

ARTÍCULO

Indígenas y naufragios históricos en el estrecho de Magallanes. Evidencias arqueológicas y documentales en torno al caso de la barca Anne Baker (1859)

Indigenous people and historical shipwrecks in the Strait of Magellan.

Archaeological and documentary evidence surrounding the case of the barque Anne Baker (1859)

Christophe Pollet^a, Alfredo Prieto^b y Pedro Pujante^c

OPEN ACCESS

Recibido: 01/12/2025

Aceptado: 26/01/2026

Versión final: 20/07/2026

Cómo citar:

Pollet, C., Prieto, A., y Pujante, P. (2026). Indígenas y naufragios históricos en el estrecho de Magallanes. Evidencias arqueológicas y documentales en torno al caso de la barca Anne Baker (1859). *Magallania*, 54, 1-26.

Fuente de financiamiento:

MC/FONDART/Culturas Regionales 637389.

Declaración de autoría:

Conceptualización: Christophe Pollet, Alfredo Prieto y Pedro Pujante.

Adquisición financiamiento: Pedro Pujante.

Investigación: Christophe Pollet, Alfredo Prieto y Pedro Pujante.

Administración del proyecto: Pedro Pujante.

Redacción, revisión y edición: Christophe Pollet, Alfredo Prieto y Pedro Pujante.

Resumen

Varios estudios realizados sobre la base del análisis de documentos históricos han puesto de manifiesto la interacción sostenida en el tiempo entre aborígenes australes y las sociedades occidentales que navegaron por el estrecho, canales y costas insulares de la Patagonia. La evidencia arqueológica ha permitido constatar dicha interacción, pudiendo manifestarse tanto a través de operaciones de intercambio o trueque como de acciones de extracción o aprovechamiento oportunista. Considerando esta segunda modalidad, en este trabajo proponemos asociar el sitio arqueológico Punta Wreck-01 a un evento de aprovechamiento, por parte de grupos aónikenk, de los restos del naufragio de la barca inglesa Anne Baker, varada en la costa nororiental del estrecho de Magallanes en 1859. El conjunto de evidencias arqueológicas documentadas en el marco de prospecciones costeras sistemáticas orientadas a la detección y registro de naufragios históricos en la franja intermareal, posteriormente contrastadas con fuentes primarias, permite proponer una hipotética relación directa entre el pecio y el sitio adyacente Punta Wreck-01, con presencia de elementos de cultura material europea de adscripción histórica.

Palabras clave:

Anne Baker, aónikenk, naufragio, estrecho de Magallanes, arqueología marítima.

Abstract

Several studies based on the analysis of primary document sources have revealed sustained interaction over time between southern Indigenous people and Western societies who sailed through the Straits of Magellan, channels, and archipelagos of Patagonia. Archaeological evidence has confirmed this interaction, which manifested itself through both exchange or barter operations and extraction or opportunity exploitation activities. Considering this second modality, in this paper we propose to associate the Punta Wreck-01 archaeological site with

^a  Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática; Valle del Maipo Oriente 3543, 7941116 Peñalolén, Santiago. christophe.pollet@ians.cl

* Autor de correspondencia

^b  Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática; Valle del Maipo Oriente 3543, 7941116 Peñalolén, Santiago. Fundación Whalesound, Lautaro Navarro 1163, Punta Arenas. alfredo.prieto@ians.cl

^c  Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática, Valle del Maipo Oriente 3543, 7941116 Peñalolén, Santiago. pedro.pujante@ians.cl

an event of exploitation of the shipwreck of English barque Anne Baker by Aonikenk Indigenous people, which ran aground on the northeastern coast of the Strait of Magellan in 1859. The set of archaeological evidence documented in the context of systematic coastal surveys aimed at detecting and recording historical shipwrecks in the intertidal zone, subsequently contrasted with primary sources, allows us to propose a hypothetical direct relationship between the wreck and the adjacent site Punta Wreck-01, with the presence of elements of European material culture of historical affiliation.

