el 25 de abril de 1906. (A.G.N.Comandancia de Marina- Naufragios 1905-1908 Caja 325 Carpeta 368)

#### **1905- Diciembre 24 – Bellanoch**

Vapor de la Cía. Lamport y Holt, Venía desde Buenos Aires a completar carga con destino a Amberes, cuando fue chocado por el vapor "Canning" de la misma compañía que había llegado de Nueva York, con carga general, y habiendo descargado lo dispuesto a esta plaza, fue despachado para Buenos Aires.El accidente ocurrió a las 5 a.m. en la rada, cerca del canal de acceso al antepuerto. El "Bellanoch" venía de la parte oeste de la rada, cruzando su rumbo con el vapor "Canning" que salía. En un momento le faltó agua al "Bellanoch" quedando varado, por lo que paró la máquina y empezó a dar hacia atrás para zafar.

Es posible que ello no haya sido advertido por el "Canning" o que lo hiciera ya cuando estaba demasiado cerca del "Bellanoch" al que embistió por babor cerca de popa, produciéndole un daño importante hasta debajo de la línea de flotación, por el que entró el agua inundando las bodegas correspondientes, Nums. 3 y 4, y sumergiéndose el casco por la parte de popa, hasta que se asentó en el fondo.

De inmediato se le prestó auxilio, ya que el tiempo estaba amenazante de temporal, trabajando activamente los buzos en tapar la brecha.El temporal se desencadenó antes de lo previsto, con fuerte marejada y viento Sud, que provocaron la inundación del buque, quedando cubierto por las aguas hasta su parte central, penetrando hasta el departamento de máquinas. A impulsos de la corriente el vapor se atravesó, inclinándose, y quedando sumergida la popa bajo unos 3 mts.de agua. Dos de los botes que estaban en cubierta fueron destrozados, siendo arrastrados por las olas todo lo que se hallaba en el entrepuente: gallineros, carbón, fardos de pasto, etc.

Los trabajos continuaron procediéndose a la descarga de cueros y fardos de lana, y tratando de desagotar al buque cuya popa se hundía cada vez más en el fango. El 3 de febrero sufrió un temporal fuerte, que hizo bastantes daños en el buque que continuaba sumergido. Los trabajos eran seguidos diariamente, confiándose en que los elementos

de Lussich alcanzarían el éxito. Finalmente, tras prácticamente cien días de esfuerzos, pudo ser sacado el 2 de abril. (A.G.N. Comandancia de Marina-Naufragios 1905-1908 Caja 325 Carpeta 367- "La Tribuna Popular" Diciembre 24 de 1905 N° 9114 - Diciembre 25 de 1905 N° 9115 - Diciembre 27 de 1905 N° 9117 - Diciembre 29 de 1905 N°9119- Diciembre 30 de 1905 N°9120-"El Telégrafo Marítimo" enero 9 de 1906 N° 6 - Enero 13 de 1906 N° 11 - Enero 25 de 1906 N° 20 - Febrero 3 de 1906 N° 28, Febrero 6 de 1906 N° 29 - Febrero 21 de 1906 N° 42 - Marzo 31 de 1906 N° 73 - Abril 2 de 1906 N° 74)

### **1906- Abril 13- Chapicuy**

Vapor del Resguardo, encalló en la parte Sud de la restinga que está frente a la Isla Libertad. Fueron en su auxilio varios remolcadores que pudieron hacerle zafar. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 16 de 1906 N° 83)

### **1906- Agosto 30- Villa Del Cerro**

Vapor de pasajeros que diariamente se dirigía hacia esa zona desde el puerto. Al salir del muelle, luego de haber tomado pasaje, a las 10.40, cuando se hallaba próximo a la escollera N, chocó con la chupadora "Massovin" de la Empresa del Puerto que navegaba en la misma dirección. Algunos testigos refirieron que el vapor pretendió cruzar por la parte de proa a la chupadora que al no poder detener la marcha lo embistió por babor. El "Villa del Cerro se tumbó, sumergiéndose de inmediato resultando 3 víctimas mortales en el accidente. Se fondeó una chata con faroles rojos para indicar el escollo, trabajando la grúa "Hércules" con algunos buzos para reflotar el vapor, lo que consiguieron a las 5.45 p.m. del 31. El "Villa del Cerro" fue remolcado hasta el muelle situado frente a la Aduana, siendo llevado al día siguiente al varadero de Humphreys en el Cerro. ("El Telégrafo Marítimo" Agosto 30 de 1906 N° 188 - Agosto 31 de 1906 N° 189 - Setiembre 1° de 1906 N° 190)

### **1906- Noviembre 3- Queen Luoise**

Vapor inglés. Chocó con el "Edenhall" en momentos que entraba al antepuerto, a unos 400 mts de la boca de ingreso. El "Edenhall" se aprestaba a acercarse hacia el muelle, cruzando el canal, y chocando con su proa la del otro vapor Como consecuencia el "Queen Louise" sufrió un rumbo a estribor por el que se inundó la bodega N° 1. El "Edenhall" resultó con un rumbo en la mura de babor, arriba de la línea de flotación. Luego de duros esfuerzos por parte de la empresa de Lussich, se alijó la carga de dicha bodega, pudiendo desagotarse y procediendo a tapar el rumbo. ("La Tribuna Popular" Noviembre 2 de 1906 N° 9381 - "El Telégrafo Marítimo" Noviembre 5 de 1906 N° 244).

### **1907- Marzo 20- Vicente Lussich**

Lancha, se hundió a las 6.30 p.m. al explotar la carga de cajones de bencina , estando amarrada al depósito "Santos". En el momento del siniestro la embarcación estaba tripulada por tres hombres que fueron despedidos de a bordo por la fuerza de la explosión. Uno de ellos no pudo ser localizado. (A.G.N. Comandancia de Marina-Naufragios 1905-1908. Caja 325 Carpeta. S/N)

### **1907- Abril 23 -2º Vigilante**

Balandra nacional, se hundió en el interior del puerto al chocar en la punta de la escollera Norte. Procedía del Río Santa Lucía, transportando cereales. Según el patrón el accidente ocurrió en momentos que daba una bordada para enfilear al puerto y chocando con las piedras zozobró de inmediato. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 23 de 1907 N° 88)

### **1907- Mayo 28- Archtor**

Vapor inglés, procedente de Nueva York, carga de carbón, entrando al antepuerto varó sobre las piedras arrojadas para la prolongación de la escollera Este. Unas horas más tarde logró zafar ayudado por el repunte de las aguas, pero al efectuar la maniobra para enderezarlo y entrar al antepuerto, el timón no obedeció y arrastrado por la corriente fue a varar nuevamente sobre la punta de la restinga Oeste.

Con ayuda de los remolcadores de Lussich fue puesto a flote y anclado en el antepuerto. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 29 de 1907 N° 116)

### **1907- Noviembre 3- France Cherie**

Barca francesa, de 906 tons., casco de madera, se incendió en el antepuerto de Montevideo. El fuego se inició de madrugada- 3.50 a.m..La nave había llegado el 1º de octubre procedente de Gulport con carga de madera. Luego de haber sido descargada solo tenía abordo fierro viejo que servía de lastre.Los esfuerzos por apagar el incendio fueron inútiles, el casco se tumbó sobre el lado de babor, cayeron los palos y durante varias horas continuó ardiendo. El 24 de junio se decidió la voladura de su casco.(A.G.N. Comandancia de Marina-Naufragios 1905-1908 Caja 325 Carpeta 375- "El Telégrafo Marítimo" Noviembre 5 de 1907 N° 247 - Noviembre 6 de 1907 N° 248)

### **1908- Abril 28- Legnano**

Payleboat nacional, se estrelló al garrear contra la parte N. del muro entre las calles Cerro (Bartolomé Mitre) y Juncal, abriéndose varias vías de agua que lo dejaron a pique. Estaba cargado de caños para la empresa de aguas corrientes en Santa Lucía. La carga se salvó y el casco hundido fue remolcado hasta el muelle viejo donde se iba a tratar de reflotar.(A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1905-1908 Caja 325 Carpeta S/N)

### **1908- Noviembre 18 – Roodezee**

Remolcador holandés, debido al temporal encalló por la noche en la parte exterior de la escollera oeste, sufriendo tan importantes averías que pasó a pique. Fue auxiliado por los vapores de Lussich que lograron ponerle a flote al mediodía del 21. Al desencallarle se fue de nuevo a pique quedando fuera solo la casilla del timón y una parte de la proa. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 21 de 1908 N° 262)

### **1909- Agosto 24-Colombia**

Vapor argentino en viaje de Buenos Aires para Montevideo con pasajeros y carga. Fue embestido en la entrada del antepuerto, poco después de las 6. 20 a.m., entre las cabezas de las escolleras E y W por el vapor alemán "Schlessien". El Capitán de este último -Ernesto Muhle - adjudicó el accidente a la impericia del Capitán del "Colombia" que se atravesó a su proa. El "Colombia" fue tomado en la mura de babor, donde sufrió un gran rumbo, hundiéndose rápidamente. En la popa que tardó más en sumergirse se agolparon los pasajeros, mientras desde tierra y de los alrededores partían en auxilio de los náufragos que luchaban en medio de un fuerte oleaje.

