



## BARCO DE PASAJEROS MONTE CERVANTES: SUS DOS HUNDIMIENTOS

Ricardo A. R. Hermelo

Es Capitán de Navío (R)  
y Capitán de Ultramar.

**E**n la Bahía de Ushuaia, cerca del faro Les Eclaireurs, se encuentran hundidos los restos del barco de pasajeros *Monte Cervantes*, que en la década del treinta del siglo pasado efectuó un viaje de turismo a Tierra del Fuego, que resultó ser uno de los primeros cruceros de pasajeros que estimuló el turismo en la zona del canal Beagle. Esta actividad marítima, hoy lejana, no deja lugar a dudas que en ese entonces se inicia con el descubrimiento del patrimonio turístico de Tierra del Fuego, tendencia que hoy es habitual como así lo demuestra el creciente interés de viajeros, en su mayoría extranjeros, que se fascinan ante la majestuosidad de la zona y más aún de la Antártica, por ser Ushuaia la escala apropiada para acceder al helado continente.

Se relatará un hecho curioso: los dos hundimientos del barco de pasajeros *Monte Cervantes*, el segundo de los cuales tuvo lugar cuando, años después del primero, se intentó reflotarlo e ingresar en la Bahía de Ushuaia para su reparación o desguace pero en el tránsito, desafortunadamente, desapareció otra vez bajo las aguas del Canal Beagle donde reposa.

### El *Monte Cervantes* <sup>(1)</sup>

Fue botado el 25 de agosto de 1927 en Alemania, en los astilleros Blohm und Voss; el 3 de enero del año siguiente se hizo a la mar en viaje inaugural. Inició cruceros de turismo y, dada su corta y desgraciada vida marinera, fue el menos conocido de los "Montes" de la Hamburg Sudamerikanische <sup>(2)</sup>.

El 25 de julio de 1928, el mismo año de su viaje inaugural, durante un crucero de turismo al Ártico, el *Monte Cervantes* embistió un témpano que le causó una vía de agua en el

(1)  
Bandera alemana.

(2)  
Monte Pascual, Rosa, Sarmiento  
y Olivia.





Al quedar encallado.



Botes en la costa.

casco. Ante la emergencia puso proa a Spitzberg- Noruega, dándole escolta por si precisaba auxilio el rompehielos ruso *Krassin*, y cinco días más tarde, una vez reparada la avería, puso proa a Hamburgo.

Era un trasatlántico de 13.600 toneladas de registro bruto, 159.7 metros de eslora por 20.1 de manga, y en sus dos clases disponía de comodidad para más de 2.000 pasajeros. El equipo propulsor estaba compuesto de dos motores MAN que, con 6.800 HP sobre dos líneas de ejes, le permitía filar 15,5 nudos a velocidad de crucero. La empresa armadora brindaba, además, servicio de carga a puertos de América del Sur, y también efectuaba cruceros de turismo a diferentes lugares de interés en el mundo.

El *Monte Cervantes* fue un trasatlántico con mala suerte, dado que en otro crucero de turismo, en esta ocasión a Tierra del Fuego, se perdió después de su varadura cuando zarpaba del puerto de Ushuaia, luego de visitar Punta Arenas. El 22 de enero de 1930, el *Monte Cervantes*, con 1.117 pasajeros a su bordo, chocó con unas rocas sumergidas<sup>(3)</sup>, no cartografiadas, en el paso Les Eclaireurs. El rumbo en el casco era importante y, ante el peligro de hundimiento, se dispuso el abandono y todos los pasajeros dejaron la nave en los botes salvavidas. Quedó varado en los arrecifes Les Eclaireurs, aprisionado por las rocas y mostrando parte de la obra viva.

