

# VARAZONES DE BALLENAS Y SINIESTROS EN LA COSTA NORORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.\*

ALFREDO PRIETO\*\*  
MAURICE VAN DE MAELE\*\*\*

## RESUMEN

Se entrega información sobre hallazgos de naufragios y varazones de ballenas en la costa nororiental del estrecho de Magallanes. Esta información es relacionada con algunos sitios arqueológicos en que tales restos fueron aprovechados.

El estudio abarcó desde 1520 (primer paso de naves europeas por el Estrecho) hasta 1880 (último período de ocupación india de esa costa).

## SUMMARY

Information on the findings of shipwreck; and whales stranded on the northeast cost of the strait of Magellan is given. This information is related with exploitation by Indians of both remains.

Studies include since 1520 (first Strait European trip) until 1880 ( last Indian settlement on the coast).

## INTRODUCCIÓN

Durante un trabajo multidisciplinario llevado a cabo por personal del Instituto de la Patagonia en la punta Dungeness (Uribey Zamora, 1978), se descubrieron y fecharon distintos restos óseos de ballenas (cetáceos) en asociación con siniestros costeros.

La presencia de restos de cetáceos en sitios arqueológicos de la costa nororiental del estrecho de Magallanes había sido detectada ya hacía tiempo. En éste ámbito de cazadores nómades terrestres no era esperable que dichos cetáceos hubieran sido cazados por los propios indios sino que más bien podía tratarse de varazones aprovechadas ocasionalmente. Al plantearse una relación entre esta presencia y la de los siniestros costeros de embarcaciones ya consignados por los primeros cronistas (Cfr. Martinic, 1977) se buscaba determinar qué tan frecuentes fueron ambas circunstancias en el área.

Posteriormente, en el marco del proyecto interno F3-02H-94, financiado por la

\* Proyecto F3-02H-94. Dirección de Investigación. Universidad de Magallanes.  
\*\* Centro de Estudios del Hombre Austral. Instituto de la Patagonia. UMAG. Casilla 113-D. Punta Arenas. Magallanes, Chile.  
\*\*\* Museo Martín Gusinde, Comandante Aragay 1. Puerto Williams. Magallanes, Chile.

Dirección de Investigación de la Universidad de Magallanes, se determinó investigar este tipo de asociación en la costa nororiental del Estrecho, desde la bahía Santiago a la punta Dungeness con el propósito de registrar evidencias de aprovechamiento de varazones y siniestros costeros por parte de los indígenas que poblaron dicha zona en tiempos históricos (aonikenk o tehuelches del sur).

Por otra parte, se intentaba llamar la atención sobre la posibilidad de hacer arqueología de naufragios no submarina, dada la abundancia de estos restos en el Estrecho, y llamar la atención sobre aquellos de otras zonas de la región puesto que no se ha realizado ningún estudio sistemático o excavación arqueológica de ellos incluso en todo el país.

## ANTECEDENTES GENERALES

Se trabajó en el segmento temporal comprendido entre el año 1520 (primer paso de naves europeas por el estrecho de Magallanes) y 1880 (último período de ocupación indígena costera de la zona).

La revisión bibliográfica comprendió el registro de siniestros para esa zona y el estrecho sobre la base de la documentación existente (Guillermo, 1993; *Diario de Guerra del Fuerte Bulnes. 1844-1850*; Vidal Gormaz, 1901; Zorrilla, 1925; Martinic, 1976; Peric, 1986). Con respecto a los sitios indígenas del área se trabajó con los artículos de Massone (1979); Bird (en Martinic, 1984-85) y Prieto (1989 mapa no publicado). En cuanto a las varazones se utilizó información de Venegas y Sielfeld (1978, 1980).

A partir de esta información se elaboró un mapa de los naufragios en el sector nororiental del Estrecho durante el período señalado más arriba. Para ello se consideraron variables como rumbo de la nave, fecha, y en lo posible cargamento. Lamentablemente, en este último caso no se pudo contar con los registros de las aseguradoras de las embarcaciones.