Los pasajeros y tripulantes llegaban a un número de aproximadamente 150, siendo rescatadas sólo 60 personas, por los vapores "Lavalleja", el "Vigilante" y varios boteros. Comenzó luego la tarea de los buzos para sacar del casco los cadáveres que habían quedado atrapados. La Casa de Pascual ofreció sus servicios para la extracción del casco del "Corrientes", el que había quedado a pique entre el morro W y E en medio del

canal de acceso al antepuerto. La Comandancia de Marina autorizó a la Casa Lussich, que también se había ofrecido, para sacar el buque fuera del canal y destruirlo.

El 23 de marzo comenzaron los trabajos para volarlo. ( A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1909- Caja 332 Carpeta 417 Bis-"El Telégrafo Marítimo" Agosto 26 de 1909 N° 188 - Agosto 27 de 1909 N° 189 - Agosto 31 de 1909 N° 192 - Setiembre 1° de 1909 N° 193 -Setiembre 2 de 1909 N° 194 - Setiembre 3 de 1909 N° 195 - Setiembre 8 de 1909 N° 200 - Setiembre 20 de 1909 N° 209 - Marzo 23 de 1910 N° 63 - "La Nación" (Buenos Aires) Agosto 25 de 1909 N° 12829- Agosto 26 de 1909 N° 12830 - Agosto 27 de 1909 N° 12831 - Agosto 29 de 1909 N° 12833)

### **1909- Setiembre 7- 8 - 3° De Vigo- Eliza**

En momentos en que el "3° de Vigo" salía a pescar, encalló en las piedras de la escollera Oeste, en el extremo Norte. Logró zafar con la ayuda de los vapores "Lavalleja" y Plata".

Pocas horas más tarde varó en el mismo paraje el payleboat nacional "Eliza", que logró zafar posteriormente. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 8 de 1909 N° 199)

### **1909- Setiembre 17-Río San José**

Balandra nacional, se hundió en los alrededores de la isla Libertad, tras garrear y chocar con una embarcación. Iba cargada de pólvora. La Casa Lussich logró reflotarla el 20. (A.G.N. Comandancia de Marina- Naufragios 1909 Caja 332 Carpeta 416)

### **1909 - Noviembre 7 - La Playa**

Lancha nacional, con carga de carbón, se fue a pique por el temporal reinante en la playa de la Aguada. (frente a los Corrales Viejos). ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 8 de 1909 N° 250)

### **1910-Febrero 23**

A causa del temporal

- Queche 698

Pertenciente a la sucesión Amoretti, se fue a pique con carga general.

- Hamburgo

Queche de la Casa Pascual, naufragó cargado con mercaderías

- La Charita

Balandra de la Casa Casenave. Estaba atracada al costado de la lancha italiana "Rosario" que la garrear la echó a pique.

- Bochita

Lancha en lastre. ("El Telégrafo Marítimo" Febrero 24 de 1910 N° 41)

### **1910- Marzo 1°**

Otro temporal:

- **Paraná**, lancha nacional, de la casa Semaden, naufragó en las inmediaciones de Bella Vista, cargada de madera para el Ferrocarril Central.

- **Chata N° 3**, perteneciente a la Empresa del Puerto, se tumbó fondeada cerca de la escollera Este. ("El Telégrafo Marítimo" Marzo 1° de 1910 N° 44)

### **1910- Marzo 8- Plaza Constitución**

Queche nacional, de la casa Lussich. Naufragó al volver de la rada donde había recibido mercaderías varias y portland, yéndose a pique frente a la calle Sarandí. ("El Telégrafo Marítimo" Marzo 9 de 1910 N° 51)

#### **1910- Abril 27 - Orden**

Vapor del tráfico perteneciente a la sucesión Vallaro, cuando se dirigía de Bella Vista hacia el interior del puerto encalló sobre las piedras de la playa Capurro. Fue auxiliado por el vapor "Zufriategui" que logró hacerle zafar. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 28 de 1910 N° 90)

#### **1910- Mayo 30- Llansennor**

Este vapor encalló de madrugada en la escollera Oeste, quedando montado sobre los bloques que resguardan la escollera. Se le alijó la carga de carbón y se trabajaba por parte de los buzos para tapar los importantes rumbos que le habían provocado las piedras. Los servicios de salvataje se realizaban con los elementos de Lussich, apareciendo en junio 17 que todavía se continuaban los mismos. ("El Telégrafo Marítimo" Mayo 31 de 1910 N° 114)

#### **1910- Julio 27- Germania**

Chata fondeada en el muelle Maciel, se incendió debido a una chispa producida por uno de los pescantes a vapor del mencionado muelle, con carga de yute y mercaderías varias. Fue auxiliada por los vapores cercanos que la remolcaron hasta dejarla próxima a los depósitos de carbón. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 27 de 1910 N°161)

#### **1910- Noviembre 30 - Buenos Aires**

Draga perteneciente a la Casa Sosa Díaz y Cía. se fue a pique frente a la playa del Arroyo Pantanoso. Se solicitó ayuda para que fuera reflatada. ("El Telégrafo Marítimo" Noviembre 30 de 1910 N° 261)

#### **1910- Diciembre 7 – Vigilante**

Balandra nacional perteneciente al Sr. Vilamajó. Al llegar a la boya que baliza el casco del vapor "Corrientes" zozobró al haberse abierto un rumbo. Solo quedó visible una parte del casco de la banda de estribor y el palo.

Los tripulantes se salvaron asidos a éste hasta que fueron rescatados por el vapor del tráfico "Gallego". ("El Telégrafo Marítimo" Diciembre 7 de 1910 N° 267)

#### **1911- Enero 21 – Maipú**

Transporte argentino encalló por la mañana en la restinga de San José. Fue auxiliado por los vapores "Emperor", "Uruguay", "Chasque", "Esperanza", "Correo" y "Fulton", logrando hacerle zafar. ("El Telégrafo Marítimo" Enero 21 de 1911 N° 16)

#### **1911- Febrero 2- Galia**

Lancha propiedad de la Sociedad Anónima de Lanchajes, cargada de mercaderías procedentes del vapor inglés "Bellailsa". Se fue a pique en el costado Este del Muelle A, al embarcar gran cantidad de agua cuando hizo una "guiñada". La carga que quedó flotando fue recogida por las embarcaciones de la Capitanía y del Resguardo. La "Galia" fue remolcada por los vapores "Fulton", "Tiburón" e "Italia" hasta frente al muelle Mántaras, donde sus propietarios, con la colaboración de los elementos de Lussich intentarían ponerle a flote. ("El Telégrafo Marítimo" Febrero 2 de 1911 N°26)

### **1911- Abril 18- Lobos**

Balandra nacional, fondeada al costado del Muelle B, con carga de cueros salados se inclinó a babor hundiéndose presumiblemente por exceso de carga. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 18 de 1911 N° 82)

### **1911- Julio 22 - 23 - Linda Elisita**

Vapor argentino, venía desde la vecina orilla, trayendo a remolque al payleboat de la misma bandera "Hugo Carlos", al ir a fondear en el antepuerto chocó con las piedras de las Sabinas, pasando a pique. Pudo ser sacado por el auxilio de varios remolcadores que lo condujeron a pique hasta la dársena. El 9 de agosto continuaban los trabajos para ponerle a flote.

- **Legnano**, payleboat argentino procedente de las islas del Paraná, con carga de membrillos, al entrar al antepuerto chocó con el extremo de la escollera abriendo un rumbo por estribor y sumergiéndose. Fue remolcado por los vapores "Solís" y "Atlántico" hacia un paraje donde no entorpeciera el tránsito fluvial. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 24 de 1911 N° 152 - Agosto 9 de 1911 N° 166)

### **1911-Diciembre 28**

Un recio temporal envió varios buques a la costa del Cerro:

- **West Wales** vapor inglés rompió sus amarras debido al fuerte viento yéndose sobre la costa próximo al Varadero del Cerro.
- **Vauscall Bridge** vapor inglés, garreó sobre la barca francesa "Amiral de Comulier" produciéndole averías en el portalón, y varando luego sobre la costa.
- **Vanse -Superior** ambos veleros noruegos encallaron también en la costa del Cerro. ("La Tribuna Popular" Diciembre 29 de 1911 N° 10739)

### **1912- Marzo 29- Resguardo**

Vapor de la Comandancia de Marina, encalló en las inmediaciones del muelle Washington en unos fierros viejos de un buque náufrago. Fue auxiliado por algunos vapores, pero al observar que era imposible sacarlo de la encalladura, se recurrió a una grúa de la Empresa del Puerto la que logró suspenderlo y llevarlo hasta la Dársena II. ("El Telégrafo Marítimo" Marzo 29 de 1912 N° 70)

### **1912- Julio 2**

Debido al temporal:

- **18 De Julio** barca nacional se fue a pique atracada al espigón F, cargada con tasajo que debía transbordar al vapor inglés "Pilar de Larrinaga"
- **Lancha N° 508** naufragó en su amarrazón en la dársena II, cargada de madera. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 2 de 1912 N° 141)

### **1912- Julio 3 – Independencia**

Lancha propiedad de la firma Mann George Ltd. Se hundió al Norte de la bahía con 230.000 kilos de carbón mineral. Visto el peligro que implicaba para la navegación se dispuso la más pronta remoción de la misma. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 3 de 1912 N° 142)

### **1912- Diciembre 12 – Paraná**

Balandra perteneciente a los Sres. Lussich, se fue a pique en la Dársena II. Estaba cargada con resina. Se practicaron los trabajos para su reflote. ("El Telégrafo Marítimo" Diciembre 12 de 1912 N° 278)

### **1912- Diciembre 27 –Amasis**

Vapor alemán, se hallaba varado desde hacía varias horas en el antepuerto, comenzando a maniobrar en momentos en que hacía su salida el cargobaot inglés "Austrian Prince".