Key words:

Anne Baker, Aónikenk, shipwreck, Strait of Magellan, Maritime Archaeology.

INTRODUCCIÓN

El Pecio de Punta Wreck

A una distancia aproximada de 15 km al oeste de punta Dúngen, costa norte y entrada oriental del estrecho de Magallanes, yacen los restos de una embarcación de casco metálico, conjunto estructural visible durante la bajamar en periodos de alto coeficiente de marea, con una orientación noroeste-sureste -popa-proa-, (523460 E / 4203554 S WGS84 USO 19) (Fig. 1). Su ubicación en la franja intermareal, en una costa castigada por los fuertes vientos dominantes del tercer cuadrante, al pie del sistema dunario

característico de la costa de la Patagonia esteparia, vuelve su acceso difícil y siempre dependiente de las condiciones climáticas y marítimas imperantes, toda vez que el pecio se encuentra alejado de las vías públicas de tránsito.

En el marco de las prospecciones arqueológicas llevadas a cabo durante la ejecución del proyecto, que constituyen a la fecha las primeras iniciativas sistemáticas orientados a la localización y registro de los pecios del intermareal en el estrecho, fue posible abordar desde la perspectiva arqueológica este pecio, conocido en la literatura especializada como Anne Baker (Bascuñán *et al.* 2011; Prieto y Van de Maele, 1995; Pujante y Pollet, 2019; Vidal, 1901).

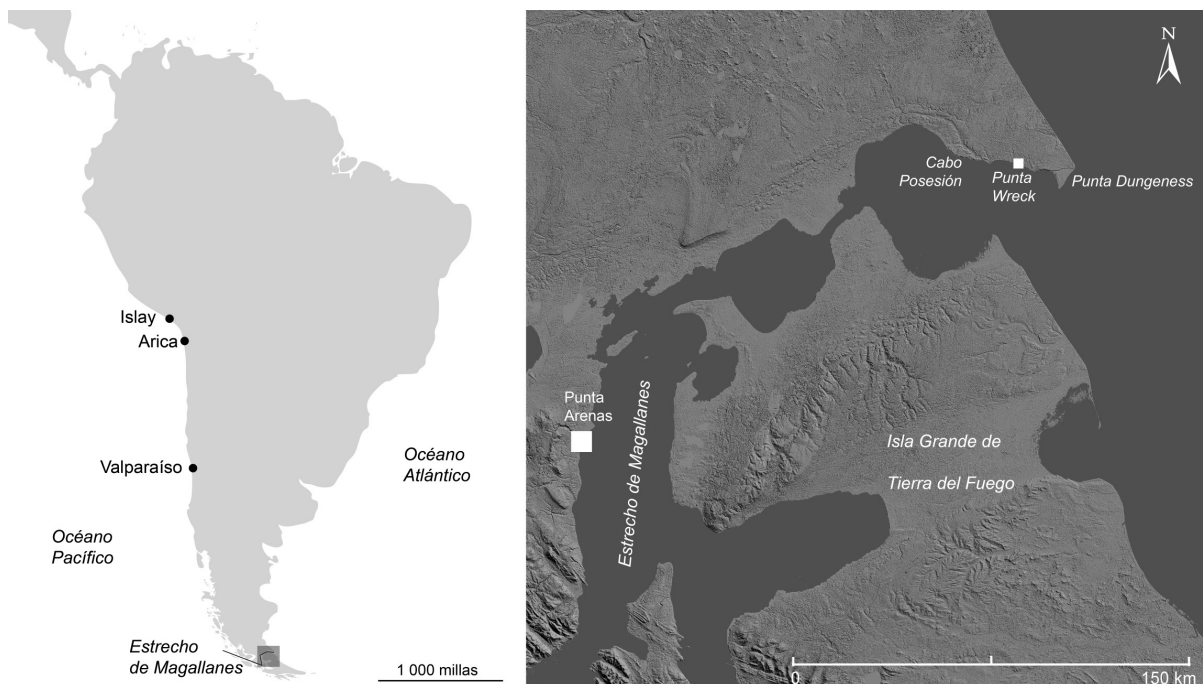


Fig. 1. Punta Wreck, en la costa nororiental del estrecho de Magallanes (Cartografía: elaboración propia).



