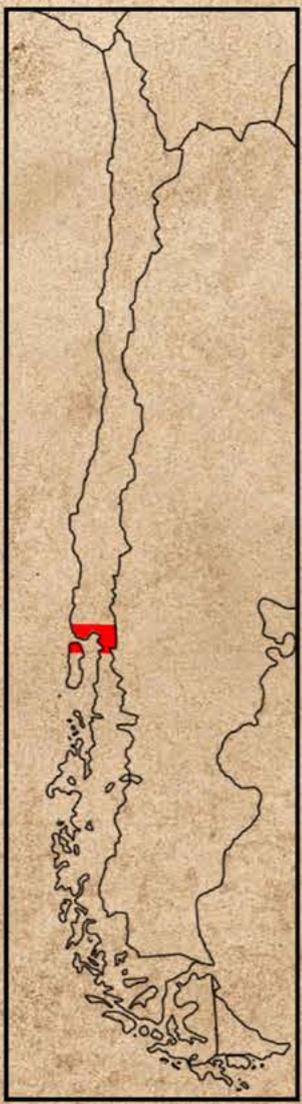


EXPLORANDO NUESTRO  
**PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO**  
**PCS**



**LOS VAPORES BRITÁNICOS  
PRINCE OF WALES (1859) Y VALPARAÍSO (1872) DE LA PSNC**  
Prospecciones arqueológicas y geofísicas marinas en aguas del  
golfo de Ancud y canal de Chacao, Región de Los Lagos





Mapa: C. Campos

### Presentación

A pesar del importante potencial científico y valor patrimonial que exhibe la Región de Los Lagos en materia de Patrimonio Cultural Subacuático (PCS), la arqueología subacuática ha tenido nulo desarrollo, particularmente en lo que se refiere a la investigación de pecios o restos de embarcaciones del periodo histórico. La Pacific Steam Navigation Company o Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico, conocida como PSNC por sus siglas en inglés, fue una naviera británica establecida en 1840 y destinada a la navegación de la costa occidental de Sudamérica, entre Chile y Panamá. Esta tecnología permitió acortar significativamente la duración de los viajes por mar y facilitar el traslado de personas, animales y bienes en una escala sin precedentes. En 1853, coincidiendo con la fundación de la ciudad de Puerto Montt, la compañía inició un servicio de navegación desde Valparaíso al sur del país.

El presente proyecto abordó la investigación selectiva de dos pecios de naves PSNC naufragadas en el canal de Chacao y el golfo de Ancud, respectivamente: los vapores Prince of Wales (1859) y Valparaíso (1872). Integrando prospecciones geofísicas marinas y operaciones de buceo arqueológico no intrusivas se buscó relocalizar y realizar un primer reconocimiento y documentación de estos yacimientos. Asimismo, a través de investigación etnográfica realizada en ambas áreas de estudio fue posible rescatar la rica tradición oral relacionada con los naufragios históricos y otros potenciales elementos de PCS identificados por las comunidades locales.

## Prince of Wales

**Construcción:** 1854, W. Simons & Company, Whiteinch, Glasgow, Escocia.

**Tonelaje:** 700 TRG. Dimensiones: 59,6 x 8,03 x 5,36 m.

**Máquina:** Una hélice, acción directa simple horizontal, 2 cilindros. 10 nudos.

**Material:** Hierro.

**Pasajeros:** 75.

**1854:** Completado como Prince of Wales.

**1858:** Adquirido por la PSNC.

**1859:** Naufragado en el canal de Chacao, Chiloé.



En **1872**, los vapores **PSNC** zarpaban de Valparaíso con dirección a Puerto Montt, con escala en los puertos de San Antonio, Tomé, Talcahuano, Coronel, Lota, Lebu, Corral, Ancud y Calbuco

## Valparaíso (I)

**Construcción:** 1856, Randolph & Elder, Glasgow, Escocia.

**Tonelaje:** 1060 TRG. Dimensiones: 71,35 x 8,86 x 4,39 m.

**Máquina:** Rueda de paletas, diagonal compuesto. Cilindros 2x2, 320 HP; 13 nudos. Fabricada por John Elder.

**Pasajeros:** 300.

**1856:** Entregado, Liverpool - Valparaíso y luego colocado en el servicio Valparaíso - Chiloé con nueve puertos de escala. Clasificado como vapor express.

