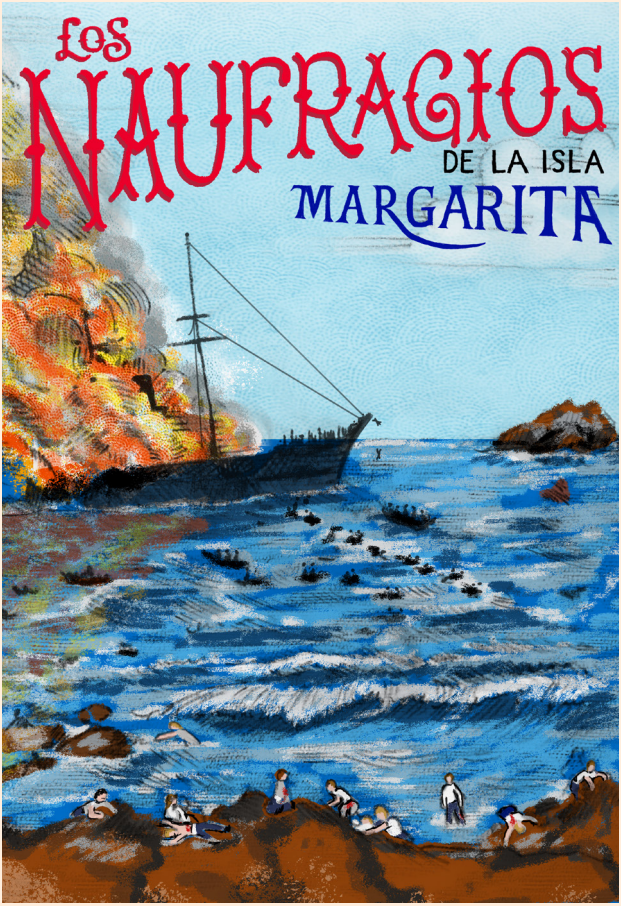
BIBLIOTECA DE TODO MEXICANO

LOS NAUFRAGIOS DE LA ISLA MARGARITA



SAS INAH

3

Un buzo de la SAS inspecciona una taza
perteneciente a la tripulación del submarino H1 Seawolf
Hundido en la Isla Margarita en 1920. (Foto: Alfredo Martínez-SAS)

Idea original, diseño
Dr. Roberto Junco Sánchez

Texto
Raúl Tapia Rosas

Diseño editorial
Leonardo Vázquez Conde

Esta publicación es un tributo a la colección de la Bilbioteca del Niño Mexicano
de Mucci Hnos. Ilustrada por José Guadalupe Posada en los años de 1890 a 1902

BIBLIOTECA DE TODO MEXICANO

LOS NAUFRAGIOS
DE LA ISLA MARGARITA

SUBDIRECCIÓN DE
ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA

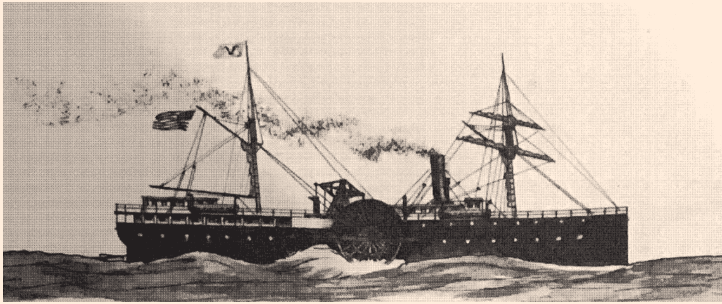
A lo largo de las costas de México existen numerosos testimonios de su pasado ligado al mar: desde evidencia de pueblos prehistóricos y prehispánicos costeros hasta restos de galeones y grandes navíos. Un lugar rico en estos vestigios, se ubica en torno a la Isla Margarita, en Baja California Sur. Esta isla resguarda cinco naufragios en sus aguas, tres barcos de vapor del siglo XIX, así como un submarino de guerra norteamericano y un gran vapor de la primera mitad del siglo XX, todos ellos con una historia apasionante. La península de Baja California ha sido siempre un lugar de paso para las embarcaciones, principalmente por sus bahías aptas para protegerse de las inclemencias del tiempo. Desde 1565, pasó por estas aguas el famoso Galeón de Manila en su viaje de Filipinas a Acapulco, hasta el final de esa ruta en 1815. Durante la segunda mitad del siglo XIX, cuando la expansión estadounidense llegó al Pacífico, los puertos de la costa oeste fueron punto clave para el tráfico marítimo, pues conectaban tanto con Oriente como con el resto del continente americano. Ahora surcaban enormes y modernos buques revestidos de acero que viajaban por todos los destinos imaginables desde Valparaíso hasta Singapur, pasando por todos los puertos y costas del continente, entre ellas, la costa de la península de Baja California. En la península, protegida por la Isla Margarita, se encuentra la Bahía Magdalena, uno de los mejores sitios de recalada para las naves. Sin embargo, en sus alre-