Se utilizó como modelo el derrame del buque tanque *Metula* que encalló en 1974 al occidente de la Primera Angostura (Gunnerson y Peter, 1976) y virtió petróleo en toda la costa norte y suroriental del estrecho, para examinar las zonas de depositación de restos debido a las corrientes marinas y vientos característicos de

esa zona del Estrecho. En un principio se intentó correlacionar presencia de restos de cetáceos con siniestros costeros, pero dada la abundancia de los primeros y el desconocimiento de las fechas en que se depositaron dicha correlación no pudo establecerse.

La búsqueda se realizó desde la bahía Santiago (por ser el lugar en donde naufragó la nave *Capitana* de la expedición de Alonso de Camargo el 23 de enero de 1540) hasta la punta Dungeness en donde se habían registrado siniestros costeros y varazones de cetáceos con anterioridad (Uribe y Zamora, *op. cit.*).

En este último sector los investigadores citados realizaron mediciones y dataciones sobre huesos de cetáceos para controlar la evolución de las paleoplayas. Desde la cabecera de la playa actual se fecharon restos de cetáceos en 900 años A.P. a 635 m, de 840 años A.P. a 380 m, 370 años A.P. a 190 m, en 240 años A.P. en 107 y 200 años A.P. en 57 m. Todos ellos a una altura que fluctúa entre los 0 y 8 m.s.n.m. Finalmente una datación aproximada del naufragio del *Innes* hacia 1899 termina la secuencia en los -23 m. Pese a que era una secuencia local podía extrapolarse a otros lugares de la costa nororiental del estrecho y conducir la búsqueda de antiguos naufragios o varazones de cetáceos sobre la cabecera de playa. Es hacia dicho sector en donde se han hallado más restos de *Mistacocetos* mientras que a medida que uno se adentra en el estrecho predominan los *Odontocetos*.

Por nuestra parte se hizo un registro de varazones en tramos de la franja costera mencionada desde unos 500 metros de la línea de alta marea. En algunos casos, se trabajó durante las más bajas mareas del mes (abril, 1994).

En cuanto a las varazones de ballenas, según los registros, ellas se concentraban en la zona oriental "...estas migraciones, al menos ocasionalmente, son alternadas por incursiones a través del estrecho de Magallanes, desde donde provienen los registros de varamientos en la presente nota. La mayoría de estos están situados al oriente de la primera angostura..." Venegas y Sielfeld, 1978:172 )

## DISCUSIÓN

Las condiciones de la navegación a vela son muy diferentes a las de motor. En el

hecho en aquella se depende exclusivamente del viento y en menor grado, de las corrientes. Atravesar el Estrecho con un velero podía ser toda una odisea. Piénsese sólo en el cruce de la Primera o Segunda Angostura con viento en contra en cuyo caso debían usarse sólo las velas que permitían zigzaguear por los estrechos pasos acercándose peligrosamente a la costa. Debido a esto, cabía esperar naufragios en ambas angosturas, pero las corrientes de entre 5 a 8 nudos en su parte media habrían barrido dichas evidencias rápidamente. Es por ello que se intentó establecer un paralelo entre las varazones de cetáceos y las embarcaciones dado que eran al parecer las corrientes las que arrastraban a aquéllas y éstos sobre las mismas playas (como se había observado en punta Dungeness).

Entre los siniestros cabe separar aquellos que se producían en el propio fondeadero por pérdida de anclas en fuertes tempestades y por incendios (los que eran frecuentes dada la presencia de carbón o materiales inflamables como el guano y la materia prima con que se contruían las embarcaciones-madera), de los que eran el producto de agentes climáticos adversos. De hecho, el advenimiento de la navegación a vapor y luego a motor, vino a variar sustancialmente la dependencia respecto al viento e incluso a variar las ocasiones de intercambio con los indígenas: "Yo les había advertido [a los indios] que no se detendría [se refiere al vapor británico *Lima*], pues los vapores pueden pasar las dos angosturas sin dificultad" (Schmid, 1964).