**1872:** Naufragado en ruta Calbuco-Ancud en la isla Lagartija, golfo de Ancud.

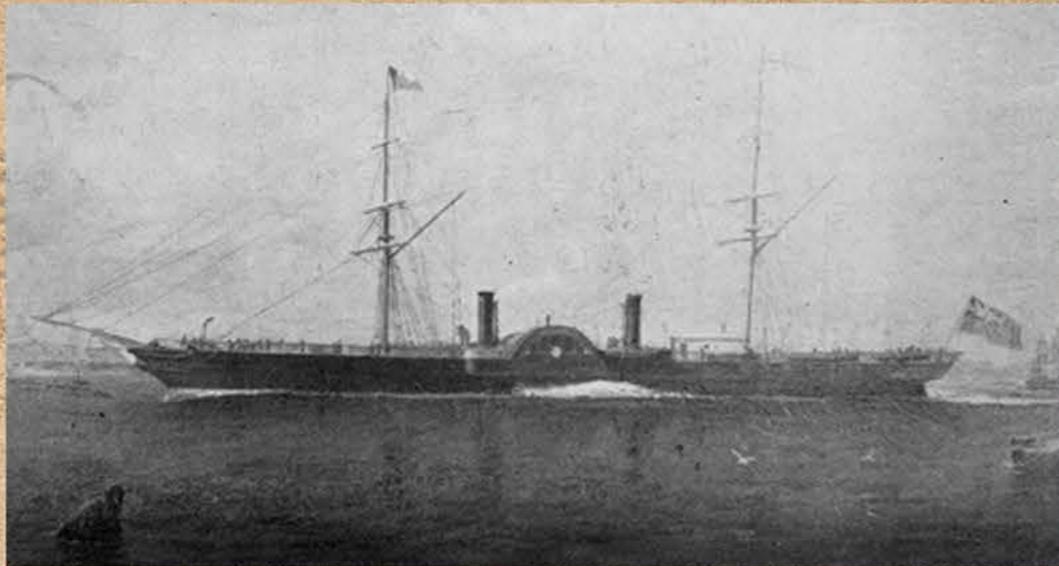


Fuente: Oficina Hidrográfica, 1903.



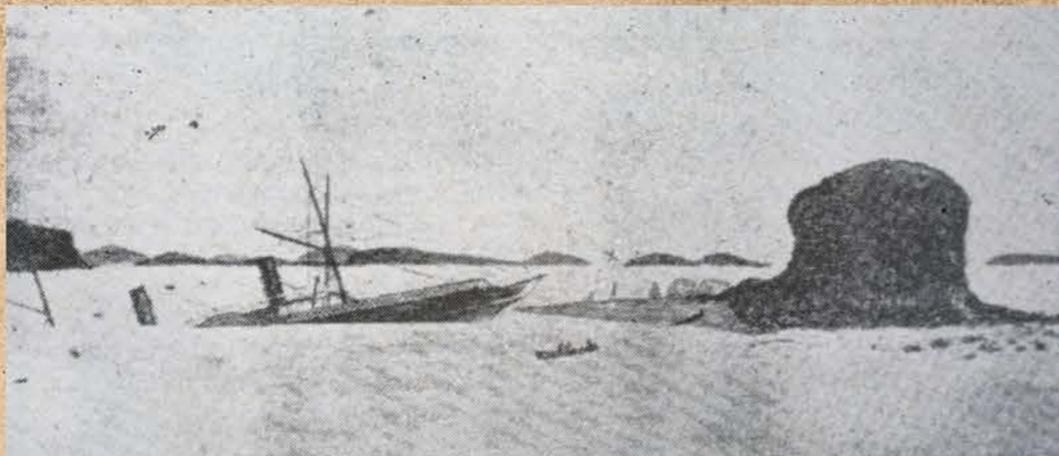
Detalle de carta náutica con el sector del canal de Chacao donde se perdió el vapor Prince of Wales.

Fuente: Wardle 1940.



Pintura del vapor Valparaíso en 1871 en Puerto Montt.

Fuente: Lingwood 1978: 31.



Litografía representando el naufragio del vapor Valparaíso en la isla Lagartija.

**El Prince of Wales**, vapor PSNC de propulsión mixta -a vela y hélice-, se hundió en las inmediaciones de la roca Pagueñun, canal de Chacao, en viaje desde Ancud a Puerto Montt, el 17 de marzo de 1859. Tras el choque el buque se fue a pique rápidamente en un plazo de aproximadamente diez minutos, perdiéndose la carga y el equipaje. No se registraron víctimas, salvándose la tripulación y pasajeros en los botes de la nave.