Modelo 3D del submarino norteamericano USS H1 -Seawolf realizada por el arqueólogo japonés Kotaro Yamafune y la SAS.

A través de la fotogrametría se logra crear modelos tridimencionales con gran precisión. Los cuales sirven para la investigación, la difusión y el monitoreo del deterioro de los naugragios.

dedores, la profundidad va disminuyendo de forma drástica, pudiendo revelar durante la bajamar el lecho rocoso. Esta zona de la Baja California se convirtió en un magneto para los barcos que navegaban costeando y la tumba de muchos de ellos.

Desde 2016, la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH, viene haciendo expediciones arqueológicas a la Isla Margarita y la Bahía Magdalena. La localización de naufragios ha sido gracias al apoyo de los pescadores locales. El trabajo de documentación arqueológica, se ha hecho principalmente con fotogrametría creando modelos tridimensionales de los sitios arqueológicos con los cuales se generan planos de los sitios y se puede compartir con el publico en general para su disfrute. También se han consultado archivos históricos y bibliografía para conocer mas sobre las interesantes historias de estos barcos. Después de varios años de búsqueda y el apoyo de diferentes personas y pobladores locales, hemos localizado el barco S.S. Independence, el cual nos llevó a conocer otros naufragios de la Isla Margarita.



Vapor S.S. Independence

(16 de febrero de 1853)

Se trataba de un vapor de pasajeros impulsado por ruedas, perteneciente a una pequeña línea naviera estadounidense, la cual, en dicha ocasión estaba realizando viaje desde San Juan del Sur en Nicaragua, hacia San Francisco.

Durante el paso por la parte sur de la Isla Margarita, navegaron cerca de Punta Tosca para evitar las corrientes de la zona, sin advertir que está repleta de bajos rocosos. La nave chocó con una roca del fondo, por lo cual empezó a entrar agua. A causa de esto, el capitán Sampson, decidió encallarla cerca de la costa, buscando la entrada de

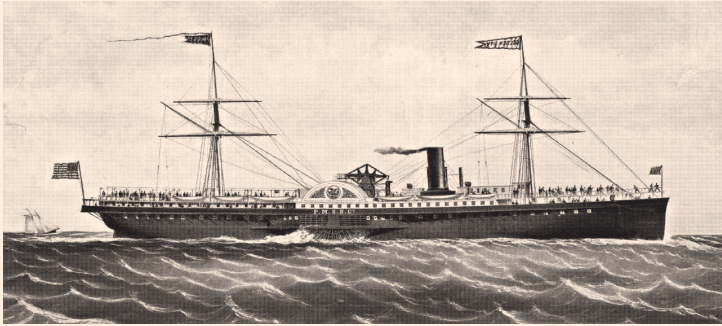
una pequeña ensenada para poder arriar los botes y evacuar la nave; sin embargo, el agua penetró en el cuarto de máquinas, por lo que el vapor generado inició un incendio que se extendió rápidamente, con lo que se precipitó su evacuación. El fuego consumió la popa a la altura de la línea de flotación por lo que muchas personas optaron por saltar por la borda.

De los 56 miembros de la tripulación y 360 pasajeros murieron ahogados o incinerados 11 de los primeros y 117 de los últimos. Los sobrevivientes, que alcanzaron Isla Margarita en los botes, fueron rescatados por balleneras estaounidenses tras algunos días en dicha ínsula y llevados a San Francisco. El capitán Sampson, a bordo de un bote, se dirigió al norte donde una goleta estadoundiense los rescató.•

Vapor S.S. Golden City

(22 de febrero de 1870)

Este otro vapor de ruedas, construido en Nueva York en 1864, hacía su derrota habitual, saliendo de San Francisco el 18 de febrero de 1870, rumbo



a Panamá, contempladas varias escalas en puertos mexicanos.