A juzgar por los registros, los puntos en que se concentró una mayor cantidad de naufragios son las bocas oriental y occidental del estrecho de Magallanes. La morfología de ambas costas es extremadamente diferente por lo que la orientación de la búsqueda en ellas cambia sustancialmente.

En la zona nororiental el intermareal es extenso dada la baja pendiente del talud costero y la gran amplitud de mareas (sobre los 10 m en la punta Dungeness). Pudo observarse que en dicha zona la posibilidad de hallar restos de naufragios es dependiente de las variaciones morfológicas de la costa (línea de alta marea hasta el pie de los acantilados o sectores bajos y arcillosos) y del peso del material con que estaban hechas las embarcaciones. En el primer caso, pese a ser batidos constantemente durante las altas

mareas, los cascos de fierro se mantienen. Es el caso del *Innes* en la punta Dungeness, del *Anne Baker* en punta Wreck, del *Olympian* en cabo Posesión y de un barco desconocido en el cabo San Gregorio<sup>1</sup>. Las embarcaciones de madera sólo pudieron conservarse en zonas bajas de depositación de lodos como es el caso de la fragata *Western Bride* en las inmediaciones de la punta Delgada. Si ellas fueron arrastradas hacia la zona acantilada no quedaron restos visibles sino hasta un poco después de ocurrido el siniestro: "un poco al este del cabo Posesión [...] encontramos varios restos de antiguos naufragios, incluyendo partes de mástiles y numerosas tablas y barriles, esparcidas a lo largo de la línea de alta marea." (Cunningham, 1871:112-113). De hecho, en el marco de esta investigación dicha zona fue recorrida sin hallarse tales restos. Es aquí en donde sólo la presencia de restos provenientes de naufragios en sitios indígenas podría conducir a determinar siniestros desconocidos o sin un registro adecuado y a una búsqueda más exhaustiva en las proximidades de aquellos si la presencia de restos es abundante.<sup>2</sup>

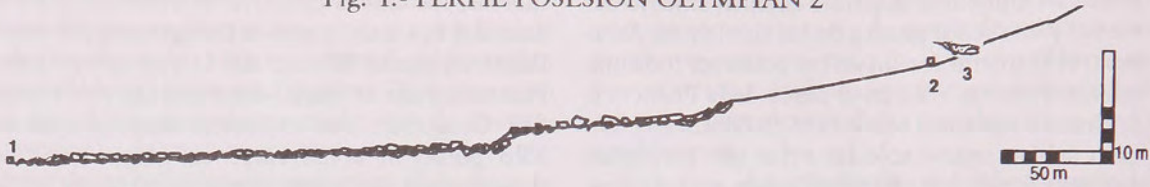
En la zona occidental del Estrecho la amplitud de mareas es sensiblemente inferior (variación de sólo 2 m). Si se añade a ello el hecho de que el talud costero es mucho más abrupto en la proximidad de la costa, la posibilidad de observar alguno de los abundantes naufragios de esa área durante las más bajas mareas es casi nula.

En cuanto a los sitios de aprovechamiento de cetáceos pudo observarse un caso particularmente interesante. En la cercanía del casco del *Olympian* se halló un conjunto de restos de cetáceo (cráneo, costillas, vertebras) de gran tamaño (Fig. 1), algunos de ellos visiblemente quemados y otros en una posición anatómica que

<sup>1</sup> Podría tratarse de la barca *Andrea*, de 1.114 toneladas de bandera noruega, naufragada en 1914 (Cfr. Martinic, *op.cit.*, 1977).

<sup>2</sup> En la cima de algunos acantilados pudo observarse la presencia de sitios arqueológicos atacados por el retroceso de los acantilados producto del embate de las altas mareas. Este fenómeno ha sido observado también en la costa del Chubut (Gómez-Otero, com. pers, 1995) y de la Tierra del Fuego (Borrero, com. pers, 1995). Es probable que muchos de los sitios tempranos que no fueron sobrepasados por los más altos ascensos del mar durante el Holoceno por hallarse en terrazas altas (Piralozi, 1991) hayan desaparecido a consecuencia de este fenómeno. Citado por Celia N. Priegue en "La información etnográfica de los Patagones del siglo XVIII" Bahía Blanca, 1971, pág. 109.