Por su parte, **el vapor de ruedas Valparaíso** encalló en viaje desde Puerto Montt a Valparaíso y puertos intermedios en la actual isla Kaikué/Lagartija, golfo de Ancud, el 05 de febrero de 1872. La carga se perdió, no registrándose víctimas fatales. El siniestro se atribuye a que el capitán no empleó práctico para el tramo entre Puerto Montt y Ancud. En su viaje anterior a Puerto Montt, piloteado por un práctico de Ancud el Valparaíso había chocado con una roca en Pagueñun.

Un oficial y pasajeros del vapor Valparaíso se trasladaron en los botes a Puerto Montt, y desde ahí el oficial por tierra a caballo hasta Valdivia para contactarse con Valparaíso, ya que no existía cable al sur de la primera ciudad. **El resto de la tripulación permaneció acampando en la isla** –alimentándose de moluscos y provisiones rescatadas del naufragio- por aproximadamente tres semanas hasta que fue rescatada por el vapor Perú.

## Integrando metodologías no intrusivas para investigar pecios o sitios arqueológicos de naufragios

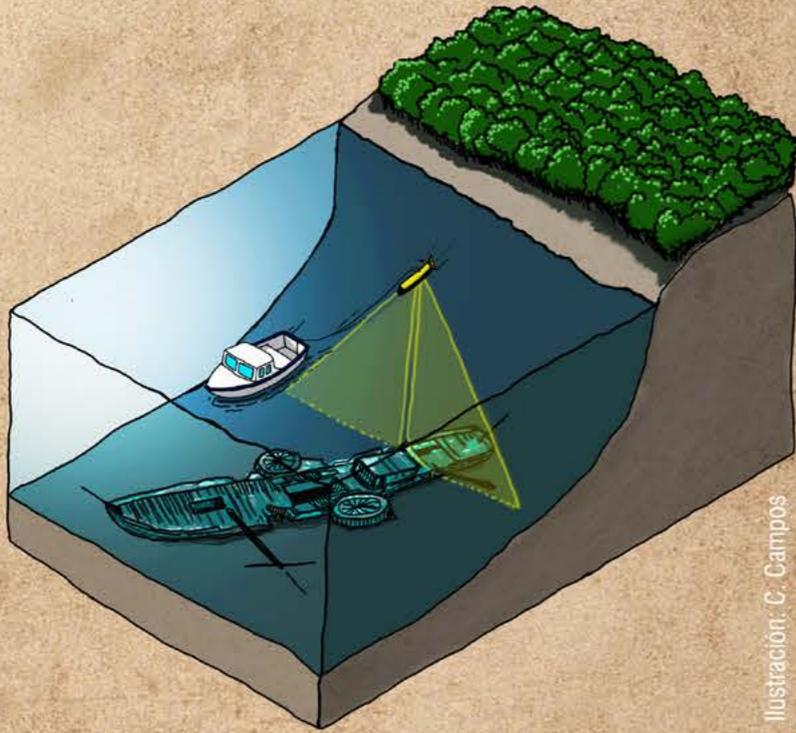


Ilustración: C. Campos



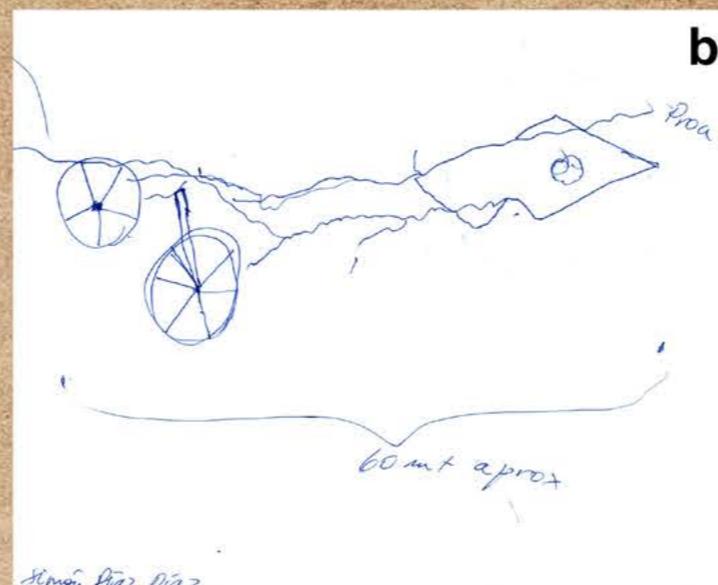