El 22 de ese mes, el barco viajaba cerca de Punta San Lázaro sin percatarse de su proximidad a tierra, debido a la considerable neblina que impedía divisar la costa. Por lo anterior, golpeó un bajo de arena, y tras un par de colisiones más encalló en ésta. Pasajeros y tripulación se organizaron para sobrevivir. El vapor estadounidense Colorado acudió al rescate de los náufragos; sin embargo, no pudo realizar su rescate debido al peligro de los bajos arenosos y la corriente, la única porción de playa segura para embarcar a los supervivientes estaba en la Bahía de Santa María, unas 35 millas al sur de Cabo San Lázaro.

La falta de agua, el calor de las desérticas playas y la poca comida disponible hizo de esta caminata una prueba dura para los náufragos. Al final, fueron rescatados, menos 9 personas que posiblemente se quedaron en el camino o parte de alguna partida de exploración que no regresó a tiempo.

La línea de costa ha cambiado considerablemente, por lo que se cree que el pecio podría estar varios metros tierra adentro.•

Vapor S.S. Indiana

(4 de abril de 1909)

Construído en Filadelfia en 1873 junto con otros tres vapores (Pennsylvania, Ohio e Illinois) estaban considerados como los navíos mercantes de casco de acero más grandes contruídos para la época (3000 toneladas de desplazamiento, 100 metros de eslora y 13 metros de manga).

En 1877 sirvió como transporte para el veterano general, héroe de la Guerra Civil estadonidense y entonces recien expresidente Ulysses S. Grant durante buena parte de una gira mundial, tocando puertos europeos principalmente. Tras

pasar por reparaciones mayores, y hacer un viaje de socorro a la Rusia Imperial con un cargamento de trigo, siguió realizando viajes trasatlánticos hasta 1897, cuando una nueva fiebre del oro en Alaska abrío demanda de servicios de transporte marítimo.

Sin embargo, también estalló la guerra Hispano-estadounidense, por lo que el Indiana fue requisado por la US Navy en un principio como transporte de tropas, cambiando su servicio por el de buque-hospital. Despues de esto, fue adquirido por la Pacific Mail Steamship Company, para cubrir la enorme ruta de Nueva York a San Francisco, tocando los principales puertos latinoamericanos por espacio de casi una década.

Cubriendo el derrotero de Mazatlán hacia San Francisco, la nave pasó por una neblina espesa frente a Cabo Tosco durante la madrugada del 4 de abril de 1909. Nuevamente, los bajos rocosos se mostraron invisibles y la nave encalló, haciendo agua. Se inundaron sus 3 bodegas y el cuarto de máquinas, aunque al parecer de manera tan uniforme y paulatina que no hubo peligro de explosión en las calderas y no se percibió desastre

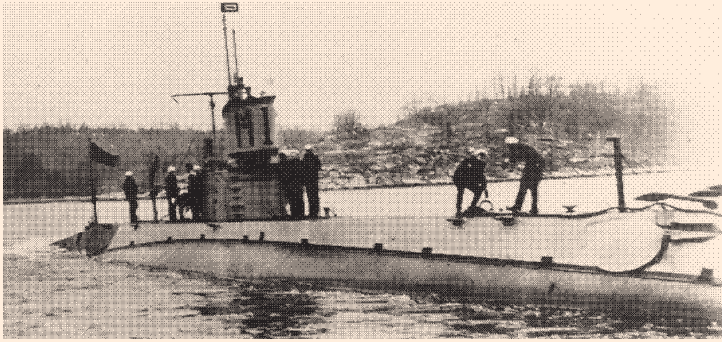
alguno por parte de los pasajeros, y hubo mucho tiempo para la evacuación de la nave.

En las cercanías estaban el crucero USS Albany y el crucero acorazado USS California, realizando prácticas de tiro en Bahía Magdalena junto con los remolcadores USS Navajo y USS Fortune, los cuales vieron la señal de auxilio y se aproximaron al área. En el Indiana incluso se sirvió el desayuno antes de evacuar la nave, donde no hubo pérdidas materiales ni humanas.
El capitan del Indiana, J.F. Robinson, fue elogiado por el manejo de la situación. Pasajeros y tripulación fueron transferidos al USS California, donde tuvieron un alegre retorno a San Francisco. •

Submarino USS H-1(SS-28)

(12-13 de marzo de 1920)

Diseñado por la Electric Boat Company y construido en San Francisco en 1913, era parte de la Clase H, conformada por 3 submarinos: H-1 (antes Seawolf), H-2 (antes Nautilus) y H-3 (antes Garfish), los cuales fueron asignados a la flota del Pacífico. Al comienzo de la Primera Guerra



Mundial, estas unidades fueron asignadas para el patrullaje de la costa oeste de Estados Unidos y Canadá.

