

Cinco Postas en el Siglo



iaa
EDICIONES

Publicación Oficial del IUA
La Forêt y Pascual Gattás
Parada 6 Playa Mansa,
Punta del Este, Uruguay
(598) 4248 3233
secretaria@iua.edu.uy
www.iua.edu.uy

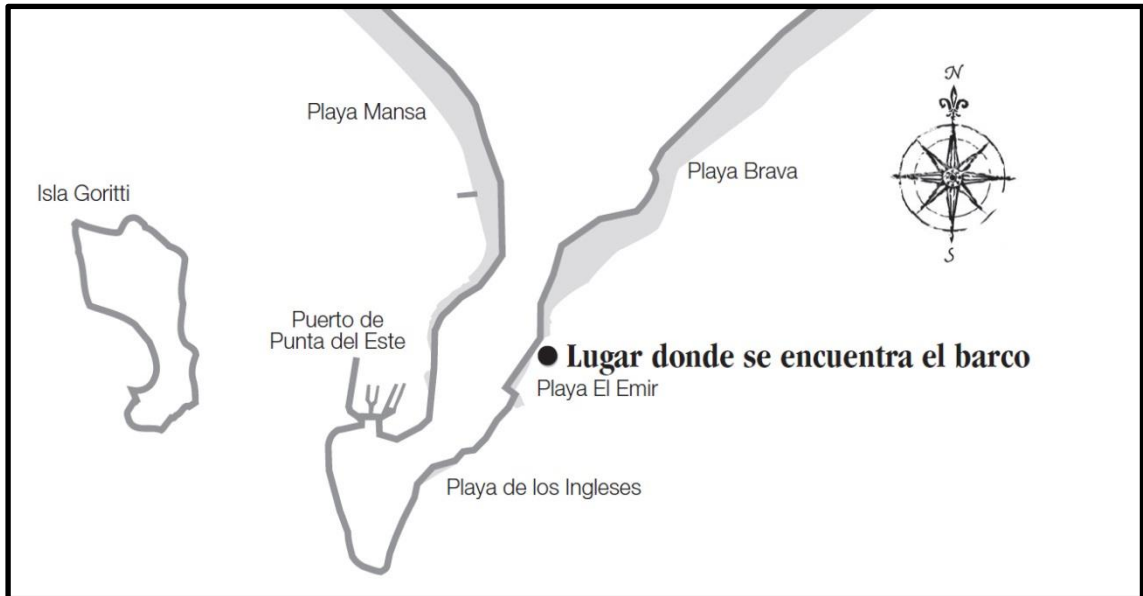
“Varadura del Santa María de Luján en la playa El Emir”

21 de Julio de 1965



SANTA MARÍA DE LUJÁN

En 1947 se incorporan a la marina mercante argentina una serie de buques tipo LST (Landing Ship Tank) que fueron utilizados comercialmente hacia los puertos de Patagonia, Brasil y Chile. La Cía. Naviera Pérez Companc compró cuatro de este tipo, llamados “Santa María de Luján”, “San Benito”, “San Juan Bosco” y “Santa Micaela”. Construidos en 1944, tenían un porte bruto de 3.900 toneladas. El “Santa María de Luján” transportó en 1948 el primer cargamento de carbón en Río Gallegos, procedente de Río Turbio. La carga se hizo por el portalón de proa, llevado el carbón mediante camiones volcadores y vagonetas, hasta completar 1.858 toneladas.



Fuente: <http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Listados/SantaMariadeLujan.htm>



Vista del barco con la popa separada.

La madrugada del 21 de julio de 1965 fue muy diferente para los vecinos de Punta del Este; una niebla espesísima envolvía la costa y la ciudad; una sirena desconocida invadía con su insistente ulular el balneario y sus alrededores. Los vecinos se preguntaban inquietos el origen de este sonido...

El buque Santa María de Luján que había zarpado pocos días atrás de Porto Alegre con destino a Buenos Aires, en virtud de la niebla cerrada, torció su rumbo hasta encallar a 150 metros de la orilla de la Playa El Emir.



Primer plano desde las rocas.