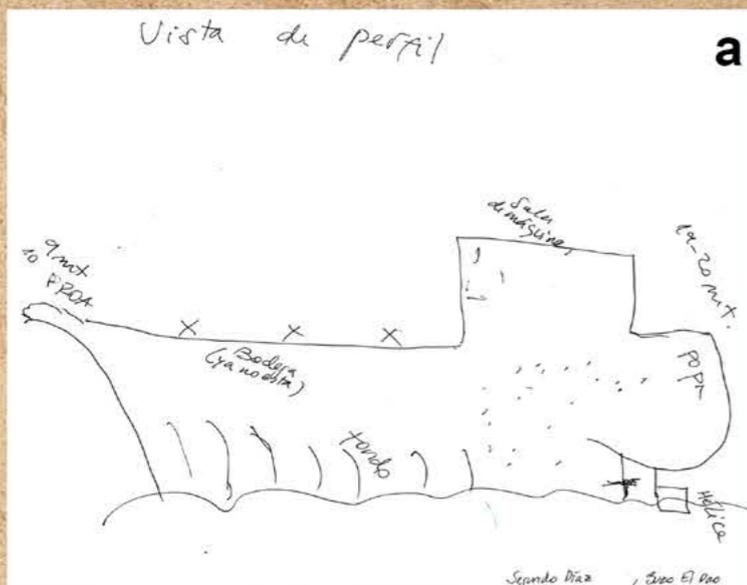
Foto: D. Letellier



Foto: D. Letellier

El **sonar de barrido lateral** emplea ondas de sonido de alta frecuencia que al rebotar retornan al equipo permitiendo dibujar los fondos marinos y detectar elementos allí depositados como pecios o sitios de naufragio. Así, es posible examinar grandes extensiones del fondo del mar de manera rápida y segura.

Para verificar y documentar las evidencias identificadas se emplean **operaciones de buceo arqueológico** que permiten examinar los restos, realizar mediciones y fotografía de alta resolución, entre otros.



Croquis del pecio del vapor Valparaíso por los buzos Segundo Díaz, de El Dao (a), y Simón Díaz, de San Antonio (b).

A partir de técnicas etnográficas, entrevistando a buceadores de las comunidades locales, se recupera la **tradición oral** relacionada con los naufragios históricos y otros elementos de PCS. Esto permite acotar las áreas de búsqueda y facilita la interpretación de las evidencias.



El pecio ofrece un hábitat para diversas especies de flora y fauna. El extremo de proa, menos profundo, se halla colonizado por macroalgas (Macrocystis sp.)