Fig. 2. Vista aérea del pecio Anne Baker, tomada en orientación ESE/ONO. En trasfondo, se aprecia la laguna costera estacional con el sitio Punta Wreck-01 (Fotografía: GEA, UMAG).

El sitio se presenta bajo el aspecto de un conjunto de elementos estructurales característicos de un casco metálico, bien en conexión, bien disgregados y dispersos, los que conforman una concentración vagamente elíptica cuyas dimensiones aproximadas son: 59 m de longitud máxima y 29 m de ancho máximo (Fig. 2). Se puede observar en el yacimiento un apreciable número de restos que guardan relación con el aparejo, la jarcia, el equipamiento de la nave (cabrestante, molinete y pala del timón, entre otros componentes notables), así como numerosos elementos de cultura material, probable evidencia del cargamento: loza inglesa decorada por transferencia, botellas de vidrio, barras de metal de distintos módulos y formas, tres grandes estanques metálicos apilados, entre otros componentes. El material arqueológico se encuentra

bastante meteorizado, a excepción de los estanques de hierro, producto de su exposición a los agentes agresivos de su entorno dinámico y su ubicación en un contexto particularmente desfavorable para su conservación (Fig. 2).

A una distancia de 95 m al sur del sector de la proa, un ancla almirantazgo yace en posición de trabajo, todavía conectada al casco por su cadena, la que se extiende a lo largo de la playa (Fig. 3).

Los elementos constitutivos del casco evidencian una producción enteramente metálica, en cuya fabricación probablemente se empleó la técnica del pudelado¹ (*puddled iron*, Grantham, 1842, 1868; McCarthy, 1988), tanto para la totalidad de la estructura interna (varengas, cuadernas, baos, curvas de bao, puntales, sobrequilla, mamparos, etc.), como para el forro externo, conformado por planchas metálicas

¹ Técnica empleada desde 1783 en la fundición del metal con la que se conseguía un producto final más refinado, con bajo contenido de silicio y azufre, y que otorga al metal mayor resistencia, ductilidad y maleabilidad. Consistía en someter a un nuevo calentamiento en un horno de reverbero el arrabio colado generado tras el proceso de fundición en un alto horno, eliminando las impurezas y reduciendo el contenido de carbono por remoción manual y continua tras alcanzar una temperatura de entre 1.650 y 1.700 °C.



Fig. 3. El pecio Anne Baker (Fotografía: IANS).

remachadas y ensambladas a tingladillo. Cabe notar que, en el estado actual del yacimiento, no es posible apreciar la quilla por la ingente masa de elementos y agentes biológicos (*biofouling*) que la cubren. Los escasos elementos de madera que aún se conservan guardan relación con tracas de cubierta y elementos de motonería o partes de equipamientos.

El sitio se encuentra afectado por el régimen mareal por lo que sus elementos estructurales quedan expuestos o totalmente cubiertos por el agua según sea la amplitud de la marea del momento, lo que provoca variaciones importantes en el estado de conservación de dichos componentes. Algunos elementos estructurales como los baos, muestran síntomas de corrosión mucho menos avanzados en comparación con otros componentes. Como las planchas del forro externo o las cuadernas que al permanecer casi constantemente inmersas presentan efectos significativos de deterioro.

Esta diferencia de estado de conservación en los componentes de un mismo conjunto radica no solo en las condiciones ambientales en las que yacen desde su varadura, sino también en la composición del material empleado para su construcción (Fig. 4)².