La embarcación – propiedad de la compañía argentina MARIFRAN S.A. – venía tripulada por su capitán y veintiocho hombres; traía un cargamento de pino Brasil (1.950.000 pies cuadrados), consignado a distintos empresarios de Buenos Aires.

Debido al mal estado del tiempo reinante y a la imposibilidad de abordar, recién el día 23, el Prefecto de Puerto y su personal pudieron subir a bordo, comprobando que el buque se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad y que, aunque tenía algunas averías causadas por los golpes contra las rocas, las mismas se controlaban sin dificultad con el desagote de las bombas.



Saturnino Cantera Adrados subiendo al barco en la precaria aerosilla.



Playa El Emir vista desde al barco.

Los agentes y armadores del barco contrataron los auxilios de la Administración Nacional de Puertos, e iniciaron el operativo de rescate el día 24 del mismo mes a las 8:30 hasta el 28 de julio, día en que es interrumpido definitivamente ante lo infructuoso de los intentos.



Fotografía tomada en el barco. (Bodega inundada).

El 6 de agosto se inició la descarga de la madera, tarea que se extendió por varios días. A la semana de iniciados los trabajos, el día 13, y reinando temporal, la marea subió 1,20 metros y se realizó un nuevo intento por zafar de la varadura. Como consecuencia de esta maniobra el buque se inclinó peligrosamente 100° a estribor y no pudo lograrse ningún avance. Debido a la maniobra realizada se inundaron las salas de máquinas y dínamos, constatándose una importante fisura de banda a banda próxima a la popa del buque.

El día 11 de septiembre y como consecuencia de otro temporal terminó por quebrarse a la altura de la fisura antes mencionada; la popa quedó a unos seis metros del resto del barco.



Detalle de la popa, tomado desde el barco.

A raíz de los temporales que se sucedieron entre su varadura y la descarga de la madera, se resolvió acelerar el proceso de descarga -que se inició en atados a través de una linga arrojando una gran cantidad de tablones al agua, presumiendo que la corriente los arrastraría hacia la costa. Al cambiar el sentido de la corriente dominante fueron llevados mar adentro, para salir luego en diversos puntos de la costa atlántica hasta las inmediaciones de José Ignacio y aun más allá. Muchas personas aseguraron haber construido sus casas o parte de ellas con los tablones del barco recogidos en la costa.



Acarreo de madera hacia la estiba.

Las firmas Cantera Adrados S.A., Francisco Sarubbi S.A. y el Sr. Alberto Arteaga se asociaron para adquirir la madera a la compañía aseguradora del barco.

En licitación pública realizada en Buenos Aires el 5 de agosto, el Sr. Francisco Sarubbi en representación de sus socios adquirió la totalidad de la carga.



Estibas de madera en la costa.

En esa época no había libre importación, por lo que el ingreso repentino al mercado de esta voluminosa carga hizo que Maldonado a través de sus firmas compradoras, fundamentalmente Cantera Adrados S.A., se convirtiera en el centro nacional de abastecimiento de pino Brasil para todo el país.

En la playa El Emir aún se ven fragmentos de la estructura del barco y a veces, en días serenos, al bajar la marea alcanza a divisarse parte del casco, mientras en muchas construcciones de Punta del Este y alrededores sobrevive la madera del Santa María de Luján, como legado de aquella madrugada de julio de hace más de cuarenta años.



Restos del barco en 2008.

ACTA DE LA PREFECTURA DEL PUERTO DE MALDONADO

Extracto del informe del Prefecto de Puerto de Maldonado Capitán de Fragata Walter Fernández Illa al Prefecto General Marítimo Capitán de Navío Omar Aguirre, datado en Punta del Este el 6 de octubre de 1965.

“... siendo las 7:45 del día 21 de julio ppdo., se recibió en esta Prefectura una comunicación telefónica procedente de la Seccional 10ª. de Policía, por la que se hacía saber que en la Playa El Emir de este balneario, había varado un buque a una distancia de la costa de unos 150 metros aproximadamente; era un buque de bandera argentina cuyo nombre - SANTA MARÍA DE LUJÁN - se podía leer desde la costa. Aparentemente no corría peligro inmediato ni el buque ni su tripulación, aunque el estado del mar no permitía acercarse. Lograda la radiocomunicación por radioteléfono se comprobó que se trataba del buque argentino Santa María de Luján, Matrícula N° 3780, de un desplazamiento de 1573 toneladas netas, el que, al mando del Capitán Héctor Ricardo Perurena, se dirigía al puerto de Buenos Aires procedente del de Porto Alegre, conduciendo un cargamento de un millón novecientos cincuenta mil pies cuadrados de madera (pino Brasil), consignados a distintos cargadores del primero de los puertos nombrados.