Ante la emergencia en auxilio del *Monte Cervantes* acudieron los barcos de la Armada que navegaban por la zona. En particular en Ushuaia se encontraba de estación el ARA *Vicente Fidel López*, transporte de la Armada amarrado a muelle que zarpó en una hora del siniestro, luego de levantar presión de sus calderas. Ínterin, su Comandante dispuso que se dirigieran al lugar su lancha y la del presidio del lugar, para brindar apoyo al abandono del *Monte Cervantes* en su traslado a tierra<sup>(4)</sup>. Al día siguiente se inició el desembarco del equipaje con barcos de la Armada (no llevaba carga a bordo) y el 24, cuando sólo permanecían a bordo el mínimo número de tripulantes necesarios para las maniobras de salvamento, el trasatlántico escoró con rapidez y se hundió parcialmente, perdiendo la vida su capitán, Teodoro Dreyer<sup>(5)</sup>. Fue la única víctima de la tragedia marítima, hecho singular que demostró la capacidad del personal del barco y de la Marina de ese entonces, en una zona en la que el rigor del clima y las características hidrometeorológicas no permiten descuido.

Desde Ushuaia se alertó del siniestro a Buenos Aires<sup>(6)</sup> y el Comando de la Armada ordenó a la División de Instrucción<sup>(7)</sup>, que en viaje a Ushuaia se encontraba en las inmediaciones de la Isla de los Estados, se dirigieran al lugar. En particular dos avisos forzaron la marcha y llegaron la misma noche de la encalladura; se unieron a los esfuerzos del *Vicente Fidel López* en el traslado de los naufragos que habían abandonado el *Monte Cervantes* con destino a Ushuaia.

La reducida población de Ushuaia<sup>(8)</sup> fue la que brindó el albergue al pasaje, que en su mayoría se alojó en el presidio y otros en algunas casas de la región en una ponderable acti-

(3)

Tenía práctico a bordo de la zona pero su Capitán era la primera vez que hacía el ingreso a la Bahía de Ushuaia. El práctico Sr. Hepe tenía título revalidado en la Argentina; el Capitán del barco era la primera vez que navegaba en los canales fueguinos pero era un veterano navegante y su último viaje.

(4)

Algunos botes abordaron la costa y los pasajeros llegaron caminando a la ciudad de Ushuaia.

(5)

Se presume que decidió hundirse con el barco.

(6)

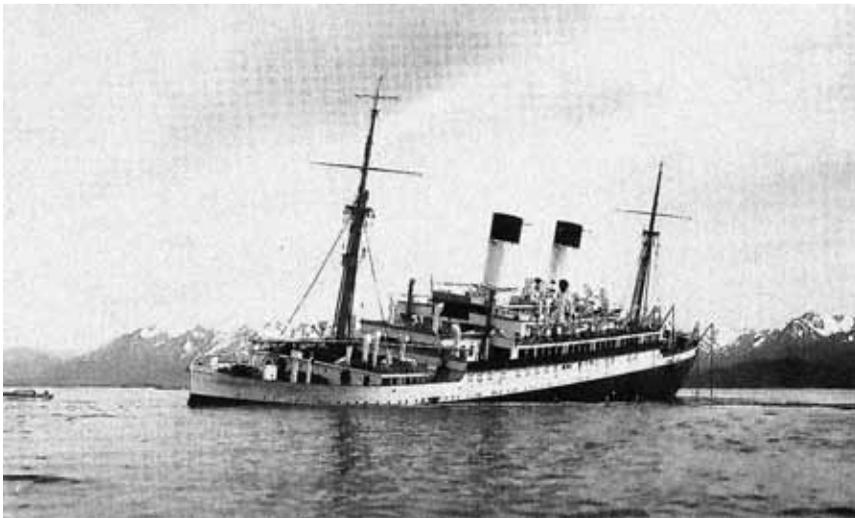
Vía estación de radio.

(7)

La División estaba integrada por el guardacostas Libertad, Independencia y cuatro avisos, A-1, A-6, A-8 y A-9.

(8)

Aproximadamente la población no alcanzaba los 1.000 habitantes.



El capitán del barco.

El *Monte Cervantes* al encallar.

tud de solidaridad; en la iglesia salesiana los naufragos instauraron un recuerdo de agradecimiento a la Virgen y a los pobladores mediante un “vitraux” alegórico (9).

