



La Barca "Ambassador", veterana de los mares

Mateo Martinic B.

Para cuantos viajan ocasionalmente o con alguna frecuencia por la ruta CH 255 que une Gobernador Philippi con Monte Aymond siguiendo en parte el litoral del Estrecho de Magallanes, al pasar por el caserío de la antigua estancia "San Gregorio" resulta difícil no reparar en el conjunto que da singularidad al paisaje costero de ese paraje, formado por el conocido vapor *Amadeo*, el primer barco de su clase matriculado en el puerto de Punta Arenas (1892), varado allí en 1932 tras una meritisima vida náutica, y una nave adosada de la que sólo se aprecia el casco desprovisto de forro, dejando visible la estructura de sus cuadernas, y los mástiles abatidos.

Se trata de la antigua barca *Ambassador*, veterana de la carrera del té de la China de las travesías del Cabo de Hornos, por tanto digna compañera en su retiro del viejo vapor, cuya historia marinera pasamos a reseñar.

Fue construida por William Walker, en el astillero Lavender Dry Dock, Rotherhithe, del río Támesis, Londres, para W. Lund & Company y botada en 1869. Era una de las últimas naves de tipo mixto, esto es, de estructura de hierro con forro de madera (**composite ship rigged vessel**) y sus dimensiones originales fueron de 53,64 m de eslora, por 9,54 de manga y 5,82 de puntal, teniendo además un tonelaje grueso de 174 toneladas. Bautizada *Ambassador* (Embajador), su figura de proa expresaba tal denominación en la forma de un diplomático del siglo XVIII, con vistoso atuendo.

Sus armadores la destinaron al comercio entre el Reino Unido y el Lejano Oriente, a la sazón muy intenso, particularmente con el Imperio Chino, actividad que en la época animaba un tráfico que ganaría fama en



La *AMBASSADOR* con su velamen desplegado (The Tea Clippers. Their History and Development)



Casco de la *AMBASSADOR* en la playa de la bahía de San Gregorio (agosto, 1990).



Vista del interior del casco.

los anales marítimos, conocido como "la carrera del té de la China. Al parecer, estuvo afectada a este servicio hasta 1875, uniéndose a la capital británica con puertos como Cantón, Foochow y Macao, desde donde realizó en 1872-73 su mejor cruceo,

demorando 108 días en el viaje de retorno. En 1874 su arboladura fue cambiada al tipo barca y bajo esta forma continuó sirviendo en el tráfico entre Europa y el Oriente, pero también con la costa atlántica de Norteamérica, conociéndosele una trave-

sia de 114 días entre Yokohama y Nueva York, por la vía del Cabo de Hornos. Probablemente fue entonces que se programó un viaje desde el último puerto hasta Melbourne, en Australia, durante cuyo desarrollo debió soportar la travesía más riesgosa de su vida marinera. En efecto, bajo el mando del capitán C. Prehn y con una tripulación de veinte hombres, en su trayecto por el Atlántico sur enfrentó un huracán del oeste, con fuerza diez, que la maltrató severamente, como que enormes olas barrieron una y otra vez la cubierta afectando parte de la superestructura, arrastrando incluso a cuatro hombres, la rueda del timón y los botes. Con todo, fue una prueba de la que consiguió librar, adquiriendo patente de veterania en las aguas meridionales americanas, por las que continuó navegando a lo largo de varios años.

Entre tanto cambió de manos varias veces. De sus antiguos armadores pasó a George Milne, de Aberdeen, Escocia, que la adquirió en 1888. Al año siguiente pasó a poder de G. Shaddick, de Swansea y en 1891 fue vuelta a vender, esta vez a Burgess & Co., de Londres. Tiempo después, probablemente antes de 1894, la **Ambassador** volvió a cambiar de propietarios y ahora también de bandera al ser adquirida por la firma Aktieselskabet de Christiansand, Noruega, y por fin fue traspasada a Ole G. Olsen, armador del mismo puerto nórdico. Aunque se desconoce las travesías que pudo realizar el velero por cuenta de los anteriores armadores, el último la destinó al tráfico Atlántico-Pacífico, pasando por el Cabo de Hornos. Durante un viaje contratado para ir desde Jacksonville, Florida, hasta Honolulu, en las islas Hawai, la **Ambassador** debió enfrentarse nuevamente con las furias de los elementos meridionales que esta vez la dejaron muy maltrecha, tanto que debió refugiarse en Port Stanley, Malvinas, quedando allí fondeada, virtualmente inutilizada para la navegación de altura.

