

EL NAUFRAGIO DEL HOORN -1615- PROSPECCIONES COSTERAS Y SUBACUÁTICAS EN LA RÍA DESEADO (SANTA CRUZ - ARGENTINA)

Cristian Murray*, Damián Vainstub*, Martijn Manders** y Ricardo Bastida*

INTRODUCCIÓN

A partir de su descubrimiento a principios del siglo XVI, la Ría Deseado fue intensamente utilizada por los navegantes europeos por constituir uno de los mejores puertos naturales de la costa atlántica patagónica. Numerosas expediciones fondearon allí para realizar una pausa antes del temido cruce del Estrecho de Magallanes, reabasteciendo sus barcos con la abundante fauna del lugar. La nave mercante *Hoorn*, de la expedición holandesa de Jacob Le Maire y Willem C. Schouten, naufragó en diciembre de 1615 en dicho lugar (Figura 1).

En el 2003 se dio inicio a un proyecto binacional para localizar e investigar los restos de la embarcación. Dicho proyecto se denomina “Un Naufragio Holandés en la Patagonia” y está a cargo del Programa de Arqueología Subacuática (PROAS) del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, de Argentina, y la fundación *De zoektocht naar de Hoorn*, de Holanda. Bajo la dirección de los autores del presente trabajo se realizaron prospecciones arqueológicas en la zona intermareal y en el lecho marino, las cuales permitieron identificar diversos materiales provenientes de la embarcación. Dichos hallazgos corroboran la información existente en el registro histórico acerca de la ubicación geográfica y las causas del naufragio.

Los restos del *Hoorn* constituyen el naufragio más antiguo hallado hasta el momento en la Argentina; se espera que las investigaciones que se están llevando a cabo arrojen nuevos datos sobre diversos aspectos de las naves europeas de exploración que arribaron a las costas del extremo sur americano durante los siglos XVI y XVII.

El Proyecto Hoorn ha sido financiado principalmente por el Programa Internacional de Política Cultural (PICB) del Ministerio de Asuntos Exteriores de Holanda.

LA EXPEDICIÓN HOLANDESA

A principios del siglo XVII existía en Europa una gran demanda de especias, principalmente canela, nuez moscada, clavo de olor y pimienta. Gran parte de las mismas provenía de las Islas Molucas, un grupo de pequeñas islas en la actual Indonesia. Los Países Bajos, que se hallaban en guerra con España (la Guerra de los 80 años, 1568 – 1648), lograron tender una vasta red comercial con Asia por vía marítima. En dicho proceso establecieron múltiples colonias y llegaron a dominar el codiciado mercado de las especias. Amsterdam se convirtió en el centro comercial del mundo y Rotterdam en el centro naviero. A comienzos del siglo XVII los holandeses tenían en servicio más de 10.000 barcos mercantes de distintas clases, cerca del 60 % de la flota marítima mundial (Landström 1964).

La fiebre por las especias derivó en una gran competencia entre las diferentes compañías comerciales holandesas, pues este mercado poseía un significado político y económico central en la guerra contra España. Con el fin de integrar esfuerzos los Estados Generales de los Países Bajos crearon, en 1602, la *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (Compañía Unida de Indias Orientales, más conocida por sus siglas VOC). La misma obtuvo el monopolio del comercio con Asia a través de las dos rutas hasta entonces conocidas, la del Cabo de Buena Esperanza y la del Estrecho de Magallanes, y rápidamente se desarrolló como una exitosa organización global.

Isaac Le Maire, comerciante originario de Amberes y establecido en Amsterdam, no se conformó con el monopolio concedido a la VOC sobre ambas rutas marítimas. Se asoció con un marino y comerciante de la ciudad de Hoorn, Willem C. Schouten, y ambos fundaron la *Zuidelijk Compagnie* (Compañía Austral), en la cual entraron como socios el alcalde, los consejeros y los principales burgueses de Hoorn. Su objetivo era descubrir una nueva vía interoceánica más al sur del Estrecho de Magallanes. En mayo de 1614 el gobernador

* Programa de Arqueología Subacuática, Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano – Argentina

** Instituto de Arqueología Subacuática y Naufragios, Servicio Nacional de Patrimonio Arqueológico - Holanda; Fundación *De zoektocht naar de Hoorn* - Holanda.

Mauricio de Nassau otorgó a la Compañía Austral una autorización especial para comerciar en las islas del Pacífico, siempre y cuando no utilizaran ninguna de las vías marítimas concedidas a la VOC (Gallez 1973).