### El segundo hundimiento del *Monte Cervantes* - 1954

Los años pasaron sobre la tumba marinera del *Monte Cervantes* hasta que en 1943 una empresa italiana, la Salvamar (10), inició los trabajos de reflotamiento, que finalizaron en julio de 1954. El 7 de octubre, cuando el casco del *Monte Cervantes* era remolcado a Ushuaia para repararlo o desguasarlo se abrió una vía de agua (11) y una vez más, en esta ocasión en aguas profundas, se hundió el antiguo “liner” de la Hamburg Sudamerikanische (12).

Corría el año 1954 y los comandantes del aviso ARA *Chiriguano* y *Sanavirón* recibieron la orden de su Comando Superior, la Agrupación Naval Antártica, de zarpar a Ushuaia para participar en el reflotamiento del *Monte Cervantes* y remolcarlo desde las proximidades del Faro Les Eclaireurs hasta la ciudad de Ushuaia.

Ambos barcos zarparon de inmediato y en menos de una semana se amarraron al muelle comercial de la ciudad. Enseguida el comandante del *Chiriguano* (13), como jefe más antiguo de la Armada de quienes efectuarían la operación, se puso al tanto de la situación mediante el señor Leopoldo Simoncini, quien era el que desde hacía once años intentaba reflotar el casco.

En una semana se completó la Orden de Operaciones. Incluía a los avisos de la Armada *Chiriguano*, *Sanavirón* y *Guaraní* y al remolcador de la empresa Salvamar *Saint Christopher*, que aún se encuentra en Ushuaia. Recordamos al *Guaraní*, que años después se hundió con toda su tripulación al sur del canal Beagle en apoyo de un vuelo a la Antártida en invierno.

Zarparon los cuatro barcos al lugar donde se encontraba el *Monte Cervantes* en proximidades del faro Les Eclaireurs y la primera tarea fue la de pasar el pesado remolque de mar de cada uno de ellos y afirmarlo con los buzos al casco del *Cervantes* que emergía parcialmente con la quilla hacia arriba. La maniobra con los cables de remolques de alambre de acero fue muy dura, prolongada y dificultosa; los barcos debían acercarse con baja profundidad y no tocar el fondo, que se veía debajo de sus cascos. Al cabo de 12 horas, los cuatro quedaron aferrados al *Cervantes* y a la orden del Comandante del *Chiriguano*, a cargo de la operación, empezaron a tirar, al principio con poca máquina hasta templar los cables de remolque y luego con toda fuerza. Los avisos estaban dispuestos en un arco o abanico.

(9)

En el ingreso al templo por Av. San Martín, lado derecho.

(10)

El Sr. Leopoldo Simoncini (propietario) fue el que dirigió las tareas del reflotamiento con un nutrido número de buzos alemanes, a los que contrató por su experiencia.

(11)

El autor consultó al Perito Naval Capitán de Navío (RE) Don Oscar Rumbo, quien estimó que en alguno de los compartimientos achicados se produjo, por el movimiento del barco, una entrada de agua que lo desestabilizó; la reserva de flotabilidad presumiblemente era precaria y no todos los compartimientos fueron achicados.

(12)

Compañía Hamburgo Sud Americana.

(13)

Capitán de Corbeta Adolfo Víctor Bluthgen.



El faro Les Eclaireurs.

Rodeando el casco del *Monte Cervantes* se mantenían varias lanchas con gente de Simoncini que accionaban continuamente las bombas para mantener el achique de los compartimientos que se habían elegido para proveer flotabilidad. Luego de más de 10 horas, sin lograr que el *Monte Cervantes* safara, se pidió que los buzos bajaran para verificar qué era lo que impedía desprenderlo del fondo e iniciar la navegación. Simoncini se encontraba en tierra, aferrado a un equipo de comunicaciones para conocer los detalles. Su ansiedad era grande, pues habían sido muy prolongados los

esfuerzos y muy elevado el costo. Se comentaba que el Banco Industrial le había otorgado un crédito, algo así como 100 millones de pesos de esa época. Además, algunos pobladores de Ushuaia le habían facilitado dinero a la empresa. Cabe señalar que en ese entonces, cuando alguien llegaba a Ushuaia, el comentario obligado de todos era el reflotamiento del *Monte Cervantes*.