Fig. 1.- PERFIL POSESION OLYMPIAN 2



- 1.-Línea de bajamar el 12-IV-1994 (15,54 hrs.)
- 2.-Línea de alta marea
- 3.-Restos de cetáceo



Fig. 2.- Restos de cetáceos en la costa de Posesión en la vecindad del casco del "Olympian"

indicaba que dicho cetáceo había varado en el sitio ya que su peso habría impedido su traslado. Para entonces los indios debieron consumirlo in situ tal vez disponiendo de un fogón inmediatamente próximo a la línea de alta marea. Se hallaron instrumentos líticos alrededor de la ballena y el sitio arqueológico se prolonga extensamente sobre la terraza próxima (Posesión-Olympian-Cfr. Prieto, 1994) (Fig.2)

Estos tipos de sitios arqueológicos debieron aumentar su volumen en torno a estas

varazones, demorando parcialmente la ocupación dada la oferta significativa y "gratuita" de proteínas y grasas. En tal sentido, antiguas referencias dan cuenta de este aprovechamiento: "en aquellas costas mueren muchas ballenas sin que las maten. La mar brava las deja en la costa y aquestos gigantes [patagones] las comen" (Oviedo, 1851-55, II:43). El tamaño de los sitios costeros involucrados en esa explotación debiera ser sensiblemente mayor, concentrados mayormente en la costa cercana por cuestiones de transporte de

peso. Piénsese que en 1982 "en el área de Tierra del Fuego en cambio, murió la totalidad de los ejemplares varados (entre 80-90 individuos), en una bahía que presenta gigantescos planos de inundación (Atalah, 1989:33).

#### ANTECEDENTES Y HALLAZGO DE LA FRAGATA *WESTERN BRIDE* Y DEL VAPOR *ANNE BAKER*

Algunos topónimos son muy decisivos respecto de los sucesos acaecidos en el lugar. Dos de los naufragios ocurridos en la costa nororiental del Estrecho y que fueron aprovechados por los indios determinaron el nombre de la localidad respectiva: punta *Wreck* (Naufragio) y *Buque Quemado*. La punta *Wreck* se ubica entre cabo Posesión y punta Dungeness y el segundo en la proximidad nororiental de la punta Delgada. El primero en referir el nombre Buque Quemado fue G. Roncagli: "decidí acampar al abrigo de una pequeña colina en la Primera Angostura, que los indios llaman Kimorocaique y los chilenos Buque Quemado por la presencia del casco de una embarcación que se vino contra la costa por un incendio a bordo" (1884:782). Allen Gardiner pudo observar años antes el pillaje realizado por los indios en ese barco:

"A la mitad de la Primera Angostura, vimos el casco de un gran buque encallado en la playa; cerca de él ardía un gran fuego, seguramente encendido por los patagones para atraer nuestra atención. Muchos de ellos se veían caminando alrededor del casco; algo más adelante, otro fuego ardía frente a los toldos, levantados al abrigo de un promontorio, y una cantidad de indios cabalgaba a lo largo de la playa." (Gardiner, 1858:125, en Schmid, 1964).

Pero, la referencia más exacta sobre el suceso se encuentra en la Correspondencia de la Gobernación de Magallanes. Allí se señala que habían llegado a la colonia los tripulantes de la fragata inglesa *Western Bride* de 1.103 toneladas naufragada en la Primera Angostura, procedente de las islas Chinchas y con cargamento de guano para Queenstown (Irlanda). Según el reporte se salvaron todos los tripulantes (30) en dos botes y una pinaza. (Correspondencia de la Gobernación de Magallanes, 17 de mayo de 1856).