Cabe mencionar que debido al inicio de la Gran Guerra, esta clase de submarino fue elegida para ser construída bajo licencia en Canadá, siendo exportada a varios países europeos, principalmente del bando de La Triple Entente como Reino Unido y Rusia, siendo uno de los tipos de submarino más construido durante la guerra. Ya en las postrimerías del conflicto, el H-1 fue comisionado a la flota del Atlántico, realizando el viaje hacia su base en Nuevo Londres, Conneticut, para patrullar la costa en torno a Long Island así como para el entrenamiento de cadetes submarinistas.

Para comienzos de 1920, fue reasignado al Pacífico, emprendiendo el regreso junto con el H-2, tocando algunos puertos en el Caribe. Cruzaron el Canal de Panamá el 20 febrero para enfilarse hacia San Pedro, California. El 12 de marzo en torno a la media noche, mientras navegaban frente a la Isla Margarita, navegando en superficie, la nave encalla en un bajo arenoso, por lo que su tripulación inmediatemente realiza su evacuación ante el peligro de su hundimiento.

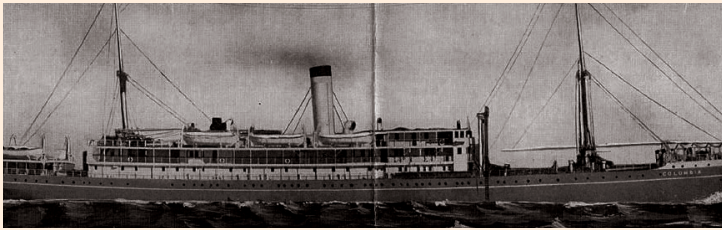
En el intento de alcanzar la costa, 4 de sus 25 tripulantes mueren ahogados, entre ellos el capitán de la nave, Lt. Cmdr. James R. Webb. El H-2 permanece cerca del área y envía una partida a la isla, salvando a los supervivientes y continuando su derrotero a California. El 24 de ese mes, el buque de reparaciones USS Vestal arribó al lugar donde estaba encallado el H-1, logrando sacarlo de los bajos, sin embargo, el sumergible comenzó a hacer agua antes de ser izado, hundiéndose en 15 metros aproximadamente, por lo que se abandonó cualquier intento de salvamento, dándose por perdido. •

Vapor S.S. Colombia

(13-14 de septiembre de 1931)

Construído en 1915 para una línea comercial enfocada en los viajes entre el Atlántico y el Pacífico, el Colombia era un navío de pasajeros que tenía varias comodidades: albercas de agua salada, energía electrica, baños privados, salones, cubiertas amplias y todo tipo de lujos posibles en un buque de su tipo.

Esta nave, de 5600 toneladas de desplazamiento aproximado, perteneció a dos líneas marítimas a lo largo de sus 16 años en servicio, realizando una ruta trasatlántica desde los Países Bajos hacia los puertos del Caribe, para despues cubrir el derrotero interoceánico desde Nueva York–San Francisco, tocando varios puertos en el Caribe y Latinoamérica.



Cuando perteneció a la primera línea comercial, de origen neerlandés, fue presa de un motín a bordo. Tras resolverse la situación, la nave fue vendida a una línea naviera estadounidense. Su segundo incidente ocurrió en 1923 cuando encalló en Isla Cano, en Costa Rica, siendo rescatada y reparada tras dos meses en esas aguas.

En los primeros días de septiembre de 1931, cubría la última parte de la ruta, saliendo de Mazatlán rumbo a San Francisco. Llevaba 120 tripulantes y 120 pasajeros, entre los últimos había 64 nacionales de origen chino que abordaron en este puerto mexicano, los cuales huían del país tras las razzias llevadas a cabo contra poblaciones de dicho origen en ciudades del noroeste como Tijuana y Hermosillo.•

México cuenta con un rico patrimonio cultural subacuático que hay que proteger. Continuaremos con la investigación de los naufragios de la Isla Margarita.