La Compañía Austral puso dos naves a disposición de Schouten y de Jacobo Le Maire, hijo de Isaac. El *Eendracht* era un barco de 360 toneladas con una tripulación de 65 hombres, armado con 19 cañones y 12 pedreros. El *Hoorn*, de 110 toneladas, llevaba 22 hombres, 8 cañones y 4 pedreros (Le Maire 1622; Schouten 1618).

La pequeña flotilla salió de Holanda el 14 de junio de 1615, hizo escalas en Inglaterra, el Cabo Verde y Sierra Leona, y siguió rumbo directamente hacia Puerto Deseado (Le Maire 1622; Schouten 1618). Los expedicionarios tenían referencias de este estuario por el diario de la expedición de Olivier Van Noort, que había pasado por allí dieciséis años antes. Fondearon allí el 6 de diciembre de 1615 y se abastecieron de agua dulce, pingüinos, huevos, lobos marinos, peces y mariscos (Figura 2).

El 18 de diciembre vararon los dos barcos en el interior de la ría, a unos 15 kilómetros de su desembocadura, con el fin de aprovechar la marea baja para carenar los cascos. Cuando limpiaban con fuego el costado de babor del *Hoorn* el viento avivó las llamas, provocando un incendio que destruyó gran parte de la embarcación. Después del desgraciado accidente recuperaron lo que pudieron de la nave, especialmente la plata que llevaban para comerciar en las Molucas, y dejaron los restos abandonados (Le Maire 1622; Schouten 1618).

Por la tarde del 13 de enero de 1616 el *Eendracht* salió de Puerto Deseado para seguir solo su viaje alrededor del mundo. En busca de un paso al sur del Estrecho de Magallanes, los holandeses descubrieron y bautizaron el Estrecho de Le Maire y el Cabo de Hornos, entre otros hitos geográficos. De esta forma alcanzaron con éxito su objetivo de abrir una nueva ruta entre los océanos Atlántico y Pacífico, la cual resultó más segura y directa que la del Estrecho de Magallanes, manteniéndose vigente por más de dos siglos y medio hasta el advenimiento de la navegación a vapor (Gallez 1973).

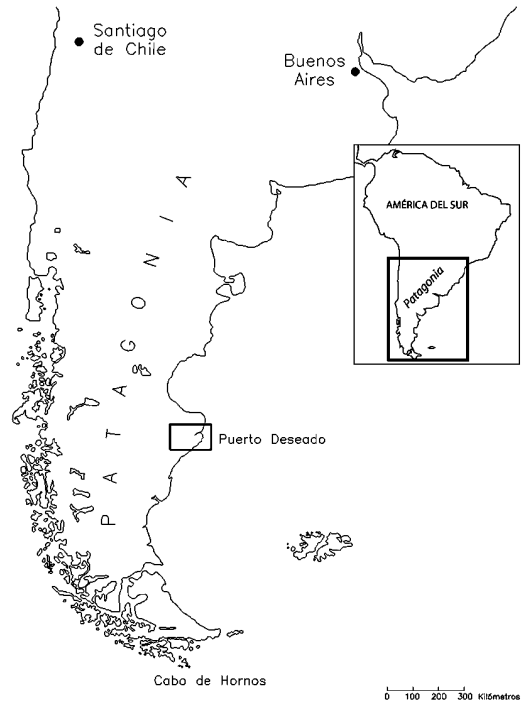


Figura 1. La Ría Deseado con la ubicación del sitio *Hoorn* (dibujo C. Murray).



Figura 2. Mapa de Puerto Deseado reproducido en el diario de Schouten; sobre el margen derecho se observa el incendio del *Hoorn* (Schouten 1618).

TRABAJOS EFECTUADOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

Como se mencionó anteriormente, el trabajo de campo estuvo dirigido principalmente a la localización e identificación de los restos del naufragio. El análisis exhaustivo de los documentos históricos relacionados con el evento del naufragio, tal como los diarios de viaje, mapas e iconografía, proporcionó uno de los puntos de partida para los trabajos de campo. Por otro lado se realizó una lectura cuidadosa de la geomorfología costera con el fin de identificar los puntos más apropiados para varar y carenar una nave como el *Hoorn*. Uno de estos puntos coincidía con el sector donde simultáneamente se halló una dispersión superficial de fragmentos cerámicos, los cuales resultaron ser cronológicamente coherentes con la fecha del viaje holandés (Figura 3). Ello fue determinante para acotar el área de trabajo.