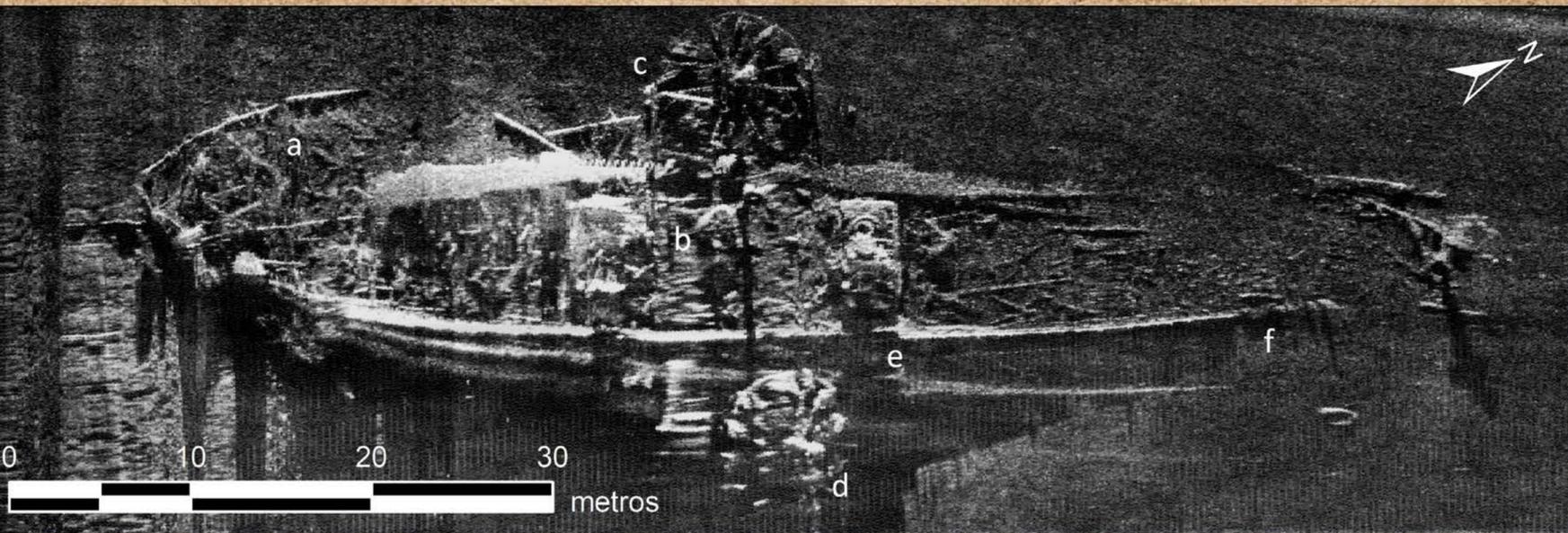
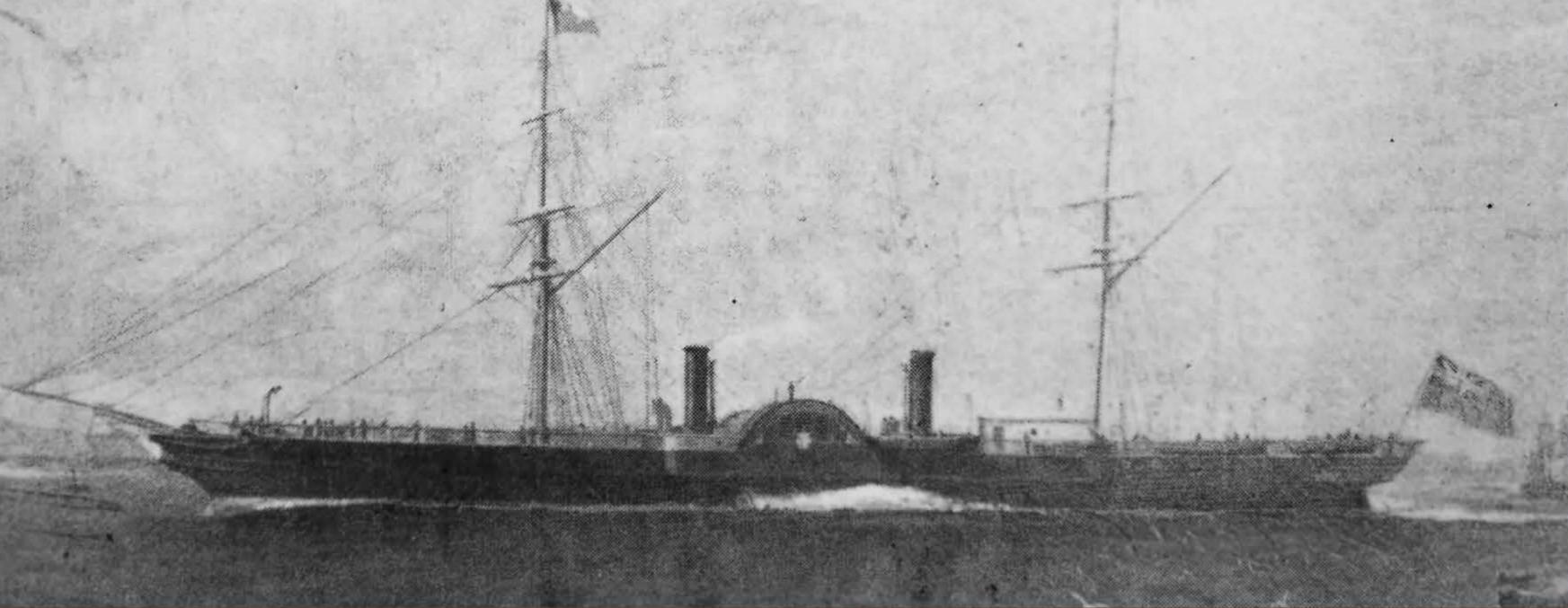


Dos grandes calderas se observan a proa y a popa del espacio destinado a la máquina, al centro. Estas coinciden con la posición de las dos chimeneas del buque.



La ruedas de paleta se hallan colapsadas y depositadas en los costados del buque. La rueda de estribor se halla casi completamente sedimentada.

### Primer reconocimiento arqueológico de los restos del vapor Valparaíso 150 años después de su hundimiento



La ruedas de paleta son estructuras grandes y robustas fabricadas en hierro. La de babor se halla expuesta y mide 7,7 m de diámetro y un ancho de ~2 m.