En la actualidad, los restos de la fragata se conservan en el fango de la bahía

(Fig.3), se trata de los restos de una embarcación de unos 30 ó 40 m de eslora; los sectores de proa y popa no están a la vista, ya sea porque fueron desprendidos en el siniestro y se encuentran en otro lugar (hay otro conjunto de tablas a unos 50 m hacia el ONO) o se hallan bajo el barro. El velero se presenta apoyado en su quilla e inclinado en unos 65°. Presumiblemente la popa se halla en el sector proximal a la costa y la proa enfrentaría al Estrecho. Conserva uno de sus mástiles aunque quebrado, en él se observan dos argollas de metal. Tiene un diámetro aproximado de unos 25 cm. La mayor parte de la estructura visible corresponde a las cuernas centrales y parte del entablado que va unido a éstas en la parte exterior. En las cuernas se observan tarugos de madera y clavos de bronce. Semienterrado en el barro se observan también escuadras de refuerzo metálicas y otras partes y piezas de madera y metal no identificadas. Esta embarcación queda al descubierto con las más bajas mareas, pero dada la extensión y las características del suelo (resbaloso y cruzado por canalizos que hay que sortear frecuentemente) es muy dificultoso llegar hasta ella.

Sensiblemente, no se ha hallado aún el sitio indígena referido por Gardiner más arriba, una posibilidad es que se deba a las alteraciones (movimientos de tierra) realizados durante los años 1959-1961 por la Empresa Nacional del Petróleo para la puesta en producción del yacimiento Buque Quemado.

En cuanto al siniestro del vapor *Anne Baker* (1859), este es, por llamarlo así, un naufragio tipo en cuanto a lo que a aprovechamiento por parte de los indios se refiere. Se cuenta con un pormenorizado relato de su pillaje ya que el misionero Teófilo Schmid se hallaba viajando entre los indios cuando se produjo el siniestro<sup>3</sup>. Pero los antecedentes provienen también de otros registros.

Así, el médico francés V. de Rochas señala que "Nosotros estábamos muy contentos de haber encontrado en Punta Arenas a los naufragos de la bahía Mercy [Misericordia]. El barco, construido en Francia y llamado la Seine, era de propiedad de un armador chileno. El venía de

<sup>3</sup> A partir de esta información y de la brindada por el señor Angel Andrade de la Empresa Nacional del Petróleo, se pudo hallar con anterioridad al desarrollo de este proyecto, el sitio arqueológico histórico correspondiente.



Fig. 3.- Restos de la fragata inglesa "Western Bride" en bahía Dirección (Buque Quemado).

Valparaíso a hacer el salvataje de un barco inglés (el *Anne Baker*) en la extremidad oriental del estrecho entre el cabo Vírgenes y la bahía Gregorio [...] el mal tiempo, después de haber provocado la rotura de la cadena del ancla, lo había arrojado a la costa. Todo el mundo se había salvado, y, después de tres semanas de preparativos de partida, habían alcanzado Punta Arenas en embarcaciones (construidas por ellos mismos). El capitán del primer barco naufragado estaba también a bordo del segundo. El había sufrido dos catástrofes, una sobre otra. El será nuestro pasajero hasta Brasil. esperemos que no haya un tercer naufragio!" (Rochas, 18 :231) [...] El 7 de diciembre en la mañana, dijimos adiós a Punta Arenas, y a la mañana siguiente nosotros salimos del estrecho. Entre el cabo Gregorio y el cabo Vírgenes, pasamos delante del navío inglés del cual yo había referido precedentemente su naufragio. El había sido empujado por el viento y la corriente contra la playa [...] también vimos un grupo de patagones ocupados en hacer a su manera el salvataje de la embarcación". (*op. cit.*,:234)

Por la referencia es probable que el naufragio se haya producido entre julio y agosto

de 1859 ya que la *Seine* naufragó en septiembre de ese año y ya venía a buscar a los naufragos del *Anne Baker*. Enterarse en Valparaíso de un naufragio en el Estrecho debió tomar a lo menos 15 días si es que pudo pasar otro barco y ver los restos . Si la *Seine* llevaba al capitán del primer naufragio ello significa que ya había rescatado parte de la carga del *Anne Baker* puesto que de encontrarlo incluso en Punta Arenas y no en el sitio del naufragio hubo de acometer su trabajo de todas maneras. En tal caso uno podría preguntarse si no pudo ser que el capitán esperó en el sitio del naufragio (ello explicaría un hoyo-habitación que aún se observa en la costa próxima al naufragio).