El pecio metálico de punta Wreck es conocido localmente desde antaño y en algunas publicaciones fue referido como el vapor Anne Baker (Martinic, 1978, p. 96, 1995, p. 100; Prieto y Van de Maele, 1995, pp. 99-101). En el pabellón marítimo del Museo del Recuerdo en el Instituto de la Patagonia, Punta Arenas, se conservan numerosos elementos de cultura material recuperados del sitio, tales como fragmentos de loza decorada, elementos de motonería, así como dos anclas metálicas exhibidas en el patio frente a la entrada del pabellón. Asimismo, no es raro encontrar loza u otros elementos de cultura material presumiblemente extraídos del sitio Anne

² Determinados factores climáticos, mecánicos, químicos, geomorfológicos y antrópicos, entre otros, conforman un entorno agresivo para este tipo de estructura (McLeod, 1987, 1989; Memet, 2007). En 2019, estudios estructurales de carácter diagnóstico llevados a cabo por los autores del presente trabajo en el pecio del Ambassador (Monumento Histórico), comuna de San Gregorio, pusieron en evidencia los impactos generados por el contexto en la estructura metálica de esta embarcación de construcción mixta que, al igual que la Anne Baker, yace en la franja intermareal desde hace más de una centuria (Pujante *et al.* 2021).



Fig. 4. Ancla almirantazgo del pecio Anne Baker en posición de trabajo. A) grupo de cuadernas que sobresalen de la arena; B) nótese la importancia del biofouling que cubre intensamente gran parte de los elementos estructurales del casco (Fotografías: IANS).

Baker en las estancias aledañas, hasta el actual faro Dúngen o las instalaciones de ENAP, en bahía Posesión. Este proceso de recuperación en uno de los sitios de naufragio histórico más emblemáticos de la costa magallánica fue recientemente objeto de un estudio cuyos resultados preliminares han sido dados a conocer recientemente (Pollet *et al.* 2025).

ANTECEDENTES DEL NAUFRAGIO

Considerando que usualmente se le adscribe el nombre Anne Baker al pecio metálico de punta Wreck, recogemos a continuación algunos antecedentes acerca de la nave que, con esta denominación, figuró en las listas de las agencias de seguro marítimo entre 1854 y 1859, año en el que naufragó en la costa nororiental del estrecho de Magallanes (Lloyd's Register of Ships, 1834-1889).

La barca inglesa de casco metálico Anne Baker, matriculada en el puerto de Liverpool con el número oficial 10.501, arqueaba 415 toneladas de registro, medía 45,72 m (150 pies) de eslora, 7,72 m (25,4 pies) de manga y 4,88 m (16 pies) de puntal³. Fue construida y botada en 1854 en el astillero de Getty, Jones & Co. Según la documentación de la época, se trataba de un muy buen velero de tres mástiles, uno de esos famosos clíperes, veloces, finos y elegantes. Según se desprende de las descripciones, Anne Baker se caracterizaba por su atípico sistema de construcción, innovador, enteramente de hierro y, lo que la volvía especial, por su arboladura y jarcia, enteramente

metálicas también, esta última de alambre fabricado con tecnología heredada de la industria ferroviaria y telegráfica (The Liverpool Mail, octubre de 1854, p. 6).

Con varios viajes por el Mediterráneo y el Pacífico, la barca Anne Baker fue fletada nuevamente en Londres a finales de 1858 con destino a los puertos de Arica e Islay y escala en Valparaíso. La documentación de archivo no ha conservado información alguna sobre el cargamento que debía llevar. La nave zarpó de Londres en marzo de 1859 y, a mediados de junio, en su ingreso al estrecho de Magallanes, la tripulación se vio forzada a capear un temporal del tercer cuadrante que la obligó a fondear a unos 15 km al oeste de punta Dúngen, a la cuadra del monte Dinero. Finalmente, el temporal la arrojó sobre la actual punta Wreck. A pesar de los esfuerzos de los marinos para extraerla de la playa donde había encallado, la barca se perdió totalmente (The Cornish Telegraph, febrero 15 de 1860, p. 4). De esa maniobra hoy queda como evidencia una de sus anclas, aún visible a bajamar, cuya cadena todavía recorre la playa hasta conectar con el escoben que permanece entre los restos de la embarcación (Fig. 3).