Las bandas o contorno del casco se conservan mejor en el lado de babor. Aquí, una vista de esta banda desde el sector central del buque hacia popa.

A nivel superficial se observan escasos artefactos depositados sobre el fondo marino. Estos incluyen contenedores de vidrio de bebidas alcohólicas.



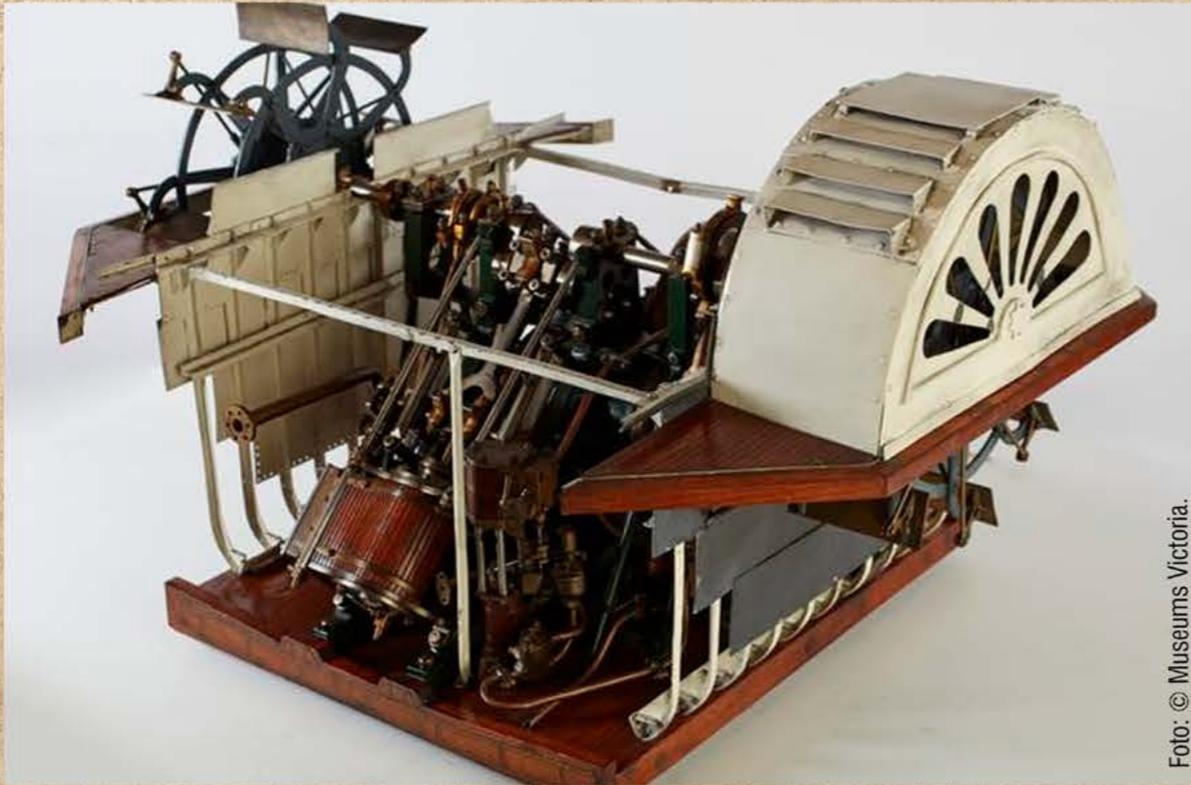


Foto: © Museums Victoria.

Modelo de una máquina a vapor diagonal compuesta en una vapor a ruedas.

Uno de los aspectos relevantes del vapor Valparaíso es que corresponde a la primera nave equipada con la nueva máquina a vapor diagonal compuesta. Desarrollada por el ingeniero marítimo escocés John Elder en 1854, esta innovación permitió a los vapores una reducción del consumo de carbón de 30-40 por ciento, haciendo posibles largos viajes marítimos donde el reabastecimiento de combustible era imposible.

Al ser inspeccionado el pecio, se verificó que aunque todavía se preservan algunos elementos de la máquina, ésta ya no se halla armada en posición, por lo que se infiere que habría sido objeto de actividades de salvamento. Esta evidencia es consistente con la tradición oral de la comunidad local, la que indica que los restos del vapor Valparaíso fueron intervenidos intensivamente en algún momento del pasado mediante operaciones realizadas por buzos escafandra.