Los buzos trabajaron varias horas y cuando informaron que habían dejado liberado el barco, se reanudó el tiro nuevamente. De repente y sorpresivamente cuando habrían transcurrido cerca de cuarenta minutos, se comprobó que el conjunto navegaba; fue una algarabía generalizada. Se inició la marcha en dirección al SE hacia la isla Navarino, dado que *Monte Cervantes*, que estaba invertido con su obra viva arriba, tenía un calado importante y se debía franquear y no varar en el trayecto, dar la vuelta al faro Les Eclaireurs y poner rumbo a la bahía de Ushuaia, donde se había seleccionado un lugar para embicarlo.

Los comentarios de ese entonces hablaban de la caja de caudales, donde las pasajeras habrían depositado sus alhajas, pero al respecto también se decía que los buzos no la habían respetado y se habían hecho de los valores <sup>(14)</sup>. El pasaje del *Cervantes* no era común; por el contrario, se trataba de personas acomodadas y esto lo confirmó una pasajera ya fallecida de la sociedad porteña, quien manifestó que había sido un suceso para la época y había llamado la atención por el interés despertado en conocer Ushuaia y el canal Beagle <sup>(15)</sup>.

(14)  
Este tema nunca quedó probado.

(15)  
Diario Clarín. Testimonio de María Luisa Bregante de Baravino Devoto, Buenos Aires, 20 de septiembre de 1998.

(16)  
Existía entre los buzos la creencia que el barco se hundiría en el trayecto.

(17)  
El personal que estaba en tierra manifestó que el *Chiriguano* se desplazó hacia su popa ante el esfuerzo del *Monte Cervantes*.

(18)  
Corresponde a la posición que indica la cartografía en vigor del SHN. Es probable que luego el MC se deslizó por las características del fondo en pendiente y al desparramo del pecio, como se ha comprobado por buceos realizados. Los restos se encuentran desparramados en un área no determinada con fidelidad.

Retornando al relato, el conjunto de los cuatro remolcadores y el *Monte Cervantes* navegaba a una velocidad de 3 a 5 nudos y de repente se produjo lo imprevisto: el *Saint Christopher* informó que se le había cortado su remolque <sup>(16)</sup>, hecho que se produce a los 20 minutos de travesía. Casi inmediatamente, se observó que saltaba un chorro de agua en la proa del casco del *Monte Cervantes*, similar o quizá más importante al soplido de una ballena y el barco comenzó a hundirse de proa apresuradamente con un leve ángulo de unos 15 grados. El hongo de succión fue considerable y atrajo a las embarcaciones que lo rodeaban mientras mantenían el achique.

En el *Chiriguano* se encontraba en el puente el Comandante y de repente se detienen sus motores y generadores <sup>(17)</sup>. Silencio en el puente de mando, salvo la comunicación a la guardia de máquinas por teléfono autoexcitado indagando lo sucedido; la respuesta fue que debido a un gran esfuerzo habían saltado los automáticos y que se restablecería a la brevedad la planta propulsora. El jefe de máquinas se encontraba en popa, controlando la máquina automática de remolque, y avisó a la voz que se había trabado y era imposible lascar el remolque. Al resto de los dos barcos se les cortó el cable de remolque, con lo cual el único barco aferrado al *Cervantes* fue el *Chiriguano*.

Transcurrieron varios minutos en los que el *Chiriguano* quedó sin propulsión, unido o fondeado al *Monte Cervantes* que había tocado fondo. Se aprovechó esta situación para situar al aviso y al barco hundido, considerando los 150 metros de remolque filado en el agua <sup>(18)</sup>.



El *Monte Cervantes* se hunde para siempre.

En popa, el Segundo Comandante con el Contra maestre y la gente de mar improvisaron con tambores de gasoil de 200 litros un boyarín y luego, con soplete, cortaron el cable, pero el flotador resultó insuficiente y se perdió contacto con parte del cable de remolque que se fue al fondo.