Cuando el Capitán Dreyer se dio cuenta del peligro ordenó dar máquina atrás pero ya era demasiado tarde y el cargobaot dio contra el vapor que se había atravesado a su proa produciéndole un rumbo de unos 5 metros y medio de alto por un metro y medio de largo.

De inmediato acudieron los vapores y algunas dotaciones del crucero "Glasgow", pues el "Amasis" se iba rápidamente a pique por la gran cantidad de agua que embarcaba. Se comenzó la tarea de alijar el salitre que llevaba como cargamento, para luego hacer el achique mediante las bombas. La situación era considerada como muy difícil, pero se logró ponerle a flote el día 30. ("El Telégrafo Marítimo" Diciembre 28 de 1912 N° 291 - Diciembre 30 de 1912 N° 292)

### **1913- Octubre 15- Virginia**

Vapor del tráfico, se fue a pique frente al Muelle del Mercado de Frutos. Dicho vapor había sido impedido de navegar por considerar las autoridades marítimas que no estaba en condiciones de hacerlo. ("El Telégrafo Marítimo" Octubre 15 de 1913 N° 227)

### **1913- Diciembre 11- Hochfeld –Bantu**

El vapor alemán "Hochfeld" procedente de Marsella enfilaba al canal de entrada, mientras el vapor inglés "Bantu" se hallaba fondeado en el antepuerto.

Cuando el "Hochfeld" salvó las escolleras, se dirigió directamente hacia el buque inglés, chocándolo en forma tan violenta que el buque alemán quedó con la proa destrozada, mientras que el "Bantú" resultó con un boquete sobre la línea de flotación, de 3 mts de alto y 4 de ancho. El accidente ocurrió por no haber podido maniobrar el timón por falta de agua. ("La Tribuna Popular" Diciembre 12 de 1913 N° 11337)

### **1914- Marzo 16- Cerrillos**

Barca nacional, en circunstancias de ir hacia el transatlántico inglés "Orduña" fondeado en la rada, conduciendo yerba, grasa y bultos de mercaderías, zozobró debido al oleaje, hundiéndose cerca de la escollera. La tripulación logró salvarse gracias al rápido auxilio que les brindaron. ("El Telégrafo Marítimo" Marzo 17 de 1914 N° 58)

### **1914- Abril 8- Orari**

Vapor inglés, salía del antepuerto cuando en el canal de acceso, a la altura de la boya N° 4 el buque se inclinó demasiado al veril de la Escollera Este, quedando varado con su quilla metida en el barro. De inmediato fue auxiliado por los vapores de Lussich "Atántico", "Huracán" y "Corsario" y el "Hércules" de la casa Pascual. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 9 de 1914 N° 77)

### **1914- Abril 17**

Debido al temporal:

- **Ciclón** vapor de Lussich, fue sorprendido a inmediaciones del muelle Juan Calcagno en Bella Vista. A causa del fuerte viento garreó contra el muelle, tumbándose y logrando salvarse el tripulante que iba en él.

- **Calma** lancha de propiedad de la Casa Lussich, se tumbó en la playa.
- **Río Verde** vapor del tráfico fue arrojado por la correntada sobre la costa del Arroyo Pantanoso. ("El Telégrafo Marítimo" Abril 17 de 1914 N° 82)

### 1914- Junio 19 - Eolo -Domingo de Larrinaga

Debido a la niebla se produjo una colisión el puerto entre el vapor de la carrera "Eolo" y el paquete inglés "Domingo de Larrinaga". Los dos buques resultaron con averías: el paquete inglés con un rumbo en la aleta de babor por donde se le inundó la bodega N° 4 y el vapor con daños en la proa. ("El Telégrafo Marítimo" Junio 19 de 1914 N° 131)

### 1914- Julio 13- Monte Alegre

Balandra de propiedad de la casa Domingo Fernández. Se fue a pique en su amarrazón frente al Hangar 5. Debido al fuerte viento chocó con el malecón del muelle haciéndose un rumbo en el costado de babor. Se hallaba cargada con cubiertas de automóvil, cajones de maquinaria, etc. Logró reflotarse el día 15. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 13 de 1914 N° 150 - Julio 15 de 1914 N° 152)

### 1914- Julio 19

Debido al temporal

- **María Teresa** fragata italiana, era llevada a remolque para resguardarla del temporal cuando embistió a la barca noruega "Mabille" anclada en la bahía. La fragata quedó encallada en las piedras al N.O. de la Isla Libertad. Posteriormente el vapor "Toro" le hizo zafar.
- **Patriota** cúter nacional, garreó debido al fuerte viento encallando en la Dársena cerca del dique de cintura. El vapor "Americano" de Lussich le hizo zafar, llevándolo a fondear en la Dársena II. ("El Telégrafo Marítimo" Julio 20 de 1914 N° 155)

### 1914- Setiembre 18

Otro temporal de grandes proporciones causó:

- **Golden Gate** fragata con carga de carbón, fondeada al Oeste de la escollera garreó sobre las piedras del rompeolas Oeste. Los vapores "Powerful", "Atlántico" y "Plata" le tendieron varios cabos, comenzando a remolcarla, pero se constató que hacía agua en abundancia por dos rumbos que se le habían abierto en el costado, decidiendo fondearla en los arrecifes que forman la defensa de la escollera, hasta que calmase el tiempo. Había sido ya dada por perdida pero en octubre aún continuaban los trabajos de salvamento. El 14 de octubre pudo ser puesta a flote y llevada al Nordeste de la escollera donde se procedería al alije completo de la carga y a la compostura provisoria para poder conducirla a dique.
- **Cabo Corrientes** vapor argentino, recién llegado de la vecina orilla atracó en los muros de la Dársena pero al reventar varios cabos de los remolcadores se fue sobre las piedras de la escollera Norte de donde pudo ser sacado con averías, por los remolcadores "Atlántico", "Powerful" y "Corsario".
- **Jesús María** queche nacional, hallándose fondeado frente al Muelle B garreó recostándose sobre el queche "Miní" que se hallaba fondeado a unos 30 metros, sufriendo ambos averías.
- **Magallanes** vapor argentino fondeado en el antepuerto, fue embestido por el pontón brasileño "Corumbá" que había garreado, resultando con la rotura de parte de la obra muerta de babor, casilla y toldilla de popa, averías en el casco y pérdida del bote. ("El Telégrafo Marítimo" Setiembre 18 de 1914 N° 205 - Setiembre 19 de 1914 N° 206 - Octubre 14 de 1914 N° 227)

### **1915- Julio 29**

Una balandra propiedad del Sr. J. Rebento, se fue a pique en el muelle Mántaras, por causa del temporal ("El Telégrafo Marítimo" Julio 29 de 1915 N° 163)

### **1916- Enero 16- Medea**

Chata del tráfico, luego de haber recogido una carga de fierro del vapor inglés "Mercurio" comenzó a hacer agua, yéndose a pique en proximidades de la calle Florida. ("La Tribuna Popular" Enero 17 de 1916 N° 11695)

### **1916- Febrero 5- Hilarius**

Vapor inglés, procedente de Glasgow para Montevideo y Buenos Aires con carga de mercaderías generales. Estando anclado en la rada, se le incendió la bodega del carbón de reserva, extendiéndose el siniestro a la bodega N°2, tomando fuego la carga y subiendo el siniestro hasta cubierta donde destruyó el puente de mando y el camarote del Capitán. Como la amenaza continuaba, haciendo peligrar el buque, se solicitó los auxilios de la Casa Lussich cuyos elementos remolcaron al vapor a unas 3 millas de la costa inundando sus bodegas. En razón de haber quedado escorado no se le dio autorización de que fuera remolcado hasta el interior del puerto, quedando en la rada exterior, desde donde fue acompañado por un vapor de Lussich para Buenos Aires, donde entraría a dique. ("La Tribuna Popular" Febrero 6 de 1916 N° 11715- Febrero 7 de 1916 N° 11716 Febrero 8 de 1916 N° 11717 - Febrero 9 de 1916 N° 11718)

### **1916- Agosto 2- Argentina**

Lancha, a causa del viento y la marejada, se fue a pique al costado del vapor inglés "Highland Glen" al que se encontraba transbordando carbón. Los tripulantes fueron auxiliados por el mismo vapor. La lancha fue remolcada hasta el interior de la bahía donde se procedería posteriormente a su reflote. ("La Tribuna Popular" Agosto 2 de 1916 N° 11891)

### **1917- Enero 6- Lusitano**

Queche con carga de cueros, naufragado en la costa del Cerro debido a l violento temporal. Fue auxiliado por los vapores "Tiburón" y "Uruguay" que lograron salvar su tripulación. ("La Tribuna Popular" Enero 6 de 1916 N° 12047)

### **1917- Febrero 3- Libertad**

Lancha del Consejo de Administración del Puerto, se fue a pique en la Dársena I debido al fuerte viento. Se procedió a tapar los rumbos que había sufrido para que pudiera ser puesta nuevamente a flote. ("La Tribuna Popular" Febrero 3 de 1917 N° 12075)