Foto: D. Letellier

Examinando parte del mecanismo del cigüeñal de la máquina.



Foto: D. Letellier

Pasarela del costado de la rueda de babor, colapsada.

Debido al traslado de pasajeros a bordo, la presencia de servicio de mesa o vajilla es uno de los aspectos característicos de los naufragios de vapores de línea. Los buzos entrevistados reportaron haber descubierto este tipo de objetos en el pecio del vapor Valparaíso.

Aparentemente en 1976 el pecio del Valparaíso habría sido identificado históricamente y se habrían recuperado de él varios elementos, incluyendo ejemplares de un servicio de mesa institucional PSNC. Con este material se habría realizado una exposición en Puerto Montt y luego en Liverpool, en la sede de la PSNC, aunque se dispone de escasos antecedentes al respecto.

En los últimos años a partir de intervenciones arqueológicas subacuáticas investigadores han recuperado y estudiado una importante colección de estos elementos de la PSNC del Muelle Fiscal del Puerto de Valparaíso, donde atracaban regularmente los vapores, dando cuenta de aspectos de la vida a bordo y el abastecimiento del equipamiento de las naves.

Fuente: Lingwood 1978: 32.



Muestra en la sede central de la PSNC, Liverpool, Inglaterra, exhibiendo restos de vajilla de loza recuperados del Valparaíso.

Foto: D. Letelier.



Servicio de mesa de la PSNC en la exhibición arqueológica "Bajo las Aguas del Puerto" (2016), Valparaíso.



**a**



**b**

Estudios cerámicos sugieren que la loza corporativa PSNC fabricada en Staffordshire, Inglaterra, incluía sellos en inglés (a) y español (b) para la navegación Europa-Chile y de cabotaje, respectivamente.

El pecio del Prince of Wales habría sido relocalizado en 1981 por el contratista de buceo Francisco Ayarza en aproximadamente 40 m de profundidad durante trabajos de mantenimiento sobre el tendido eléctrico submarino de ENDESA para el suministro de la Isla Grande de Chiloé. Ayarza, quien realizó en el pecio varias inmersiones entre 1981 y 1989, habría recuperado una campana traída desde Europa para ser empleada en la misión que fundarían en Puerto Montt los sacerdotes jesuitas en 1859. Esta campana habría sido donada por el contratista a los jesuitas y se halla actualmente en el Colegio San Javier de Puerto Montt. La tradición oral de la comunidad de Gaulín, próxima al naufragio, recoge la creencia de que el sonido de una campana se escucha desde el mar en condiciones de mal tiempo, y que esto presagia infortunio.

Con posterioridad, hacia 1990, la empresa Oxxean de Puerto Montt habría relocalizado el pecio realizando trabajos de mantenimiento para ENDESA. Entre 1995 y 1998, esta empresa propuso un reflotamiento de los restos del Prince of Wales y gestionó la otorgación de permisos ante el Consejo de Monumentos Nacionales y la Autoridad Marítima, sin éxito.

Aunque la presente investigación logró recabar los testimonios de algunos de los buzos comerciales que participaron en los trabajos de la década de 1980 y 1990, a diferencia del caso del vapor Valparaíso, no se pudo obtener antecedentes precisos sobre la localización del pecio. Las prospecciones geofísicas en el sector de la roca Pugueñun no reportaron hallazgos, lo que resulta consistente con la información oral que indica que los restos del Prince of Wales se localizan hacia el centro del canal de Chacao en aproximadamente 40 m de profundidad. Esta es una zona extensa y dificultosa de investigar dadas las corrientes existentes que pueden superar los 6 nudos y restringen los tiempos de operación, por lo que se requiere de una inversión de recursos mayor y una logística más compleja para la relocalización y reconocimiento del pecio.

Vista de Puerto Montt 1860-61, adaptada de litografía.

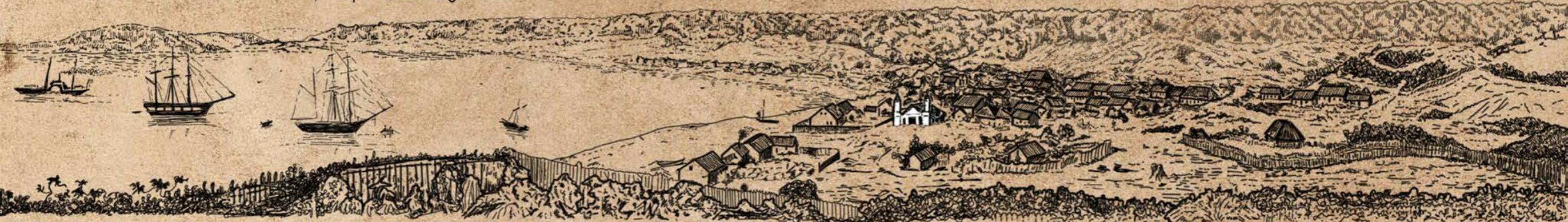


Foto: R. Álvarez

Campana actualmente en el colegio San Javier.