Este naufragio era conocido desde muy antiguo por los que viven y vivieron en las cercanías del paraje. Algunos extrajeron loza y otros enseres durante las más bajas mareas. Por lo visto traía un considerable cargamento de mercaderías varias, las que juzgar por los testimonios relatados volvieron a quedar en el mar, esta vez en la boca occidental del Estrecho. No se conocía sin embargo el sitio exacto en que los indios acamaron durante el pillaje de la embarcación.

"Gemoki y yo llegamos al campamento que se hallaba distante a media milla del lugar del naufragio [...] Las olas habían despedazado completamente el casco desde nuestra visita anterior y gran parte de la carga yacía despararrada por la playa; los nativos se pusieron a acarrear afanosamente cuanto hallaban, apoderándose de géneros, ropa blanca y utensilios de cocina como cacerolas y sartenes, Sin olvidar nunca de traer, de paso una buena dosis de alcohol" (Schmid, *op. cit.*:31-32).

Como en este caso se trataba de un casco de fierro y no de madera, los restos se conservaron y pudo relacionarse el sitio del naufragio con el sitio indígena ubicado junto a una laguna seca a un kilómetro aproximadamente hacia el NO. En este lugar se encuentran abundantes restos superficiales de botellas, trozos de loza, estribos de bronce, fierros, cuentas de collar vítreas, etc.

## OTROS HALLAZGOS

### *Cañadón del Indio*

En la extremidad costera del cañadón del Indio se hallaron restos de embarcación. Estos correspondían a dos fierros de cerca de 2 m de largo que se hallaron sobre la terraza acantilada. Estos restos podrían corresponder a los consignados en el mapa de la *Nassau*, sin embargo el texto (referido más arriba) es engañoso pues sitúa los restos al este de cabo Posesión mientras que este cañadón de encuentra al oeste del mismo (Cunningham, *op.cit.*).

### *Cañadón Cóndor*

Sobre la costa oeste de este cañadón se hallaron restos de una antigua construcción con estructuras de piedras (empedrado), restos de viejas botellas, metal, etc. Todo hace suponer que se trata de algún viejo puerto ocasional de la estancia Cóndor. Sin embargo, en medio de estos restos se encontró un tablón de 2,30 m de largo, 23 cm de ancho y 7 cm de espesor con orificios de tarugos (25 mm de diámetro) y los restos de un cabrestante de madera y fierro.

### *Estero del Tiburón*

Este estero fue recorrido en su totalidad con vistas a determinar el antiguo cauce correspondiente a un nivel marino más alto que

el actual (Cfr. Uribe y Zamora, *op.cit.*). Al principio del paleocauce se hallaron trozos de fierro (probablemente clavos) pero en pésimo estado de conservación.

### *Punta Delgada*

En la costa cercana al faro se encontraron restos diseminados de un viejo vapor. Con anterioridad, se había podido observar un ancla proveniente de este naufragio la que se encuentra en poder de Lautaro Mansilla (com. pers. 1995). Es probable que se trate del vapor *Vichuquén* naufragado allí en 1903 o del *Malvinas*. Baldomero Pacheco (1908) al describir el derrotero de la Primera Angostura ubica un naufragio en un punto aproximado al de esta embarcación o al del Buque Quemado (Pacheco, 1908:83).

## CONCLUSIÓN

Aunque los naufragios en el estrecho de Magallanes han sido ampliamente tratados en bibliografía específica y en otros documentos, no ha habido una aproximación netamente arqueológica al tema.