### **1917- Junio 15- Paysandú**

Queche cargado de madera para el Frigorífico Montevideo. Debido al temporal embarrancó en las proximidades del Cerro. El tripulante que iba a su bordo se ahogó. ("La Tribuna Popular" Junio 17 de 1917 N° 11280- Junio 19 de 1917 N° 11282)

### **1917- Diciembre 29- Hollandia**

Payleboat argentino, cuando dejaba sus amarras en el muelle del ferrocarril, cargado con madera, se volcó una troja de las que llevaba en cubierta, haciéndolo inclinar y provocando que su popa se sumergiera. El remolcador "Heroico" le prestó auxilio, llevando al "Hollandia" a embicar en la costa para evitar que se sumergiera por completo. Se iniciaron de inmediato los trabajos para su salvataje y puesta a flote, lo que se logró el día 31. ("La Tribuna Popular" Diciembre 31 de 1917 N° 11475)

### **1918- Junio 24**

Por causa del temporal:

- **Della** lancha de la Sociedad Nacional de Carbón y Sal, se fue a pique en el muelle de Bella Vista.
- **José Batlle y Ordoñez; Falua de la Capitanía; Bote Nº 5;** todas estas embarcaciones se fueron a pique en el muelle Maciel.
- **Rita** vapor de pesca, se fue a pique en las proximidades del muelle de pescadores.
- **Moreno** lancha cargada con cueros salados, naufragó en el muelle de Bella Vista. ("La Tribuna Popular" Junio 24 de 1918 N° 11619)

### **1919 - Abril 20- Atlántico**

Remolcador de Lussich, se hundió en el antepuerto al chocar con el vapor español "Catalina", cuando hacían la maniobra para bajar al práctico. El "Atlántico" fue tomado cuando iba navegando delante del vapor español, habiendo sufrido el choque en la banda de babor a la altura de la chimenea. La violencia del impacto determinó que se tumbara por completo quedando con la quilla fuera del agua. Los tripulantes del remolcador cayeron al agua, desapareciendo 6 de ellos, siendo recogidos los dos restantes por una lancha del crucero "Uruguay", y otro por un cabo que le tiraron del "Catalina. El remolcador quedó con dirección a la entrada del antepuerto, próximo a la escollera Oeste, paraje en que las corrientes trabajan continuamente, en aguas turbias que dificultaban la tarea de los buzos. El 30 se consiguió darlo vuelta y se continuaban los trabajos para izarlo. A fines de mayo se continuaban los trabajos para su reflote El 19 de junio, el "Atlántico" pudo ser izado por la grúa Nº 2 y la draga "Hércules", siendo remolcado por los vapores "Toro", "Powerful", "Uruguay" y "Emperor" hasta dejarlo próximo al varadero de la Administración Nacional de Puertos. El 5 de julio fue remolcado hasta la Dársena II, quedando fondeado frente al espigón D. ("La Tribuna Popular" Abril 21 de 1919 N° 11917- Abril 22 de 1919 N° 11918- Abril 30 de 1919 N° 11926- Mayo 23 de 1919 N° 11948- Junio 20 de 1919 N° 11976- Julio 5 de 1919 N° 11991)

### **1919- Abril 25**

Una lancha cargada de carbón se fue a pique al costado del vapor "Highland Star" Los 5 tripulantes lograron salvarse, no habiendo podido determinar la causa del siniestro ("La Tribuna Popular". Abril 26 de 1919 N° 11922)

### **1919- Mayo 14- City of Mobile**

Lugre americano, Capitán Sanderson, procedente de Texas con carga de kerosene para nuestro puerto y de nafta para Buenos Aires, se incendió estando fondeado en la rada, luego de haberse producido una explosión que posteriormente se adjudicó a una chuspa que surgió de los motores. La Administración Nacional de Puertos envió de inmediato a los vapores "Powerful", "Toro", "Emperor" y "Uruguay", hallando 13 tripulantes en el agua, los cuales habían tenido que abandonar el buque debido a la intensidad del siniestro. Varios de ellos habían resultado con quemaduras. El 16 aún continuaba ardiendo, habiéndose roto las cadenas, parte del casco se hundió en el lugar donde había estado fondeado y otra comenzó a garrear, siendo avivado el fuego que aún reinaba a bordo por el viento sudeste, y tomando dirección hacia el Dique Nacional. En un radio que iba hasta fuera de la escollera Oeste se veían flotar cantidad de maderas quemadas y cajones de nafta. El 14 de junio un buzo reconoció el casco para comprobar si estaba contra el fondo y si aun quedaba carga de combustible en su bodega ("La Tribuna Popular". Mayo 14 de 1919 N° 11939- Mayo 16 de 1919 N° 11941 -

Mayo 18 de 1919 N° 11942 - Mayo 19 de 1919 N° 11943- Junio 14 de 1919 N° 11970)

### **1919- Mayo 23- Normady**

Barca inglesa, estaba anclada en puerto cuando se produjo un incendio en su bodega. Los remolcadores "Powerful", "Tiburón" y "Uruguay" trataron de extinguir el fuego pero éste se extendió rápidamente consumiendo el buque y la carga. La arboladura cayó al agua ("La Tribuna Popular" Mayo 24 de 1919 N° 11949)

### **1919- Junio 2- Niña**

Lancha de la Administración Nacional de Puertos, voló estando anclada al Muelle Mántaras cargada con cajones de carburo tomados del vapor "Achuri". La cubierta de la lancha desapareció y las llamas envolvieron la embarcación. Los vapores "Hércules", "Emperor", "Uruguay" y "Americano" concurrieron junto con el Cuerpo de Bomberos del Puerto, determinando que la única forma de apagar el fuego era hundiendo la misma. El patrón que estaba a bordo pereció en el accidente, no habiéndose hallado el cadáver. ("La Tribuna Popular" Junio 2 de 1919 N° 11958)ç

### **1919- Octubre 11- Mount Hood**

Vapor americano, construido en 1917, Capitán Devit, 40 tripulantes, cargamento de carbón. Luego de haber descargado, y estando fondeado en el puerto, se inició un incendio abordo, originado presuntamente en las máquinas. Los vapores "Yaguari", "Lalalleja" y "Powerful", al no poder extinguir el fuego lo remolcaron hasta Punta Brava donde quedó embicado, continuando el incendio que prácticamente terminó con el buque que tenía casco de madera. ("El Plata" Octubre 11 de 1919 N° 2189- "La Tribuna Popular" Octubre 11 de 1919 N° 12089)

### **1919- Octubre 22- María**

Lancha cargada de cueros vacunos, iba desde el Pantanoso, a remolque del vapor "General Artigas". Al llegar a la cabecera del Muelle A empezó a hacer agua, yéndose a pique con todo el cargamento. ("La Tribuna Popular" Octubre 23 de 1919 N° 12101)

### **1919-Noviembre 4- Thames**

Remolcador holandés, Capitán W. Koen, iba con destino a Punta Arenas, se hundió próximo a la boya N° 2 del canal de acceso al puerto. Salieron en su auxilio los vapores "Lalalleja", "Emperor", "Toro" y "Solís". Este último recogió los 12 naufragos que estaban en el agua, siendo los dos restantes rescatados por el vapor "México" que salía con rumbo a Buenos Aires. No se pudo fijar la razón de que el remolcador se hubiera escorado sobre una banda, naufragando a 50 metros al Este del veril. El 9 de noviembre comenzaron los trabajos para su reflote. Debido a un fuerte temporal levantado el día 18 el "Thames" perdió un palo y la chimenea, habiéndose además suspendido los trabajos por el estado del mar. El 24 de marzo continuaban los trabajos para el salvataje del "Thames", lo que según la Administración Nacional de Puertos, era dificultado por las fuertes mareas y el haberse hundido en el barro, recibiendo críticas por parte de la prensa que refería a que los resultados obedecían a la ineficacia de quienes los ejecutaban. El 3 de agosto de 1920, las críticas continuaban, agregando el peligro que el casco a pique representaba para la navegación. En octubre de 1927, el citado remolcador aparecía en primer lugar de la lista de cascos a pique, con plazo improrrogable para ponerlo a flote o ser eliminado. En diciembre de 1928 se vuelve sobre el tema, reiterando que no se ha hecho nada con respecto a este casco. ("La Tribuna Popular." Noviembre 5 de 1919 N° 12114- Noviembre 7 de 1919 N° 12116- Noviembre 19 de 1919 N° 12128- Marzo 24 de 1920 N° 12248- Agosto 3 de 1920

Nº12581- Octubre 1º de 1927 Nº 13720 - Diciembre 7 de 1928 Nº 14143)

### **1920- Marzo 12- Crema Lancha**

Vapor italiano, llegado desde Génova, garreó debido al temporal, y rotas las amarras fue arrastrado por la correntada hasta chocar contra la popa del crucero inglés "Darmouth" que se hallaba fondeado frente al muelle Maciel. En esta situación tomó a una lancha del vapor que se hundió de inmediato. El "Crema" resultó con grandes averías en la obra muerta del lado de babor y también en la banda de estribor. El vapor "Lavalleja" de la Capitanía, le tiró un cabo y le remolcó sacándolo del lugar. ("La Tribuna Popular". Marzo 13 de 1920 Nº 12238)

### **1920- Setiembre 23- 25 de Agosto**

Lancha del tráfico perteneciente a la casa Vallaro, con carga de cueros salados, naufragó en el antepuerto, al costado del vapor inglés "Gasconier" debido al temporal. ("La Tribuna Popular". Setiembre 25 de 1920 Nº 12603)

### **1921- Noviembre 28- Federico**

Vapor nacional, procedente de Salto, atracado en el muelle Mántaras, fue chocado por el vapor "Cabo Polonio, procedente de Buenos Aires, que se aprestaba a operar en el mismo muelle. El "Federico" fue abordado en el centro por la mura de estribor, sufriendo la rotura del cintón, abriéndose un boquete de más de 1 metro y medio, abollándose la cubierta y la toldilla y resultando con averías también la obra muerta a babor. Debido al rumbo comenzó a hacer agua dañando la craga consistente en mercaderías, fardos de lana, bolsas de yeso y barricas de grasa.

