

EL SAN TELMO, UNA HISTORIA SIN FINAL

Luis MOLLÁ AYUSO



La «División del mar del Sur»



N tal día como hoy son las últimas noticias que se tuvieron por la fragata mercante *Mariana*, del navío *San Telmo*. Créese que se hundió por efecto de un fuerte temporal en esas siniestras aguas del cabo de Hornos. En el Panteón de Marinos Ilustres se conserva la memoria de este luctuoso hecho y del brigadier Rosendo Porlier, que mandaba el navío. Este naufragio es un tributo más al servicio naval, en las duras circunstancias que se desarrollaba y ha de

desarrollarse.

Con esta efemérides, referida al día 2 de septiembre de 1819, conmemora nuestra Armada todos los años la desaparición del navío *San Telmo* y de los 644 hombres que se perdieron con él.

Que el *San Telmo* desapareció es un hecho que refleja el *Boletín Oficial del Reino* del día 6 de mayo de 1822, que determina que «en consideración al mucho tiempo transcurrido desde la salida del navío *San Telmo* del puerto de Cádiz, el 11 de mayo de 1819, para el mar Pacífico y dadas las pocas esperanzas que se conservan de que se haya salvado el buque, Su Majestad el Rey ha resuelto, a propuesta del capitán general de la Armada, que sea dado de baja el referido navío y los hombres que en él viajaban...».

Con esta escueta resolución se daba oficialmente por desaparecidos a los 642 hombres de la dotación del *San Telmo*, así como a los dos capitanes del Real Cuerpo de Artillería que los acompañaban. Hoy, más de ciento ochenta años después, todavía no conocemos las circunstancias que envolvieron su desaparición, ni qué fue, cómo murieron, o dónde descansan los restos de aquellos 644 hombres que en él viajaban.

La tragedia del buque se inicia bastante antes de esta fecha, cuando a finales de 1818 y en vista de la continua zozobra en que vivían nuestras posesiones al otro lado del Atlántico por los continuos conatos de insurrección de los independentistas, se resuelve el envío de una expedición que complementa a otra enviada un año antes y que se muestra impotente ante la ayuda que los independentistas reciben en Perú de la flota inglesa que capitanea Thomas Cochrane.

Esta expedición, a la que pomposamente se denominó «División del mar del Sur», reunía cuatro barcos en mal estado y peor pertrechados, por lo que

no se encontró ningún voluntario para mandarla. Así las cosas hubo de nombrarse, de manera forzosa, al brigadier Rosendo Porlier y Astequieta. De su poca fe en la empresa dan testimonio sus palabras en Cádiz a poco de partir y a modo de despedida a su amigo el capitán de fragata Francisco Espelius: «Adiós Frasquito, probablemente hasta la eternidad».

El desánimo de Porlier respondía en cualquier caso al desánimo generalizado de los cuerpos de oficiales, como consecuencia de la situación de la Armada en los primeros años del siglo pasado. El caso es que el brigadier, que a sus 49 años ya estaba curtido en importantes batallas, como la defensa naval de Cádiz o la de Trafalgar, en ambos casos contra Nelson y también en ambos casos a las órdenes de Gravina, arboló su insignia en el *San Telmo* y aceptó su suerte, consolándose al pensar que aquel viaje le brindaba la ocasión de regresar a su Lima natal.

El *San Telmo*

El *San Telmo* era un navío de 76 cañones, segundo buque de la serie iniciada en 1785 con el *San Ildefonso*. Su diseñador, José Romero Landa, se había basado en los conceptos originales de Jorge Juan. Tenía 53 m de eslora, 14,5 de manga y siete de puntal, que le daban un desplazamiento de 2.550 t. Había sido botado el 20 de junio de 1788 en los astilleros de Esteiro en Ferrol.

Además del *San Telmo* completaban la expedición las fragatas *Prueba*, de 34 cañones, y la ya mencionada *Mariana*, además del también navío *Alejandro*, uno de los cinco buques comprados dos años antes a los rusos y que sólo una vez recibidos en España, se supo de su lamentable estado.

La expedición, no sin múltiples dificultades, se hizo a la mar el 11 de mayo de 1819, con viento fresco de Levante. A los pocos días, Porlier hubo de renunciar al *Alejandro*, que se vio obligado a regresar en vista de sus numerosas averías y vías de agua. El resto de la división continúa su andadura tocando en Río de Janeiro y Montevideo, donde esperan al mes de septiembre para tratar de cruzar el tempestuoso cabo de Hornos, coincidiendo con la primavera austral.