Ultimamente se ha destacado la importancia que dichos naufragios tuvieron para el desarrollo de los sitios arqueológicos históricos (Martinic y Prieto, 1988, Martinic, 1995) o el valor diagnóstico de algunos elementos de naufragios presentes en sitios aislados (Prieto, 1988; Legoupil, 1989).

Por lo mismo, parece relevante continuar con la búsqueda de naufragios en esta zona e incluso extenderla a la costa nororiental de la Tierra del Fuego, sobre todo de aquellos naufragios ocurridos con anterioridad a 1880. Se tienen referencias de ellos (Martinic, 1978; Mapa de la *Nassau*, 1869). Aquí, al igual que en la costa norte del Estrecho los selknam aprovecharon intensamente los naufragios

Tanto estos siniestros, en tiempos históricos, como las varazones de ballenas, alteraron las pautas de conducta de los grupos humanos que deambulaban periódicamente por la costa. Si las varazones masivas que se han dado durante los últimos 20 años, fueron un fenómeno recurrente también en el pasado, ello debió significar un cambio importante de los sitios arqueológicos asociados. En el recorrido realizado durante el desarrollo de este proyecto se contabiliz-

zaron 30 ballenas cuya especie era determinable (*Globicephala* y *Pseudorca*) y que eran posteriores a 1978. Al menos tres de ellas eran recientes (del año). Otros sitios poseían restos no determinables, pero adscribibles a *mistacocetos*, aunque más antiguos por lo mismo.

Del mismo modo se pudo observar que algunos de ellos vararon durante las más altas mareas del año a juzgar por el lugar donde se hallaron. En el cañadón Cóndor una falsa orca sobrepasó la barra de la alta marea y, penetrando por la estrecha depresión de la boca del chorrillo, fue a morir en la orilla del mismo a unos 100 m tierra adentro, en la proximidad de un sitio arqueológico. Otra falsa orca se adentró por un canalizo hasta la línea de vegetación en la bahía Buque Quemado.

Evaluar la significación de los fenómenos examinados anteriormente a base de un registro o excavación sistemática de los sitios involucrados (de aprovechamiento de cetáceos o naufragios), puede arrojar interesantes resultados sobre la expresión arqueológica de los cambios de conducta ante fenómenos atípicos como los expuestos. Es una tarea futura.

## AGRADECIMIENTOS

Deseamos agradecer a muchas personas que ayudaron a la realización de este proyecto. En primer lugar a la Empresa Nacional del Petróleo en la persona de su jefe de Relaciones Públicas Sr. Alvaro Fonseca, al jefe de campamento Ingeniero Sr. Carlos Lara y al encargado del campamento Posesión Sr. Raúl Martínez. Un agradecimiento muy especial para el señor Angel Andrade por los datos brindados para la ubicación de los restos del cañadón Cóndor. También deseo agradecer a Mateo Martinic y a Nelson Aguilera por algunas de las referencias documentales. Finalmente, a los compañeros de terreno Pedro Cárdenas y Ricardo Romero por su entusiasmo durante los días malos y las largas caminatas.

## FUENTES DE CONSULTA

### *Documentos Inéditos*

*Diario de Guerra del Fuerte Bulnes* (Copia fotostática) 1844-1850. Archivo Instituto de la

Patagonia.

Correspondencia de la Gobernación de Magallanes, años 1856-1859. Ministerio del Interior, Vol. 378, Archivo Nacional, Santiago.

### *Impresos*

ATALAH, A. 1989 Un varamiento de Cetáceos en el Estrecho de Magallanes. En: *Informe*, Revista ENAP Punta Arenas. Año VIII, N° 46. Abril.

CUNNINGHAM, R. 1871 *Notes on the Natural History of the Strait of Magellan*. Ed., Edmonston and Douglas. Edinburgh.

GUILLERMOS, J. 1993 *Diario de la goleta Ancud*. Impresos Horizonte, Punta Arenas.

GUNNERSON, C. y G. PETER 1976 *The Metula Oil Spill*. NOAA Special Report, 37 p.