Ante el peligro de que se hundiera, fue remolcado hasta embicarlo frente al Club Nacional de Regatas. ("La Tribuna Popular" Noviembre 29 de 1921 Nº 12943)

### **1922- Junio 23- Balmes**

Vapor español amarrado a los muros del hangar 5, fue chocado por el vapor "Tacuary" que dejaba su amarrazón remolcado por los vapores "Solís" y "Uruguay". El "Balmes" resultó con serias averías. ("La Tribuna Popular" Junio 24 de 1922 Nº 12218)

### **1923- Abril 7- Boquete**

Lancha de la Sociedad Nacional de Lanchajes, anclada a aproximadamente 220 metros del muelle de la West India, con carga de combustible que había recibido del vapor noruego "Troubadont", explotó, partiéndose en dos y ardiendo por horas. ("La Tribuna Popular" Abril 9 de 1923 Nº 12467)

### **1923- Mayo 11- Luisa**

Lancha de la casa Mann George, se fue apique en su amarrazón, cargada de carbón transbordado del vapor inglés "Tremeador". ("La Tribuna Popular" Mayo 11 de 1923 Nº 12477)

### **1923-Julio10**

El temporal ocasionó los siguientes siniestros en la bahía:

- **Una lancha** de la barraca alemana de carbón, fue arrojada por las olas contra la costa de La Teja
- **Múltiples embarcaciones** menores quedaron a pique, a lo largo de toda la costa.
- **Esperanza** lancha de Deambrois Hnos. , cargada de carbón, naufragó cuando se hallaba amarrada al muelle de Bella Vista.

- **Harpón** ballenero noruego, reparado en el varadero del Cerro, encalló y se tumbó sobre las piedras Humphreys.
- **Norte América** remolcador brasileño, anclado al nordeste de la bahía, se hundió.
- **Malta** queche nacional, se fue sobre las piedras frente al muelle 2.
- **Martha Small** barca, anclada en la bahía, se fue a la costa arrastrada por la corriente, destrozándose. ("El Plata" Julio 10 de 1923- Julio 12 de 1923- "La Tribuna Popular" Julio 11 de 1923 N° 12529- Julio 13 de 1923 N° 12531)

### **1924- Abril 3**

Debido al temporal:

- **Quadros** remolcador brasileño, anclado desde hacía ya tiempo en la bahía y semihundido, naufragó completamente por efectos del temporal, fuera del dique de cintura.
- **Artigas** lancha propiedad de Antonio López, con carga de bencina, se hundió al costado del muelle Maciel. ("La Tribuna Popular" Abril 3 de 1924 N°12786)

### **1924-Julio 6- Carmelita**

Vapor remolcador nacional de Granito Hnos., naufragó frente al depósito 23. ("La Tribuna Popular" Julio 6 de 1924 N° 1277)

### **1925- Enero 12- Alfonso**

Balandra nacional de Miguel Cazenave, fue hundida por el transporte nacional "Paysandú" que estaba fondeado frente al muelle Florida y garreó por el temporal, chocando además con el transporte "Colonia" ("La Tribuna Popular" Enero 13 de 1925 N° 12966)

### **1925- Octubre 6- Progreso**

Payleboat argentino, procedente de Entre Ríos, con carga de carbón, fue tomado por el temporal cerca de la boca de las escolleras. El patrón trató de fondear pero debido al viento el buque garreó golpeando en la escollera. Los tripulantes lograron salvarse saltando a las piedras de la citada escollera, abandonando al payleboat, que posteriormente se incendió debido a unas bolsas que los tripulantes encendieron para solicitar auxilio. El "Progreso" fue remolcado a unos 80 metros de la escollera donde se fue a pique quedando a la vista solo parte de los palos y de la borda. ("La Tribuna Popular" Octubre 7 N° 13131)

### **1926- Junio 5- A3**

Draga del Ministerio de Obras Públicas que se hallaba trabajando en las obras de la Dársena Fluvial, fue chocada frente a la restinga de San José, por el vapor brasileño "Joazeiro" que había largado amarras para emprender viaje hacia Manaus. La draga se hundió en pocos minutos. El accidente que provocó la pérdida de la Draga se produjo debido a la cerrazón. La Draga quedó a pique próxima al canal de entrada lo que determinó que se hicieran peritajes acerca de la posibilidad de que fuera reflotada o volada. La voladura de los restos se produjo el 5 de noviembre ("La Tribuna Popular" Junio 6 de 1925 N° 13366 - Noviembre 6 de 1926 N° 13518)

### **1926- Agosto 21- Progreso**

Lancha automóvil, propiedad de D. Antonio López, del antepuerto para la Dársena I, fue chocada por el remolcador N° 2 del Ministerio de Obras Públicas que iba hacia el antepuerto. El accidente se produjo en la cabecera del muelle A. La Lancha fue embestida por la parte de popa hacia la banda de estribor, hundiéndose de inmediato.

La misma fue extraída el 21 y depositada sobre una chata en el Muelle Florida, a fin de que se le sometiera a una inspección. ("La Tribuna Popular" Agosto 22 de 1926 N° 13443)

#### **1928- Enero 27- Medea**

Lancha del Sr. Alberto Corradi, cargada con tasajo, se fue a pique en la Dársena II, frente a la calle Florida. El naufragio se debió a que abrió un rumbo.

- **Guerrillero** buque motor nacional, se fue a pique al Norte del antepuerto, en las proximidades de la piedra "Sabina", debido al fuerte viento y la marejada que hizo que el buque embarcara agua y se tumbara. Sus tripulantes fueron salvados por el vapor "Telégrafo", mientras que el vapor "Vigo 2°" intentó darle remolque al buque náufrago, pero éste se hundió. A fines de 1929 se hacía una crítica sobre el peligro que representaba este escollo para la navegación estando cerca del canal de acceso. ("La Tribuna Popular" Enero 28 de 1928 N° 13834)

#### **1928- Mayo 19- Carmelita**

Vapor del tráfico, propiedad de Manuel Lamas, anclado en el costado Este de la Dársena A, fue embestido por el vapor "Tiburón" perteneciente a la Administración Nacional de Puertos. El "Carmelita" fue tomado por la banda de estribor a la altura de la casilla, abriendo un gran rumbo y yéndose a pique en pocos minutos. El vapor "Zapicán" intentó darle un cabo para evitar su naufragio pero no pudo hacerlo por la celeridad de los hechos.

Se iniciaron de inmediato los trabajos para su extracción pues el lugar adonde había quedado hundido impedía el atraque de los buques de ultramar ("La Tribuna Popular" Mayo 20 de 1928 N°13946)

#### **1928- Octubre 12- Gaucho**

Chata arenera, se fue a pique por la noche en el muelle Florida, sin que pudieran establecerse las causas. ("La Tribuna Popular" Octubre 13 de 1928 N° 14088)

#### **1929- Enero 20- Aida**

Vapor aguatero, se hundió en la dársena II al costado del vapor francés "Mont Viso", debido a que el agua del tanque pasó a la sentina. ("La Tribuna Popular" Enero 20 de 1929 N° 14485)

#### **1929- Setiembre 6- American Legión**

Paquete postal americano, procedente de Buenos Aires, llegando de madrugada a la rada, tomó práctico y al ir entrando al antepuerto la niebla se cerró provocando que el buque se desviase y fuese a chocar en la parte externa de la escollera Sarandí, quedando incrustado en los bloques, a pesar de que el piloto había tratado de evitar la colisión largando las anclas. El buque sufrió una importante avería, estando tumbado hacia babor. Los remolcadores de la A.N.P. acudieron de inmediato, procediendo a tirar por popa pero no consiguieron moverlo. Se resolvió entonces alijar parte de la carga consistente en mercaderías generales así como también del combustible de consumo. El 7 de madrugada el buque logró quedar a flote, debido a la crecida de las aguas, siendo entrado al antepuerto. El "American Legion" hacía agua en abundancia por lo que fue inspeccionado para autorizar su salida. ("La Tribuna Popular" Setiembre 6 de 1929 N° 14710- Setiembre 7 de 1929 N° 14711)

**1930- Febrero 24- 19 De Abril**

Lancha perteneciente a la firma Corradi, cargada con fardos de lana para ser transbordados al vapor inglés "Derwent River". Estando en el antepuerto al costado del citado vapor se fue a pique debido a la carga y al fuerte viento que se levantó de pronto. (La Tribuna Popular" Febrero 24 de 1930 N° 14852)

**1930- Mayo 13- Buen Padre**

Lancha propiedad de la firma sucesora de Lorenzo Fernández, se incendió anclada frente al depósito 35 con carga de cajones de nafta y petróleo. Posteriormente fue tomada a remolque y apartada de las demás embarcaciones y depósitos ("La Tribuna Popular" Mayo 14 de 1930 N° 14928)

**1930-Noviembre 30 - Verano**

Lancha cargada con cueros, haciendo trasbordo de los mismos en el antepuerto al vapor holandés "Argoral" se fue a pique. ("La Tribuna Popular" Diciembre 1° de 1930 N° 16008)

# INFORME SOBRE LA NORMATIVA LEGAL PARA LA INVESTIGACIÓN, MANEJO, RECUPERACIÓN Y VALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DEL URUGUAY

## Capítulo I

### ***Instituciones Competentes***

Del estudio de la Legislación uruguaya surgen claramente dos instituciones con facultades legales suficientes en materia de Patrimonio Arqueológico Subacuático:

- La Comisión de Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación. ( En adelante llamada C.P.C.N.)
- La Prefectura Nacional Naval. ( P.N.N.)