En esas circunstancias su armador le encomendó al capitán de la barca, William Swersken, su enajenación. Así, el 10 de enero de 1896 fue adquirida por Frank H. Townsend, comerciante de Punta Arenas, quien hizo trasladar la nave hasta el puerto del Estrecho. Una vez aquí, la ofreció en venta a los comerciantes y armadores José Menéndez y Mauricio Braun, quienes efectivamente la adquirieron en común en la suma de 1.250 libras esterlinas (Townsend ha-

Mascarón de proa de la barca **AMBASSADOR** (Cortesía Museo del Recuerdo, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes).



bia pagado 850 en Stanley). Posteriormente Braun traspasó sus derechos a Rodolfo Stubenrauch en junio de 1897 y éste, a su turno, los cedió a José Menéndez por escritura pública de 7 de enero de 1899.

Desde su llegada al puerto de Punta Arenas, la **Ambassador** dejó de navegar y fue destinada al servicio marítimo en calidad de pontón para el depósito de lanas y otros productos. En esta calidad permaneció por espacio de unos cuarenta años hasta que se dispuso su radiación del servicio por decisión de su armadora la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety (sucesora mercantil de José Menéndez) y en vez de ser desguazada, la barca fue trasladada a la playa de San Gregorio y varada al lado del vapor **Amadeo**, de la misma anterior insignia, como justiciero tributo a su merecimiento náutico.

En 1973, por iniciativa del Instituto de la Patagonia, la barca **Ambassador** y el vapor **Amadeo** fueron declarados Monumentos Históricos Nacionales, valorizándose así su carácter patrimonial histórico y cultural, como testimonios de una época brillante de la navegación mercante y por su papel en el desarrollo comercial y marítimo de la Región Magallánica. Para entonces el viejo velero era (y continúa siendo) el **tea clipper** mejor conservado aparte, claro está, de su contemporáneo el famoso **Cutty Sark**, que se exhibe restaurado en The Shaw Museum, en Cheshire, Inglaterra.

Mucho antes, en fecha indeterminada, manos anónimas habían mu-

tilado la airosa figura de proa de la barca - triste sino de tantos mascarones que no pudieron ser removidos de su sitio -, dejándola descabezada. Temiéndose por lo que restaba de su integridad y contándose con la debida autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, el mascarón fue extraído, trasladado y parcialmente restaurado para su exhibición en el Pabellón Marítimo "José Menéndez" del Museo del Recuerdo del Instituto de la Patagonia, donde puede admirarse como adecuada expresión de la escultura naval propia de varias generaciones de veleros, cuyas singularidades pertenecen a uno de los capítulos más enaltecedoras de la historia marítima de la humanidad.

Fuentes de consulta

- Archivo del National Maritime Museum, Londres.
- Archivo Histórico, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas.
- Brouwer, Norman, 1985, **International Register of Historic Ships**. Bas Printers Limited, Over Wallpo, Hampshire.
- Mac Gregor, David R. 1983, **The Tea Clippers. Their History and development 1833-1875**. Conway Maritime Press and Lloyd's of London Press, Londres.
- Martinić B. Mateo, 1978, "Restos de naves en las costas centro-orientales del estrecho de Magallanes", **Revista de Marina**, Vol. 95, N° 4: 95-100, Valparaíso.
- Martinić B., Mateo, 1980, "Mascarones del mar magallánico", **Revista de Marina**, N° 97, N° 4: 379-387, Valparaíso.