En el momento en que se hundía el *Cervantes* “por segunda vez”, las embarcaciones que rodeaban al *MC*, unidas con numerosas mangueras para el bombeo, se desprendieron presuntamente, salvo una que no logró hacerlo de inmediato. “Tengo tan grabado este hecho y aún me parece ver el desesperado esfuerzo de uno que remaba frenéticamente para separarse del hongo de succión y dos o tres tripulantes con hacha cortando los cables que los aferraban al casco que se hundía” (19). En menos de 10 minutos, el *Monte Cervantes* “desapareció bajo las aguas en unos 80 metros de profundidad y la pobre gente del bote escapó de una muerte casi segura al vencer la atracción del agua”. Realmente fue para todos una experiencia inolvidable.

(19)  
Testimonio del autor que integraba la Plana Mayor del *Chiriguano*.

Se regresó a Ushuaia y la congoja de Simoncini era total. Tiempo después se decretó la quiebra de la empresa Salvamar y hoy sólo queda el silencioso Aviso, casco de madera del *Saint Christopher* en la ciudad de Ushuaia (20), como mudo testigo del segundo hundimiento. El Jefe de Maquinas del *Chiriguano* elaboró el cálculo de la estabilidad, concluyendo que si el *Monte Cervantes* no se hubiese asentado en el fondo, el aviso se habría hundido, situación que no se produjo “de milagro” (21) por los 150 metros de cable filado por popa y tomado al *Monte Cervantes*.

(20)  
Carcomido por el teredo.

(21)  
El tesoro del *Monte Cervantes*, pág. 307.

Finalmente corresponde enfatizar que tanto en el abandono del barco como en su posterior reflotamiento se contó con la invaluable capacidad del personal que participó en operaciones marítimas de difícil ejecución en una zona donde las peculiaridades hidrometeorológicas adicionan una seria dificultad, difícil de superar. A esta realidad es necesario además tener en cuenta que los medios disponibles en ese entonces (1930 a 1954) no eran los que hoy ofrece la industria naval para la seguridad de la vida humana en el mar, sin descartar los medios de comunicaciones y ayudas a la navegación; tan sólo las balsas (22) de abandono son una muestra elocuente de

(22)  
En realidad, como se muestra en la fotografía, el barco contaba con botes de salvamento.



El hongo de succión producido por el hundimiento.

(23)  
En 1999 consultó al autor de este artículo, que se refleja en páginas 317 a 319 del citado libro.

#### REFERENCIAS

- El tesoro del Monte Cervantes. Enrique S. Inda- Ed. Marymar SA., 1999.
- Sr. Diego Marre - foro HISTAMAR - Artículo de la empresa Armadora Hamburgo Sudamericana y A.M. Delfino & Cia., 1930.
- "La División Naval Campos Urquiza". BCN.

- "El Naufragio del Monte Cervantes". BCN.
- Archivo del autor.
- Diarios Clarín y La Nación, 1999.
- Museo de Ushuaia-Museo del fin del mundo- Director Pablo Zanola, artículo: "Acerca del Monte Cervantes", nro. 126, pág. 121.
- Servicio de Ideografía Naval, archivo de Seguridad Náutica y cartografía de la zona.
- Asociación Fueguina de Actividades Subacuáticas y Náuticas (AFASyN) de Ushuaia.

- Las fotografías del Sr. Enrique Inda, autor del libro El tesoro del Monte Cervantes.
- Revista BAB - Bienvenido a bordo, artículo sobre el segundo reflotamiento en respuesta a lo publicado por el Museo del fin del mundo- Iro 126, pág.121, Sr. Zanola.

#### NOTA

El Sr. Enrique Inda autor del libro El tesoro del Monte Cervantes, antiguo poblador de la ciudad de Ushuaia, se dedicó durante treinta años a la investigación, entrevistas, viajes y consultas, incluso a Chile y Alemania, que con el paso del tiempo y la desaparición de los protagonistas, a veces resultan contradictorias o deformadas (23). La obra está muy bien documentada y con testimonios fundados cubre un acontecimiento que aún hoy despierta interés en aquellos que visitan la zona de Tierra del Fuego, región de naufragios, tragedias marinas, cementerio de barcos y de tripulaciones completas durante siglos.

las diferencias tecnológicas, como quedó demostrado en el hundimiento del *Belgrano* y del rompehielos *Irizar*.