### ***Competencia legal de la CPCN***

Creada por la Ley N° 14.040 de fecha 14.10.71, y regulada por el decreto reglamentario 536/972, la C.P.C.N. fue creada para funcionar bajo la dependencia del Poder Ejecutivo, dentro de la órbita del Ministerio de Educación y Cultura.

La propia Ley establece que estará integrada por delegados de múltiples organismos. Entre ellos, un representante del Ministerio del Educación y Cultura; un delegado de la I.M.M., un delegado de las intendencias del interior y otros delegados y directores de instituciones vinculadas a la materia.

Se prevé la constitución de un Fondo Especial para su financiamiento, mediante la apertura en la Cuenta Tesoro Nacional de una subcuenta denominada "Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación.

Dentro de sus cometidos (art. 2°- nral. 1 ) la ley 14.040 prevé que la C.P.C.N. asesore al Poder Ejecutivo. En el señalamiento de los bienes a declararse monumentos históricos. Asimismo, puede también la C.P.C.N. ( nral. 3°) proponer al P.E. la adquisición de obras de carácter arqueológico.

### ***Competencia legal de la Prefectura Nacional Naval***

La Prefectura Nacional Naval, verdadera "Policía del Mar" con jurisdicción en la Bahía de Montevideo y en todas las costas del país, es también institución competente en materia de Patrimonio Arqueológico Subacuático.

Su competencia está diseminada en distintas leyes y decretos de los cuales rescatamos, por su vinculación directa con el tema de referencia, la Ley 14.343, también llamada en doctrina "ley de Barcos Hundidos".

A vía de ejemplo, reseñamos lo dispuesto en el Capítulo 2, art. 4° de esta Ley, que establece que los buques varados, hundidos o semihundidos, o sus restos, en aguas de jurisdicción nacional, podrán ser extraídos por sus propietarios con autorización de la Prefectura Nacional Naval a la que compete fijar las condiciones y las operaciones

respectivas.

Si bien el texto de la Ley se refiere a "sus propietarios", entendemos que en la especie "el propietario" sería el Estado, desde que en éste caso corresponde la aplicación del art. 9° del Decreto 536/972, que transcribimos más abajo, pues éstos buques y sus contenidos constituyen bienes con valor histórico y arqueológico.

## **Capítulo II**

### ***Investigación y manejo del Patrimonio Arqueológico Subacuático***

La propia ley 14.040 define, en su art. 5°, que bienes podrán ser declarados monumentos históricos:

".....Los bienes muebles o inmuebles vinculados a acontecimientos relevantes, a la evolución histórica nacional, .....o a lo que sea representativo de la cultura de una época nacional"

Como punto a tener en cuenta, cabe reseñar que el art. 15 prohíbe la salida del país de determinados objetos, como piezas de material arqueológico o paleontológico, y muebles y objetos de usos decorativos que se distingan por su excepcional singularidad, antigüedad o rareza.

#### ***El Decreto 536/972***

Por su parte el decreto 536/972 de fecha 1.08.72, que reglamenta la actividad de la C.P.C.N., establece algunas disposiciones que por su importancia relativa al tema de referencia deberán ser tenidas en cuenta.

Así, en el artículo 6° del decreto referido se establece que en las solicitudes de permisos promovidos por particulares e instituciones oficiales o privadas - para realizar exploraciones y prospecciones en yacimientos arqueológicos o paleontológicos - deberá especificarse:

- El nombre del peticionante, referencias personales, domicilio, estudios y títulos que acrediten su capacidad o nombre de la Institución con mención expresa de la fecha en que fue otorgada la personería jurídica, si no es de carácter oficial.
- Lugar en que se proyecta realizar la prospección.
- Programa de trabajo a realizar y mención de las personas que colaborarán en su ejecución.

Cuando la Comisión otorgue el permiso solicitado acordará con el peticionante la fecha en que deban realizarse los trabajos y designará un delegado para que los fiscalice (art. 7°).

En el mismo decreto se establece que los trabajos deberán realizarse con sujeción a determinadas normas generales.

Así, el decreto ordena llevar un diario de los trabajos que será firmado por quien los hubiere dirigido y por el delegado de la Comisión, el que será agregado al informe que

debe presentarse a ésta con el inventario de las piezas que hubieran sido extraídas.

Pero lo más importante, a nuestro juicio, que establece el decreto esta contenida en el art. 9° , el que por su importancia transcribimos a continuación:

"Las piezas de carácter arqueológico o paleontológico extraídas por los trabajos realizados por particulares e instituciones privadas u oficiales, serán propiedad del Estado el que, por decisión del Poder Ejecutivo, les dará el destino que considere más adecuado".

### **Capítulo III**

#### ***Recuperación: Trámites y Permisos***

##### ***Disposiciones de la "Ley de Barcos Hundidos"***

Entendemos a esta ley, conjuntamente con su decreto reglamentario, la norma de mayor importancia sobre la materia.

Hemos visto ya, al destacar la competencia legal de la P.N.N., que la extracción de buques está sometido enteramente a su tutela.

A mayor abundamiento, el art. 5° dispone que para desguazar voluntariamente cualquier embarcación será necesaria la autorización previa de la Prefectura Nacional Naval la cual podrá fijar las condiciones que estime convenientes.

Pero la norma fundamental, que consagra el derecho de propiedad del Estado sobre los buques hundidos, está consagrada en el art. 15 de esta ley.

El art. 15 establece que: las embarcaciones, objetos o restos de cualquier naturaleza tanto nacionales como extranjeras, así como cargas y enseres pertenecientes a los mismos, que se hubieren hundido, semihundido o varado en aguas de jurisdicción nacional o en un bien público del Estado, con anterioridad al 31.12.73, y cuya extracción remoción o demolición no fuera comenzada antes de los cuatro meses después de publicada ésta Ley, serán considerados automáticamente abandonados a favor del Estado, cesando de hecho en su bandera, si fuese extranjera, todo lo que se documentará, a medida que se formen los expedientes respectivos, de acuerdo al art. 8° in fine.

##### ***El Decreto 692/98***

El Decreto 692/98, que reglamenta el art. 15 ya citado de la Ley 14.343, contiene también disposiciones importantes y de total aplicación a la materia.

##### ***Definición de Buque Antiguo***

En primer lugar, el decreto mencionado reitera el ámbito de aplicación de la norma legal, disponiendo que se consideran buques antiguos a todos aquellos hundidos, semihundidos o varados en aguas de jurisdicción nacional antes del 31.12.73.

### ***Autorización para la Búsqueda***

Cualquier interesado podrá solicitar ante la Prefectura Nacional Naval autorización para la búsqueda de buques de los referidos en el párrafo anterior.

La solicitud deberá solicitarse por escrito, observando las prescripciones establecidas por el decreto 640/973 del 8.08.73, debiendo además establecerse con absoluta precisión la zona en que se delimitará la búsqueda, el nombre del buque siniestrado, la carga que se considera transportada y la fecha aproximada del naufragio.

La Prefectura Nacional Naval, una vez recabado el asesoramiento de sus dependencias especializadas y de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación, cuando correspondiere, se pronunciará sobre la solicitud formulada. Esta solicitud podrá ser denegada por razones de interés público, de seguridad en la navegación o por existir un tercero con plazo pendiente para la búsqueda del mismo buque o en la misma zona.

Al resolver afirmativamente la autoridad marítima se pronunciará además sobre:

- Las garantías a otorgar por parte de los solicitantes y la forma de las mismas.
- El plazo de la búsqueda no podrá ser inferior a seis meses, ni superior al de un año, pudiendo prorrogarse mediando petición de parte y resolución fundada.
- Las condiciones técnicas que deberán observarse en la búsqueda.
- La forma de participación en las utilidades de los interesados, para el caso de localización y extracción del navío o su carga.
- Cuando se tratare de barcos de valor histórico, deberán observarse las recomendaciones de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación dándole intervención a ésta en su cumplimiento.

En todo caso, la búsqueda se efectuará por cuenta exclusiva del solicitante, debiendo éste además dar cumplimiento a los controles administrativos y de trabajo que establezca la Prefectura Nacional Naval.

De existir dos o más solicitudes para la búsqueda de un mismo buque, se dará prioridad a la formulada primeramente en el tiempo. A tales efectos se tendrá en cuenta la fecha de presentación de la solicitud ante la correspondiente oficina de la Prefectura Nacional Naval.

Para el caso que existan dos o más solicitudes de búsqueda de distintos buques en una misma zona, se aplicará similar criterio, sin perjuicio de la facultad de la Prefectura Nacional Naval de delimitar las zonas en cuestión, procurando respetar, en todo caso, el criterio establecido en la primera parte de éste artículo.