El buque era tripulado por 29 hombres incluido su Capitán y era propiedad de la compañía MARIFRAN S.A., de acuerdo a lo manifestado por el Capitán. La tripulación y el buque no corrían peligro inmediato, y solicitaba que se le comunicara la varadura a sus armadores en Buenos Aires. Decía el Capitán Perurena que por el momento no necesitaba nada, que tenía el buque totalmente controlado y no había perdido el mismo nada de su capacidad de navegación; que se encontraba realizando con su personal diversas operaciones de control de averías para tener una idea precisa de la situación.

Los días 21 y 22 de julio, el buque permaneció en situación incambiada y debido al estado del mar fue imposible constituirse a bordo del mismo. El 23 de julio a las 10:00, con la lancha nacional “Arroz”, ya que las condiciones del tiempo persistían y no permitía el atraque de la lancha PS2, el suscrito se constituyó en el buque. En esta emergencia se pudo comprobar que el buque se encontraba en buen estado de navegabilidad y que, si bien presentaba algunas averías producidas por las rocas que había rozado en su varadura, las mismas estaban perfectamente controladas con las bombas de a bordo; por otra parte, la vida de la tripulación no corría ningún riesgo, desarrollaba su actividad en forma perfectamente normal.

Mientras tanto, agentes y armadores del buque realizaban diversas gestiones tendientes a contratar auxilios para el mismo, hecho este que se concretó comenzando los trabajos a las 8:30 del 24 de julio. Los días 24, 25, 26 y 27 de julio se continúan los trabajos por parte de la Administración Nacional de Puertos, contratada con el fin de auxiliar al buque, los que son interrumpidos definitivamente el 28. La situación del buque, pese a esto, continúa siendo la misma y no corre ningún riesgo inmediato al igual que su tripulación. Queda paralelo a la costa, con su proa orientada al Este al rumbo 70º teniendo tendido por la misma un fanfarrín y por popa, una codera con un ancla de 1.500 kilos.



Carga de la madera acopiada en la costa.



Oruga dispuesta como improvisado motor del aerocarril.

El 30 de julio, los armadores reciben orden de aligerar el buque. Proceden a la descarga de la troja de madera, trabajo que inician el 6 de agosto luego de haberse realizado todas las tareas preparatorias para dicha emergencia en los días anteriores.

El 13 de agosto, con temporal, el Capitán informa, a las 13:00, que el buque ha cortado la codera; ante ello cortan las trincas de la troja y tratan de zafar de la varadura. La marea en ese momento estaba en 1,20 metros.

Como resultado de esta maniobra, el buque cayó a 96º y luego a 100º a estribor y no logró zafar. A las 17:00 tenía rumbo en la sala de válvulas y el motor de estribor estaba fuera de servicio, como consecuencia de los golpes que había recibido el barco durante la maniobra.

A las 23:20 del mismo día 13, tuvo avería en un tanque de combustible y se inundaron los compartimientos de dínamos y máquinas. El barco se encontraba sin energía y estaba utilizando un servicio de radio de emergencia. También presentaba una fisura de banda a banda, a la altura de un tercio de la proa. El día 18 de agosto se desembarcaron 27 tripulantes los que se trasladaron a Montevideo y posteriormente a Buenos Aires; quedó a bordo el Capitán.

Los trabajos de descarga del buque se prolongaron hasta el 6 de setiembre, con la total colaboración de esta Prefectura que puso todos sus elementos y vinculaciones en la zona al total servicio de dicha tarea; se obtuvo en la misma un completo éxito.

La situación del buque continuó incambiada hasta el 4 de setiembre, en que por efecto del temporal se movió; había caído 80º a estribor, agregando que suponía que por estribor y sobre el motor del mismo lado estaba tocando una piedra, ya que había cedido un bao, aunque aún no se notaban filtraciones.