En primera instancia se implementó un relevamiento de la franja costera mediante una metodología de prospección visual y con la utilización de detectores de metales manuales, los cuales resultaron útiles para



Figura 3. Playa en la que se encuentra el sitio Hoorn (foto D. Vainstüb).



Figura 4. Relevamiento del conjunto de rocas que habrían sido utilizadas como lastre de la embarcación (foto D. Vainstüb).



Figura 5. Sensor del sonar de barrido lateral, el cual se remolcaba bajo el agua desde la proa de una embarcación (foto C. Murray).

delimitar el sector de mayor interés (Figura 4). Las características de la matriz sedimentaria obligaron a descartar los planes previos de prospección y adecuar la metodología a una visibilidad arqueológica sumamente reducida.

Se practicaron sondeos a pala en los puntos con mayor densidad artefactual de superficie, con los niveles de marea actuando como límites reales para su ejecución.

En el área de mayor interés sobresale a la vista un conjunto de rocas distintas a las del entorno inmediato y alineadas en forma paralela a la línea de costa. Dicho hallazgo originó la hipótesis de una posible relación con algunas de las naves que tomaron parte de la expedición; por lo tanto se relevaron en detalle y se tomaron las muestras correspondientes. Análisis realizados en el Laboratorio de Geología del Museo Argentino de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia por el Dr. Juan Pedro Spikermann confirmaron el origen alóctono de las muestras.

Durante la primera temporada de campo el trabajo subacuático se limitó a un reconocimiento de la zona submareal adyacente a la franja costera prospectada. Ello incluyó un relevamiento primario de la topografía, características sedimentarias, visibilidad y corrientes.

Como resultado destacado de la primera campaña fue ubicada la zona donde se produjo el incendio y destrucción del *Hoorn*, reconocible a través de la dispersión de restos artefactuales y elementos metálicos asociados con el proceso del incendio. La ausencia de elementos de carácter estructural relacionados con el barco en el sector intermareal fue el motor de sucesivas hipótesis de trabajo en el área submareal contigua, las cuales pueden estar relacionadas con los procesos post-incendio de dispersión de los restos arqueológicos.

Durante el desarrollo de la segunda temporada de campo se profundizó el estudio y la prospección del fondo marino en el sector de interés mediante la utilización de tecnología geofísica de sensoramiento remoto y la intervención de arqueólogos-buzos (Figura 5).

Para ello se realizó un rastreo en estas zonas con instrumental como el sonar de barrido lateral y el magnetómetro, los cuales permiten identificar y georeferenciar posibles anomalías de origen cultural que en un paso posterior son revisadas mediante el trabajo de buzos in situ para evaluar el origen de las mismas y su significancia (Figuras 6 y 7).

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Como se mencionara anteriormente, el trabajo de campo estuvo dirigido a la localización e identificación de los restos náufragos en la zona intermareal, en la correspondiente franja de playa hasta la línea de marea

y en un sector subacuático más extenso, teniendo en cuenta la posible dispersión de los restos arqueológicos por las corrientes, mareas u otros agentes.

Como resultados destacados de las dos temporadas de trabajos en el campo se pueden citar los siguientes:

Se identificó un sector de depositación, posiblemente primario, de materiales arqueológicos relacionados con el incendio y destrucción del barco, tales como fragmentos metálicos fundidos (aleaciones de peltre, latón, plata y plomo), clavos de cobre y pernos de hierro, asociados al conjunto de rocas mencionadas como posible lastre (ver Marconetto et al. en este volumen). La mayoría de estos elementos se encontraron en los niveles superficiales del sector intermareal durante las prospecciones y sondeos. Esta localización del sitio es absolutamente compatible con la información aportada por los documentos históricos (Figura 8).

Entre los materiales encontramos tiosos cerámicos con señales claras de desgaste mecánico por rodamiento, los cuales debido a sus condiciones de peso y volumen habrían sido desplazados hacia la periferia de las líneas de marea. Varios de ellos poseen inscripciones y escudos y han sido identificados como loza de Raeren y de Westerwald, utilizada frecuentemente en barcos holandeses del período considerado (Figura 9).

Materiales orgánicos como semillas y fragmentos de carbón fueron hallados encapsulados en los fragmentos de plomo fundido. Muchas de estas muestras han sido identificadas positivamente como especies relacionadas con la expedición holandesa (ver Marconetto et al. en este volumen).