### ***Localización de Buques***

En caso de localización del buque cuya búsqueda se solicitó, o de otro, el peticionante deberá comunicarlo de manera fehaciente a la Prefectura Nacional Naval dentro de las veinticuatro horas indicando con precisión sus coordenadas.

Si el localizado es un navío distinto al denunciado en la solicitud de búsqueda a que se refiere el art. 2° de ésta reglamentación, quien efectuare el hallazgo, tendrá preferencia

absoluta para su extracción siempre que manifieste su interés en el plazo perentorio e improrrogable de diez días calendario.

Ubicada una embarcación de acuerdo a lo establecido en los artículos anteriores, quien efectuare su localización tendrá en todo caso preferencia absoluta para la extracción de aquel o su carga.

### ***Extracción de Buques***

La solicitud de extracción deberá formalizarla el interesado dentro de los diez días calendario de la comunicación a que se refiere el art. 7° inc. 1, ante la correspondiente oficina de la Prefectura Nacional Naval.

Sólo podrá denegarse la autorización para la extracción en aquellos casos especialísimos en que la misma constituyera un grave peligro para la navegación. La resolución recaída en tal sentido tendrá carácter general.

La Prefectura Nacional Naval otorgará un plazo no inferior a los dos años a los efectos de la extracción de las naves al que refiere el presente reglamento. Este podrá prorrogarse mediante petición de parte y autorización de la nombrada autoridad.

La resolución que autorice la extracción de un buque, deberá contener:

- Las garantías a otorgar por parte de los solicitantes, así como su modalidad.
- El plazo otorgado para la extracción, sin perjuicio de lo ya establecido al respecto.
- Las condiciones técnicas según las que se efectuará la extracción.
- Si se tratara de un navío de valor histórico la extracción deberá efectuarse bajo las directivas de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación y con su contralor.

Vencido el plazo acordado para la extracción, sin que ésta se hubiere iniciado o finalizado, caducará automáticamente.

## **Capítulo IV**

### ***Utilidades de los Interesados***

La ley consagra que el Estado tendrá preferencia en todo caso para la adjudicación de los buques o su carga, que pudieren tener valor histórico. A los efectos del avalúo de los bienes, la Prefectura Nacional Naval podrá requerir el asesoramiento de las dependencias estatales especializadas en la materia y tendrá que requerir la opinión de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación.

Extraído el navío y/o su carga, se determinarán los bienes que correspondan a cada parte, de acuerdo con lo previsto en el art. 4°, inc. d) antes referido.

La parte correspondiente a la Prefectura Nacional Naval, sólo podrá ser enajenada de acuerdo a las previsiones de la Ley de Contabilidad y Administración Financiera, puesta en vigencia por el decreto 104/968.

Las condiciones de la búsqueda, así como las de la extracción, deberán consignarse en sendos contratos que suscribirán los solicitantes y la Prefectura Nacional Naval y en ellos se reflejará lo establecido y deberán certificarse por la Escribanía de Marina.

Se establecerán igualmente en ellos los controles administrativos que ejercerá la Prefectura Nacional Naval para determinar la procedencia de los gastos a efectuarse en la extracción del buque siempre que se estipule algún grado de participación de dicho organismo en aquellos.

## **Capítulo V**

### ***Conservación del Patrimonio Arqueológico Subacuático***

Existe, a nuestro juicio, cierto vacío legal en la materia, solamente paliada en parte por una de las responsabilidades asignadas a la C.P.C.N.

En efecto: en el art. 2º de la ley que la crea, se le asigna a la Comisión "velar por la conservación de los monumentos históricos y su adecuada promoción en el país y en el exterior."

Se trata, como se ve, de una norma de carácter general, una intención, pues creemos que los recursos asignados a la Comisión en cuestión son francamente insuficientes para solventar un laboratorio, sus técnicos y un lugar de exposición adecuado.

***Dr. Julio Díaz Solsona***

*Montevideo, 14 de abril de 2000*

# **INFORME SOBRE POSIBLES IMPACTOS DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO EN LA TERRITORIALIDAD FÍSICA Y CULTURAL DE LA CIUDAD.**

## **Marco Conceptual**

Evaluar el impacto de un proyecto cultural exige, no solamente un conocimiento suficientemente aproximado del mismo en cuanto a dimensión, sino también en los términos quizás más intangibles de su potencial social e identitario, respecto del imaginario colectivo.

Asimismo es necesario, al referirnos a bienes patrimoniales, definir las características y la magnitud de la operación de rescate de estos (el alcance, su desarrollo en el tiempo, etc.), así como la selección de productos y subproductos culturales derivados, ya que los mismos son importantes para precisar los límites de expansión e impacto sobre un determinado territorio físico y cultural.

En cuanto a la dimensión, el listado de los bienes que conforman el patrimonio subacuático de la Bahía de Montevideo, mas allá de una necesaria y restrictiva selección a realizar, indica que se trata de un conjunto significativo, variado y elevado en cuanto a número de componentes.

Por otra parte, dado el carácter oculto y desconocido de estos bienes sumergidos, podemos asegurar que estos no forman parte en términos generales, de la memoria colectiva actual de nuestra población. Sin embargo, estos pueden constituirse en piezas claves del conocimiento histórico de la sociedad en su conjunto; de ahí su inestimable valor en términos culturales. En razón de esto, la puesta en valor de este patrimonio puede alcanzar un respetable interés para el sector público y privado exigiendo, paralelamente, un programa especial de difusión de dichos bienes.

Respecto de las operaciones generales de rescate y su posible cronograma, estas forman parte de un estudio actualmente en curso, en el marco de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, el que aún no ha finalizado. Por lo tanto, será necesario abrir un paréntesis parcial en cuanto a dimensionar y acotar el impacto, hasta tanto no se conozcan los resultados de dicho estudio.

En lo que refiere a la identificación de productos y subproductos culturales derivados, capaces de ser comercializados, resulta de enorme importancia el inicio de gestiones en este sentido, tanto por los beneficios a generar como por los efectos directos sobre el área urbana conexas. Si bien es posible y deseable la realización de un estudio primario en este sentido, capaz de detectar un mercado potencial para estos productos, los límites económicos del presente trabajo impiden su materialización. En razón de esta circunstancia, se manejará aquí también un grado considerable de supuestos e incertidumbres, que exigirán por lo tanto algunos ajustes en el tiempo.

Finalmente, es conveniente explicitar que el alcance de los posibles impactos en el territorio, mas allá del éxito de los proyectos culturales involucrados, puede extenderse sobre áreas no ponderadas de antemano. En general los productos culturales operan de una manera no siempre previsible y de hecho sus efectos alcanzan a veces

territorialidades muy vastas.

### **Condiciones del contexto urbano inmediato**

El epicentro de la Bahía de Montevideo da lugar, en sus bordes urbanos, a un área de carácter múltiple, impactada por entidades de diverso orden:

- a) actividades portuarias
- b) actividades industriales
- c) actividades comerciales
- d) tránsito pesado y rutas nacionales
- e) vías férreas
- f) intercambiadores de transporte

A todo esto puede agregarse las actividades más cotidianas de la vida residencial, interactuando con las mencionadas y complejizando aún más las relaciones urbanas locales.

Paralelamente, es un área de enorme interés patrimonial, ya que en la misma se conjuga una diversidad de constructos culturales tangibles (arquitectura, artes visuales, equipo tecnológico, trazas viales y diseños de áreas verdes) e intangibles (tradiciones e historias locales, modalidades diversas de intercambio social, narraciones orales, técnicas artesanales, nombres compartidos, etc.).

Al presente, la Bahía de Montevideo es el lugar geométrico de diversas punterías políticas y económicas, que se dirigen al área con una intención transformadora. Si bien es cierto que estas se estructuran desde distintos ámbitos no siempre bien coordinados (esfera privada, Gobierno Nacional a través del llamado Plan Fénix y Plan Maestro del Puerto, y Gobierno Municipal a través del Plan de Ordenamiento Territorial), resulta atractiva esta convergencia de intereses y la posible condición de área de oportunidad que empieza a adquirir, en función de todo esto.

Las posibilidades de inversión económica en el área no deberían entenderse como negativas o agresivas de la reserva patrimonial local, en la medida que se tomen las precauciones necesarias. Por el contrario, es en la conjunción de los intereses económicos y políticos que la dimensión urbano-cultural, y particularmente patrimonial, pueden potenciarse más.

Desde esta realidad entonces, deberá abordarse la presencia de este nuevo actor que es el patrimonio subacuático, actualmente ausente, cuyo valor potencial tanto cultural como económico, se incorporará de alguna forma al contexto urbano y socio-cultural.

### **Particularidades del patrimonio urbano conexo**

El entorno de la Bahía de Montevideo es, como ya se ha dicho, un escenario de enorme interés patrimonial y de gran diversidad en cuanto a constructos creados por el hombre. Esta heterogeneidad del stock cultural debe ser apreciada, al menos en parte, como un valor y no como un problema, sobretodo en lo que refiere a la diversidad programática y cronológica del mismo.

Este patrimonio presenta sin embargo, una fuerte desarticulación ya que las políticas

patrimonialistas han tendido desde hace mucho tiempo a abordar la preservación desde acciones puntuales de bienes aislados, sin estructurar acciones de segmento, ni organizar su difusión desde lógicas circuitales. Al mismo tiempo, su estado de mantenimiento es inadecuado y por esto no forma parte del patrimonio urbano más reconocido, a excepción del que se localiza en las proximidades de la Ciudad Vieja.