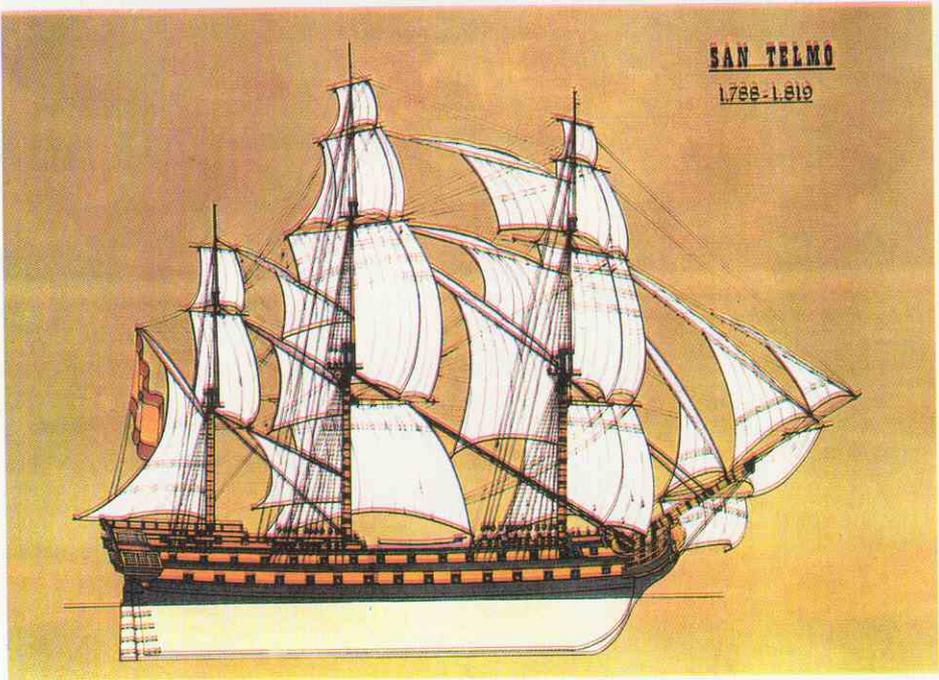
Los tres barcos alcanzan juntos el paso de Drake. A partir de aquí los fuertes vientos de poniente obligan a los buques a derivar al sur, mientras esperan vientos favorables. Sin embargo, el cabo de Hornos se muestra implacable y las tormentas se suceden unas a otras hasta que los buques no pueden mantenerse juntos y se dispersan.

Las viejas cuadernas del *San Telmo* no lo resistieron, y cuando la *Prueba* y la *Mariana*, con una semana de diferencia, confirman su llegada al apostadero de El Callao, esta última informa haberse separado del *San Telmo* un mes antes, el 2 de septiembre, en 62° S y 72° O, un punto donde las corrien-

tes y los vientos derivan directamente al norte de la isla Livingston. Para entonces el navío ferrolano ya arrastraba serias averías en timón, tajamar y verga mayor.

William Smith

Sólo unos meses antes, en febrero de 1819, el capitán de la Marina Mercante británica William Smith, al que la tradición otorga la gloria del descubrimiento de la Antártida, busca a bordo de su bergantín *Williams* nuevas derrotas que permitan enfrentarse al terrible cabo de Hornos. En los 61°, Smith se sorprende al vislumbrar nuevas e inesperadas tierras, así que conforme arriba a Valparaíso se le comisiona a confirmar su hallazgo.



Interpretación de Berenguer del navío *San Telmo*, construido en Ferrol.

El segundo viaje de Smith coincide en el tiempo con la llegada a El Callao de nuestra expedición, es decir, ocurre un mes después de la desaparición de Porlier y sus 643 hombres. Smith descubre un grupo de islas, de las que toma posesión en nombre de Jorge III y a las que bautiza con el poco original nombre de Nueva Bretaña del Sur.

Con la lógica excitación de su descubrimiento, Smith vuelve a Valparaíso, donde comunica la buena nueva al jefe de la estación británica del Pacífico, quien ordena a Smith un tercer viaje para descubrir nuevas tierras y confirmar las descubiertas.