La complementación de los sistemas geofísicos y las tareas de buceo en el sitio dieron como resultados más destacados los siguientes:

Se hallaron concreciones de origen ferroso en la zona submareal contigua al depósito primario, dentro de un área que, en función de la batimetría efectuada, se puede interpretar como una posible “trampa” de artefactos o estructuras desplazados luego de la destrucción del barco. Mediante el examen con rayos X se comprobó la impronta de artefactos metálicos en el interior de estas concreciones, aparentemente clavos, herrajes y pernos. Se realizó el vaciado de estos moldes mediante resinas sintéticas, obteniéndose réplicas de los artefactos que dieron origen a las mismas.

En el área donde se hallaron las concreciones ferrosas se observó una serie de acumulaciones de guijarros con formas muy definidas cuyo origen todavía es incierto pero que podrían relacionarse con los eventos postdepositacionales. Una de las hipótesis a evaluar es que el origen de tales formaciones sería la estructura del casco del barco, la cual actuó como trampa para formar las acumulaciones de guijarros mencionadas y luego desapareció.

Por último cabe destacar la ausencia de restos de madera del barco, lo cual podría estar asociado con su recuperación parcial por parte de los náufragos, la reutilización por aborígenes o colonos de la región, y/o los procesos naturales de transformación característicos de un ambiente dinámico como el intermareal.

La expedición Le Maire-Schouten, si bien se originó como producto de la rivalidad comercial entre compañías holandesas, alcanzó una actuación que trascendió sus propios objetivos. El descubrimiento del Estrecho de Le Maire y del Cabo de Hornos fue un acontecimiento geográfico mundial que representó una gran victoria para

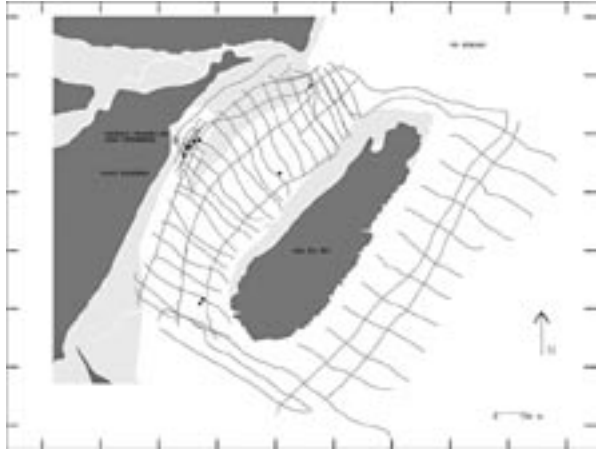


Figura 6. Recorridos realizados con la embarcación de arrastre del sonar de barrido lateral y el magnetómetro (dibujo C. Murray, en base a datos suministrados por P. van Waalwijk).

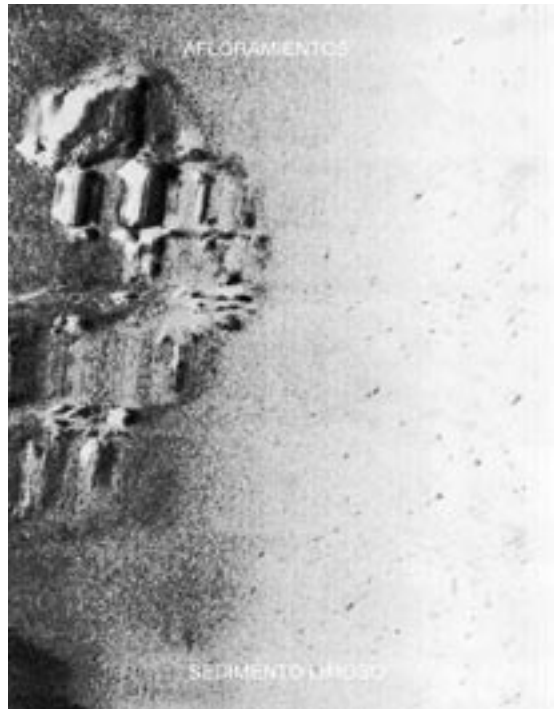


Figura 7. Imagen del sonar de barrido lateral que muestra afloramientos de guijarros que podrían estar vinculados con los procesos postdepositacionales del naufragio (imagen Fundación SNAP).