En el tramo costero que comprende esta última zona y las instalaciones del ex Frigorífico Nacional, ubicado en la zona denominada Punta de Lobos, se suceden diversas arquitecturas con programas de carácter residencial, industrial, de servicio, etc.), trazas urbanas y bienes naturales que recorren una larga temporalidad histórica, desde los tiempos de la colonia española hasta la contemporaneidad.

Paralelamente, el patrimonio subacuático, según se desprende del listado adjunto, está vinculado también a un largo tiempo histórico, análogo cronológicamente al de los bienes de tierra: antiguas fragatas, bergantines, corbetas y también embarcaciones más modernas como paylebotes, remolcadores, lanchas y barcazas. Tales embarcaciones pueden adquirir enorme significación cultural desde sus distintos usos (transporte de pasajeros, de carga, de servicios portuarios específicos, etc.) y también desde sus diversas implicancias económicas (relación con la producción de materias primas, industrialización y comercio).

Desde esta situación común, parece necesario analizarlos conjuntamente, bajo una visión de carácter sistémico, donde los mismos interactúen, potenciándose entre sí. En este sentido, constituye una fortaleza la multiplicidad de correspondencias identificadas: cronológica de uso, de localización, de afinidades histórico-testimoniales.

El rescate del patrimonio sumergido exige pues, proyectar la puesta en valor de algunos bienes ubicados sobre los bordes costeros, a efectos de establecer esa necesaria sinergia, capaz de capitalizar la mayor partida cultural, social y también económica.

### **Relación entre el patrimonio subacuático y el patrimonio urbano próximo**

Establecer una relación operativa, de carácter sistémico, entre estos dos patrimonios implica estructurar vínculos de relacionamiento entre ambos.

Para esto, es preciso identificar mediante un inventario, la totalidad de bienes intervinientes en el territorio costero próximo, seleccionando aquellos que permiten una clara conexión histórica con el patrimonio subacuático y, a partir de allí, ordenar un programa de acción en común.

Paralelamente, el patrimonio subacuático exige, además de la compleja tarea de prospección bajo agua, un área operativa en tierra desde donde realizar las primeras tareas de identificación, selección y posible datación del material rescatado. Al mismo tiempo, y una vez finalizada esta etapa, surge la necesidad de exponer y difundir los restos ya evaluados, desde un lugar especialmente acondicionado para ello.

Si bien es posible seleccionar un recurso de localización no patrimonial para realizar estas tareas operativas o bien de difusión, resulta conveniente en cambio, afirmar ese propósito mediante la selección de arquitectos asociables en su condición histórica y testimonial.

Al mismo tiempo, y más allá del carácter más bien puntual de estas acciones programáticas, el patrimonio subacuático y urbano pueden relacionarse en términos circuitales, esto es en función de recorridos donde los diferentes componentes operan como producto unificado, mas que como adición de partes individuales, aumentando aún mas, el impacto positivo sobre el área de la Bahía.

### **Programas específicos**

Podemos definir, a partir de una primera aproximación, ciertos proyectos de difusión e identificación del patrimonio subacuático, independientemente de la materialización del plan de rescate. Este tipo de programas pueden iniciarse tempranamente, a partir de información de archivo que se expone públicamente en diferentes modalidades: exposiciones, difusión a través de medios, publicaciones, redes informáticas, etc.

Básicamente se trata de productos culturales de bajo impacto, bastante segmentados socialmente y con limitado desarrollo temporal. Su razón fundamental estriba en difundir inicialmente, el posible alcance de dicho patrimonio, así como involucrar en una primera instancia al sector privado para participar de distintos proyectos.

Una vez definidas e iniciadas las tareas de rescate, se plantea la cuestión de la difusión de los propios bienes involucrados. Sin embargo, el patrimonio se restringe en valor cuando se minimiza la difusión de ese proceso de hallazgo; la participación del público como espectador de dichas tareas agrega valor cultural al acervo, además de constituir un interés en sí mismo.

Los bienes rescatados, acondicionados y expuestos definen así, una unidad museística que comprende a una importante complejidad disciplinar. En razón de esto, la elección de su soporte espacial o edilicio exige también una ajustada definición.

Tanto las actividades operativas de rescate como las de exposición y difusión de los bienes, pueden realizarse en un mismo escenario físico, aunque separadas espacialmente por razones de especificidad programática y disciplinar.

Así mismo pueden desarrollarse en dos escenarios separados, aunque en este caso ambos deben contemplar las posibilidades de recibir público y contar con adecuados recursos de comunicación y difusión. Si se concretara esta ultima opción, resulta imprescindible que estos dos ámbitos estén relacionados, mediante una fluida comunicación física o bien mediática.

Tomando en cuenta los aspectos anteriores, así como la disponibilidad de recursos, esta actividad museística parece determinar la elección de un edificio existente, de carácter testimonial, vinculado de alguna manera al patrimonio subacuático y con suficiente escala y dimensión como para contener un acervo heterogéneo en número y tamaño. De esta forma se conjuga un doble propósito: la puesta en valor de los bienes subacuáticos y, paralelamente, recuperar una base edilicia de interés histórico y patrimonial.

Los recursos de localización existentes en este sentido, y que se extienden a lo largo de la bahía, deben seleccionarse en razón de los siguientes parámetros:

- a) capacidad locativa
- b) potencialidad funcional
- c) valor testimonial
- d) vinculación con las actividades de marina y puerto
- e) costo de inversión
- f) costo de mantenimiento

### **Impacto en el medio físico**

El impacto en un determinado territorio, generado por la aparición de nuevos programas y funciones, debe ser abordado siempre en forma múltiple, desde diversos ángulos, a efectos de precisar con exactitud, las consecuencias positivas y negativas, resultantes en ese contexto. Sin embargo, dada la escala de un proyecto cultural de estas características, con fuerte perfil museístico y con productos derivados bastante acotados, es posible afirmar que sus derivaciones en la esfera de los servicios urbanos y de su territorio, son en principio, de muy bajo impacto.

En este sentido, la realización de nuevas actividades tanto operativas como de exposición, pueden significar un aporte al patrimonio urbano, e incluso estimular la actividad cultural en una determinada área de la ciudad, pero las mismas, por su volumen, no presentan consecuencias directas de signo negativo en el contexto.

Muy por el contrario, las posibilidades de canalizar inversión privada y pública, en forma limitada, como es propio de estos programas, hacia un patrimonio hoy desatendido, constituye un factor positivo para esta zona de la ciudad y para la cultura en su conjunto.

Al mismo tiempo, estos programas culturales pueden acompañar y apoyar los proyectos o acciones actualmente en curso, de los distintos poderes públicos interesados en mejorar el área de la Bahía, afirmando así su objetivo básico. Si bien este tipo de proyecto cultural posee un alcance muy medido como "disparador" de cambios urbanos, resulta inestimable como complemento de proyectos inducidos de carácter residencialista o bien de actividades terciarias.

Podemos considerar pues a la Bahía de Montevideo como una potencial área de oportunidad, donde el patrimonio urbano en general y el subacuático en particular, formen parte de las expectativas hasta ahora generadas, sin riesgo de constituir un impacto de carácter negativo.

### **Impacto cultural**

Podemos también recoger la dimensión menos tangible de los conocimientos históricos alcanzados a partir del rescate de los bienes sumergidos, completando secuencias de información actualmente incompletas. Estas pueden conformar una base de conocimiento cuyo alcance no siempre es medible o cuantificable en forma inmediata, ya que esa información va incorporándose en el tiempo a nuevas líneas de investigación y derivando a su vez en nuevos conocimientos.

Al mismo tiempo el rescate patrimonial de los bienes subacuáticos posee un valor en sí mismo, capaz de potenciar nuevas búsquedas en otros campos del patrimonio o bien, de la cultura en general. El ejercicio de "buscar y encontrar" posee un efecto de

"contagio", que no siempre es cuantificable de antemano, pero que sin embargo, es verificable como fenómeno cultural.

Otro aspecto importante a considerar es la evaluación del programa museístico en particular y sus posibles productos derivados: eventos de difusión, publicaciones, productos de merchandaising.

El impacto cultural de un museo no depende exclusivamente de la calidad de su acervo, aunque en principio pueda considerarse a este como un factor clave. En este sentido, importa también su localización, las debilidades y fortalezas del entorno próximo y la calidad del programa de difusión planteado.

En cuanto a su localización y posibles límites en materia de distancias, implica considerar escalas físicas diferentes: las dimensiones urbana y regional son en principio los alcances inmediatos. Pero la condición de barrera física, propia de la idea de distancia, depende también de la ajustada promoción en medios, capaces de apuntar a los circuitos específicos de turismo cultural, con un público objetivo de fuerte relación con el producto. A su vez, puede también reducirse la fricción de distancia con la integración a las redes informáticas, desarrollando softwares específicos cuyo fin es poner en difusión el acervo y todo lo vinculado con él.

Finalmente, la difusión externa al museo, a través de medios diversos (televisión, radio, prensa) multiplica el alcance cultural de este patrimonio, si se instrumentan productos específicos como coleccionables, programas lúdicos para un público infantil, entrevistas diversificadas y documentales.

La territorialidad de todos estos productos es difícil de identificar a priori, pero la condición favorable hacia la sociedad en su conjunto resulta indiscutible. El saldo cultural de estos proyectos es siempre de carácter positivo.