Todavía emprendió William Smith un cuarto viaje en su homónimo bergantín, desembarcando en la costa norte de la actual isla de Livingston, donde descubre que podría no haber sido el primero en alcanzar aquellas gélidas tierras al encontrar en una playa los restos de un naufragio, que identifica como los de un navío español, y muchos otros restos de animales sacrificados, sin duda por la mano del hombre. Smith, algo desanimado, vuelve a Valparaíso, donde apenado reconoce su hallazgo; sin embargo, el jefe del apostadero británico no comparte su idea del *fair play* y le recomienda guardar silencio sobre esta última circunstancia.

Desaparecido Smith, su descubridor según los británicos, Su Graciosa Majestad encarga a otro capitán, James Wedell, el levantamiento de la cartografía de las nuevas tierras. Como Smith, Wedell no tiene inconveniente en reconocer las señales inequívocas del predescubrimiento, aunque va más lejos en su exposición al admitir en un libro, del que es autor, que: «varias piezas de un naufragio fueron halladas en las islas del oeste, en apariencia pertenecientes a un buque de 76 cañones, probablemente los restos de un buque de guerra español perdido cuando hacía el pasaje hacia Lima». Si así fue, y todos los indicios apuntan en esa dirección, nuestros 644 compatriotas fueron los primeros marinos que alcanzaron las frías tierras de la Antártida, aunque llegaran allí arrastrados por el infortunio, por lo que en su desgracia les cabría la gloria de haber sido sus descubridores. ¿O es que los británicos no se arrojaron la gloria del descubrimiento de la isla de Pitcairn, en el Pacífico Sur, a pesar de que sus descubridores, amotinados de la *Bounty*, arribaran allí escapando precisamente de la justicia de Su Majestad?

Un final por escribir

A pesar de que en los últimos años desentrañar el misterio del *San Telmo* ha constituido uno de los objetivos de nuestro buque de investigación oceanográfico *Hespérides*, que ha incluido entre sus objetivos el llamado «Proyecto *San Telmo*», no ha sido posible dar un paso en dirección alguna. El propósito principal del «Proyecto *San Telmo*» ha sido, por supuesto, encontrar los restos del navío perdido, aunque también ha incluido la búsqueda de cualquier indicio en tierra que confirme la llegada del buque a la isla para, a partir de ahí, tratar de reconstruir la vida y la muerte de su desdichada tripulación.

Durante el verano austral de 1993, el experto en arqueología subacuática Manuel Martín Bueno, catedrático de la Universidad de Zaragoza y director del «Proyecto *San Telmo*», acompañado del investigador antártico Jorge Rey,



San Telmo, navío de 74 cañones, de la serie llamada de Romero Landa. Museo Naval de Madrid.

especialista en geofísica submarina, y de Enrique Pérez, también geólogo especializado, embarcaron en el buque chileno *Queyón* para navegar hasta el cabo Shirref, lugar donde teóricamente debió arribar el *San Telmo*, con idea de colocar una placa conmemorativa que perpetúe la desgracia de su dotación. La expedición encontró en la tortuosa costa cantidades enormes de restos de barcos, restos humanos y de animales cazados por el hombre. Encontraron también pequeñas cuevas no naturales e incluso lo que pudo ser una pequeña base, probablemente soviética.

Pero ninguna noticia del *San Telmo*, nada que permita aventurar el final del barco o de su tripulación. ¿Qué fue del barco? ¿Se estrelló contra los afilados acantilados o embarrancó en la costa? ¿Qué pasó con su dotación? ¿Murieron ahogados o quizá de frío? Hoy sabemos que

entonces las temperaturas en la Antártida eran un par de grados más frías que las actuales. Si sobrevivieron al naufragio, ¿acamparon o excavaron alguna de las cuevas descubiertas? ¿Se alimentaron quizá con los múltiples restos de animales que encontraron los ingleses mes y medio después? ¿Intentaron tal vez los supervivientes ganar costas más benignas mediante el empleo de balsas? Preguntas sin respuesta. Lo único cierto es que los 644 hombres que navegaban a bordo del navío español continúan esperando, desde su sudario de hielo, que alguien ponga final a su historia, que alguien encuentre ese eslabón que los una para siempre con la gloria de ser los verdaderos descubridores póstumos de la Antártida.