LEGOUPIL, D. 1989 *Punta Baja: Ethno-archeologie dans les archipels de Patagonie: les nomades marins de punta Baja*. Memoire N 84, Editions Recherche sur les Civilisations. 262 p.

MARTINIC, M. 1977 *Historia del Estrecho de Magallanes*. Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile.

MARTINIC, M. 1978 Restos de naves en las costas centro orientales del estrecho de Magallanes. En: *Revista de Marina* N°1, vol.95 :95-100. Valparaíso.

MARTINIC, M. 1995 *Los Aonikenk: Historia y Cultura*. Ed. Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

MASSONE, M. 1979 Panorama etnohistórico y arqueológico de la costa nororiental del estrecho de Magallanes. En: *Ans. Inst. Pat.* Punta Arenas, Chile. Vol. 10: 63-107.

NAVARRO L. 1902 Las compañías de vapores alemanes. Naufragios. En: *El Magallanes* N° 997 del 24 de mayo.

NAVARRO, L. 1903 La Compañía Inglesa del Pacífico. Naufragios. En: *El Magallanes* N° 1307, 6 de junio.

PACHECO, B. 1908 *Derrotero de las costas de Chile*. Vol 1. Estrecho de Magallanes. Talleres tipográficos de la Ar-

- mada. Valparaíso.
- PERICH, JOSÉ 1986 *Naufraios en el estrecho de Magallanes*, Talleres Gráficos Uteau González Ltda. Punta Arenas
- PIRALOZZI, P.A. 1991 *World Atlas of Holocene Sea-Level Changes*. Ed. Elsevier, London.
- PRIEGUE, C.N. 1971 *La información etnográfica de los Patagones del siglo XVIII*. Bahía Blanca.
- PRIETO, A. 1988 Cazadores recolectores del istmo de Brunswick. En: *Ans. Inst. Pat. Ser. Cs. Ss.*, vol. 18:113-131.
- PRIETO, A. 1993-94 Algunos datos en torno a los enterratorios humanos de la región continental de Magallanes. En: *Ans. Inst. Pat. Ser. Cs. Hs.* Vol. 22:91-100.
- ROCHAS, M de 1861 Journal d' un Voyage au detroit de Magellan et dans les canaux lateraux de la cote occidental de la Patagonie. En: *Le tour du monde*. Paris.
- RONCAGLI, G 1884 Memorie e relazioni (I *Boll. Società Geografica Italiana* Sec. II, vol. IX, Pp. 741-784 Roma.
- SCHMID, TH. 1964 *Misionando por la Patagonia Austral, 1858-1865*. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires.
- URIBE, P. y E. ZAMORA 1981 Origen Y Geomorfología de la Punta Dungeness. En: *Ans. Inst. Pat.*, Punta Arenas (Chile). Vol.12:143-158
- VENEGAS, C. y W SIELFELD 1980 Un varamiento de ballenas piloto (*Globicephala melaena* Taill ) en Magallanes. En: *Ans. Inst. Pat.*, Punta Arenas (Chile. Vol 11:239-246).
- VENEGAS, C. Y W. SIELFELD 1978 Registros de *Mesoplodon layardii* y otros cetáceos en Magallanes. En: *Ans. Inst. Pat.*, Punta Arenas (Chile), Vol.9:172-177.
- VERGARA, SERGIO 1973 *Economía y Sociedad en Magallanes 1843-1877*. Cuaderno de Historia N° 3 Departamento de Ciencias Sociales, Universidad de Chile.
- VIDAL GORMAZ, F. 1901 *Naufraios ocurridos en las costas de Chile*. Imprenta Elzeveriana, Santiago de Chile, 1901.
- ZORRILLA, MANUEL 1925 *Magallanes en 1925*. Punta Arenas.

#### Mapas

Mapa de la Nassau, Carta N° 1336. *Cabo Virgenes to First Narrow*. Ed. Admiralty 1869 (correcciones hasta 1924).