Detalle de la iglesia San Juan de Dios, la primera de la ciudad.



Proyecto FONDART Regional Los Lagos Folio N° 552986

“Prospecciones arqueológicas y geofísicas marinas en aguas del Golfo de Ancud y Canal de Chacao, Región de Los Lagos”  
Convocatoria 2020

## Contribuciones

Investigación y textos: Diego Carabias

Diseño, diagramación e ilustraciones: Cristián Campos.

Sensoramiento remoto: Renato Simonetti.

Fotografía submarina: David Letelier.

Antropología: Ricardo Álvarez y Marcelo Godoy, con la colaboración de Agustina Andrade y Verónica Nuñez.

Colaboradores científicos: Luis Amaro, Eduardo Álvarez, Gabriela Pérez, Jaime Widow, Jenny Pavez.

## Agradecimientos

A las comunidades indígenas de Huentelabre y Huenque Caulín y Aduen de El Dao. A los buzos comerciales, mariscadores y pescadores artesanales, y a sus familiares, quienes compartieron generosamente sus memorias y relatos.

## Bibliografía

Brooks, A., Urbina, S., Adán, L., Carabias, D., Sepúlveda, V., Chiavazza, H. & Zorrilla, V. 2019. The Nineteenth-Century British Ceramics Trade to Southwestern South America: An Initial Characterization of the Archaeological Evidence from Chile. En Ch. Orser Jr. (Ed.), *Archaeologies of the British in Latin America*, Springer, Nueva York. Pp. 55 -71.

Carabias, D. 2015. Valparaíso: El Patrimonio bajo la Cota Cero del Puerto Principal. En *Patrimonio Cultural Subacuático en América Latina y el Caribe*. Cultura y Desarrollo N° 13. Oficina Regional de Cultura para América Latina y El Caribe de la UNESCO, Habana. Pp. 34-39.

Collard, I. 2014. *Pacific Steam Navigation Company. Fleet List & History*. Gloucestershire: Amberley Publishing.

Haws, D. 1990. *Merchant Fleets 8. Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.)*. Dyfed: TCL Publications.

Lingwood, J.E. 1978. Century-old P.S.N.C. Wreck. *Sea breezes. The magazine of Ships and the Sea* 52 (385): 30-33.

McGarry, E.J. 2006. *Ploughing the South Sea. A history of the merchant shipping on the West Coast of South America*. Milton Keynes: AutorHouse.

Oficina Hidrográfica 1903. Bahía de Ancud, canal de Chacao y golfo de Quetalmahue. N° 93. Taller Lito Tipográfico de la Armada, Chile.

Rodríguez, A., Sepúlveda, V. & Carabias, D. 2020. Late 19th and Early 20th Century institutional wares of the Pacific Steam Navigation Company: A preliminary assessment of the Valparaíso Fiscal Mole assemblage, Chile. En J.A. Rodrigues & A. Traviglia (Eds.), *Proceedings of the 6th International Congress on Underwater Archaeology (IKUWA6)*. Pp. 524-533.

Tornero, R. 1872. *Chile Ilustrado*. Librerías y Agencias del Mercurio, Valparaíso.

Véliz, C. 1961. *Historia de la marina mercante de Chile*. Ediciones Universidad de Chile, Santiago.

Vidal Gormaz, F. 1901. *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas*. Imprenta Elzeviriana, Santiago.

Wardle, A. 1940. *El vapor conquista el Pacífico, 1840-1940*. Valparaíso.

EXPLORANDO NUESTRO  
PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO  
PCS



### Financia



Proyecto financiado por  
FONDART Regional  
convocatoria 2020

### Ejecuta

# ARQMAR

CENTRO DE INVESTIGACIÓN  
EN ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA  
DEL PACÍFICO SUR ORIENTAL

### Patrocinan



MUSEO REGIONAL  
DE ANCUD



Puedes acceder a contenido complementario sobre la campaña de protección del Patrimonio Cultural Subacuático en el siguiente código QR