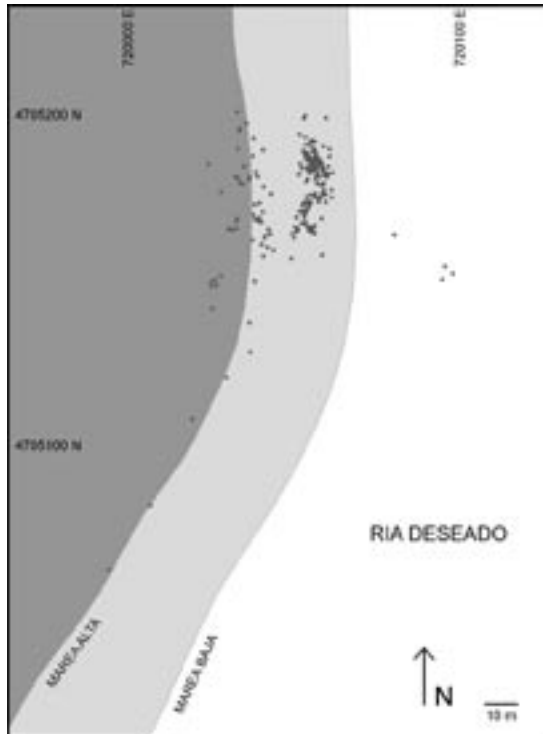


Figura 8. Plano del sitio con la distribución de hallazgos (dibujo C. Murray).



Figura 9. Fragmentos de loza de Westerwald recuperados en el sitio (dibujo M. Gold).

la navegación. Abrió una nueva ruta entre los océanos Atlántico y Pacífico, más segura y directa que la del Estrecho de Magallanes, la cual se mantuvo vigente por más de dos siglos y medio hasta el advenimiento de la navegación a vapor (Gallez 1973).

Asimismo fue el primer cruce interoceánico por el pasaje de Drake, lo que terminó de dilucidar las conjeturas sobre la extensión de la llamada *Terra Australis Incognita* y definió la verdadera condición insular de la Tierra del Fuego.

Entre las contribuciones de la expedición a la toponimia de la región austral de la Patagonia se destacan la *Staten Landt* (Isla de los Estados), en honor de los Estados Generales de los Países Bajos, el Estrecho de Le Maire, en honor al jefe de la expedición, y el *Kaap Hoorn* (traducido erróneamente como Cabo de Hornos), en conmemoración de la ciudad holandesa donde se preparó la expedición. Todos estos descubrimientos geográficos, que fueron en ese momento el orgullo de los holandeses, constituyen el verdadero logro de la expedición.

La trascendencia histórica de la expedición es aún mayor porque varios de sus tripulantes lograron completar la sexta circunnavegación de la Tierra, algo que hasta entonces solo habían logrado las expediciones de Magallanes, Drake, Cavendish, Van Noort y Van Spilbergen.

El *Hoorn* formó parte de una de las célebres expediciones europeas que trascendieron durante la época del descubrimiento y la exploración de nuestro territorio. Es uno de los primeros barcos que navegó por el litoral argentino, hasta quedar varado en el fondo de la ría Deseado. Sus restos náuticos son un testimonio muy temprano de la historia de Sudamérica y forman parte del valiosísimo patrimonio cultural subacuático de la provincia de Santa Cruz.

AGRADECIMIENTOS

Embajada de los Países Bajos en Argentina, Municipalidad de Hoorn, Municipalidad de Puerto Deseado, Museo Mario Brozoski de Puerto Deseado, Servicio de Hidrografía Naval de la Armada, Prefectura Naval Argentina, Satecna Costa Afuera SA, Fundación SNAP, DM Diagnóstico Médico, y a todas las personas que han colaborado con el proyecto.

BIBLIOGRAFÍA

- Schouten, W. C. 1618 Journal ofte Beschryvinghe van de wonderlicke reyse ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn. En *De Ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en Willem Cornelisz Schouten in de jaren 1615-1617*, editado por Linschoten Vereeniging, pp. 139-218, Tomo 1. Martinus Nijhoff, La Haya, 1945
- Le Maire, J. 1622 Spieghel der Australische Navigatie. En *De Ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en Willem Cornelisz Schouten in de jaren 1615-1617*, editado por Linschoten Vereeniging, pp. 1-101, tomo 1. Martinus Nijhoff, La Haya, 1945
- Gallez, P. J. 1973 La Expedición Le Maire – Schouten en las costas patagónicas (1615-1616). Trabajo presentado en el 2º Congreso de Historia Argentina y Regional, Comodoro Rivadavia.
- Landström, B. 1964 *El Buque*. Editorial Juventud, Barcelona.