En cuanto a la Armada, indirectamente el *Monte Cervantes* brindó una experiencia de beneficio para la capacitación del personal naval, que tuvo la oportunidad de integrar las dotaciones de los barcos que debieron actuar. Es un patrimonio que hace a la idoneidad de la institución de la Armada Argentina, que la prestigia y la identifica ante el mundo marítimo con sobrada holgura profesional. ■

## Solicitud de artículos

El Boletín del Centro Naval se nutre de las colaboraciones que, desde 1882, los socios y amigos de estas páginas nos hacen llegar. Invitamos a hacerlo, en especial, a los jóvenes oficiales de la Armada y amigos de otras fuerzas armadas y de los distintos ámbitos académicos y profesionales. Todos aquellos que quisieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el Director del Boletín sobre el tema.

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, y por personas idóneas en las disciplinas que surgen implícitas de las finalidades del Boletín, las cuales se enuncian en nuestra portada.

Los autores son indefectiblemente responsables del contenido de sus colaboraciones y los artículos publicados en el Boletín no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos.

Las colaboraciones serán presentadas con una nota dirigida al Director del Boletín, informándole si el texto es inédito o ha sido divulgado por otros medios, así como las direcciones postales y e-mail, y teléfonos del autor; dicha nota será acompañada de su currículum vitae detallado en menos de 200 palabras.

Los textos se presentarán grabados en un soporte informático -con tratamiento de texto Word- e impresos sobre papel, escritos a dos espacios en hojas DIN-A4 ( 210 mm x 297 mm), fuente Arial, cuerpo 10, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. Cada una de las páginas impresas remitidas estará firmada por el autor.

Las notas al texto se enviarán en hoja aparte con numeración correlativa. La bibliografía consultada se agregará en otra hoja aparte, mencionando: apellido y nombre del autor, año de la publicación, título del trabajo, revista o libro y, si corresponde, editorial (incluyendo ciudad).

Asimismo, se citarán las páginas web consultadas, que serán listadas a continuación de la bibliografía.

Los textos podrán ser complementados -y ello es deseable- con gráficos, dibujos y fotografías acompañándolas de su respectivo epígrafe y

ubicación en el texto, citándose en todos los casos su procedencia si no son del propio autor, quien deberá realizar los trámites necesarios para que la fuente respectiva autorice su publicación; el Boletín no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las figuras que se envíen digitalizadas deben tener una definición no menor a 250 DPI (puntos por pulgadas), guardadas bajo formato TIF o JPG.

**Cuando no pueda ser factible o conveniente satisfacer algunos de los requerimientos detallados en los tres párrafos precedentes, los colaboradores podrán coordinar con el Director del Boletín una solución.**

El Boletín dará acuse recibo por escrito de todas las colaboraciones presentadas; esta notificación no implica por parte del Boletín compromiso de que serán publicadas. Al recibirlas las mismas serán giradas al Consejo Editorial del Boletín, órgano que las evaluará para asesoramiento del Director.

El Centro Naval se reserva el derecho de rechazar sin necesidad de dar explicaciones las colaboraciones recibidas. En todos los casos el Director informará por nota a los colaboradores si sus trabajos han sido aceptados para ser publicados o no en la revista, devolviéndose en el último caso el material que corresponda.

Los artículos aceptados permanecerán a disposición del Boletín para su eventual publicación. Los autores podrán solicitar la devolución de su trabajo en cualquier momento, lo cual será satisfecho por la Dirección del Boletín, excepto en el caso de que el artículo haya sido ya enviado a imprenta.

A los autores cuyas colaboraciones se publiquen en el Boletín se les entregarán cinco (5) ejemplares del número correspondiente.

El Boletín del Centro Naval se reserva el derecho de propiedad de todos de todos los artículos inéditos en él publicados.