El día 11 de setiembre, a consecuencia de otro temporal, el buque terminó por quebrarse: quedó la proa apoyada en el fondo, separada unos 6 metros del resto del casco y unida al mismo por un fanfarrín.

Como resultado de una licitación efectuada en la ciudad de Buenos Aires el día 5 de agosto, la carga fue adquirida por la firma Francisco Sarubbi S.A., de la ciudad de Piriápolis.

El buque fue llevado a licitación el día 27 de setiembre, pero no fue adjudicado a comprador alguno.

Actualmente la situación del barco es la siguiente: varado en la playa El Emir, partido totalmente a un tercio desde la proa; a causa de sucesivos temporales y crecientes, la proa se ha movido y ha quedado en forma perpendicular a la costa a una distancia de 50 metros, proa afuera, sostenida por un ancla que aún tiene tendida. La parte de popa se encuentra en forma oblicua a la costa y a unos 40 metros. A bordo quedan únicamente el Contramaestre y un hombre. La comunicación con tierra se mantiene por medio de un andarivel... la madera que transportaba el buque ha sido totalmente descargada encontrándose depositada en la costa, en espera según sus compradores, de la respectiva regularización de trámites para su importación al país.”



13

Madera dispuesta para la carga.

Santa María de Luján

Astillero: Chicago Bridge & Iron Company.

Lugar de construcción: Seneca, Estados Unidos.

Matrícula: 3.780, Señal distintiva: L. Q. O. L.

Tripulantes: 37, Pasajeros: 0

TRB: 3.300, TPB: .550, DV: 1.700

Eslora: 101, 8. Manga: 15,59. Puntal: 7,68. Calado: ,59 metros.

Bodegas: 1. E. P: 0. TEUs: 0

Equipos de cubierta: Plumas: 5 x 15; 5 x .

Capacidad granel: 135.959 p³. Capacidad general: 1 3.599 p³. Capacidad frigorífica: 0 m³.

Tanques: 0. Capacidad de tanques: 0 m³.

Capacidad combustible: 600 D. O. Consumo diario: 8.

Dos motores diesel General Motors 1 -567, 1.800 CV.

Hélices: . Velocidad: 11 nudos.

19 . 15 de Enero. Construido para la Armada de los Estados Unidos como el LST 517.

19 5. 1 de Enero. Baja de la US NAVY.

19 7. 17 de Enero. Vendido para desguase a National Metal & Steel Corp.

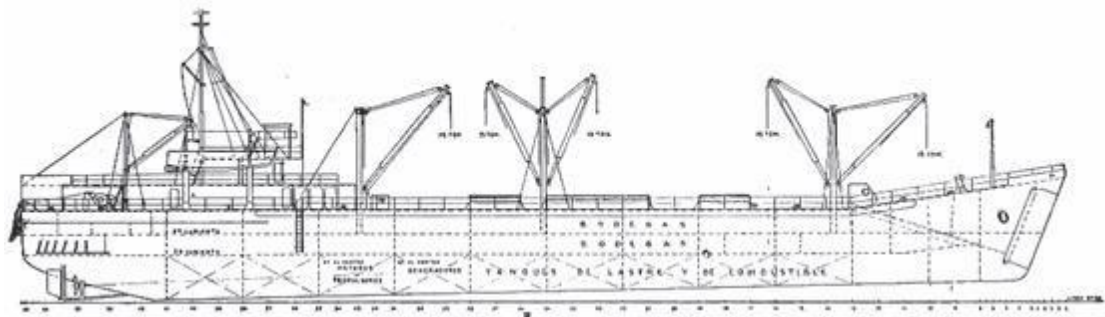
Adquirido por la Compañía Naviera y Comercial Pérez Companc (Argentina). Rebautizado SANTA MARIA DE LUJAN.

1960. Vendido a la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia (Argentina).

1963. Vendido a la empresa Marifran S. A.

1965. 1 de Julio. Naufragó en Punta del Este, llevando un cargamento de madera.

Fuente: <http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Listados/SantaMariadeLujan.htm>



Las fotografías N° 2 a 13 son propiedad exclusiva de esta publicación.

Las N° 5, 6 y 7 fueron tomadas desde el barco.