Después de haber improvisado un campamento de fortuna en algún lugar de la playa al amparo de los elementos climáticos, donde permanecieron varios días, los naufragos fueron recogidos por el vapor Lima, de la Pacific Steam Navigation Company, y trasladados a Valparaíso (El Mercurio de Valparaíso, julio 16 de 1859, p. 3). El cargamento, valorado en

³ Las listas publicadas por el Lloyd's Register no mencionan sus dimensiones. Sin embargo, la información sí figura en el informe de inspección que sus visitantes efectuaron durante su construcción (Lloyd's Register, 1854).

200.000 pesos de la época, justificó que el capitán fletara en julio la barca Seine, recién comprada para este propósito por un armador chileno a un capitán francés, para embarcar su tripulación y tratar de salvar lo que aún se encontrara posible de rescatar. Así quedaron embarcadas en la Seine, dos tripulaciones y varias lanchas (El Mercurio de Valparaíso, agosto 15 de 1859, p. 1). El zarpe tuvo lugar el 13 de agosto y el 1 de septiembre la suerte les jugaría en contra de nuevo ya que, estando al ancla en el puerto de la Misericordia -entrada occidental del estrecho- la embarcación fue echada a la costa, perdiéndose totalmente, experimentando la tripulación de la Anne Baker un desafortunado segundo naufragio⁴.

Transcurridas tres semanas y habiendo reparado las lanchas averiadas, emprendieron el viaje hacia Punta Arenas. A su llegada a la colonia chilena fueron notificados por su gobernador, Jorge Schythe, de que ya no quedaba prácticamente nada de su nave, totalmente destruida y raqueada por los indígenas, de acuerdo con el informe de su capitán, George Gibson: *the governor informed us that the Anne Baker was entirely broken up, and the Patagonians had plundered the sails and all available cargo*.

Decidido el capitán a inspeccionar el casco y constatar el hecho por sí mismo, los marinos ingleses llegaron al sitio del naufragio el 5 de octubre. Allí, pudieron verificar que la embarcación se encontraba ya totalmente desmantelada y vaciado su cargamento:

Upon landing we found that what the governor said to be true: the ship was entirely broken up, excepting a portion from the fore hatch forward, the sides from that shaft were all gone, and a portion of the bottom was only kept in its place by the heavy part of the cargo remaining on it. We found a great number of bales much damaged on the beach, and cases: also thousands of bottles of beer, porter, &c. The spirits were all taken by the natives as well as all the ship's stores that could be got. (The Cornish Telegraph, febrero 15 de 1860, p. 4).

En consecuencia, el capitán y su tripulación decidieron regresar a Punta Arenas sin más resultados que algunos pobres efectos y elementos aislados. De ahí retornaron a Brasil a bordo del vapor de la marina imperial francesa, el Styx, desde donde pasaron a Inglaterra, arribando el 5 de febrero, casi un año después de su partida inicial. Las fuentes documentales mencionan que, desde ese momento, el gobernador de Punta Arenas envió varias expediciones al sitio del naufragio a fin de recuperar todo lo que pudiera ser útil para la colonia, en particular el metal. Una de estas expediciones fracasó al naufragar la lancha que llevaba los materiales recuperados (ANCH MI 404, pieza 139, 1860).

Poco tiempo después, a mediados de 1860, la barca chilena Lautaro, que había ido a Punta Arenas a provisionar la colonia, se dirigió al sitio del naufragio con los mismos objetivos y así aprovechar la oportunidad de obtener ingresos adicionales. Estando fondeada, se levantó un recio temporal del sur-suroeste que la hizo encallar y perderse totalmente, a muy poca distancia de la Anne Baker (ANCH MI 404, pieza 154, 1860).

En los años siguientes, los periódicos extranjeros mencionaron en varias oportunidades, la existencia de restos náufragos correspondientes a un casco metálico en la cercanía del monte Dinero, y a media distancia entre el cabo Posesión y punta Dúngenes, reportado por diversos navegantes -británicos principalmente- que pasaron por el estrecho, dándole probablemente en esa instancia al sitio, su nombre actual de punta Wreck (The London Evening Standard, mayo 7 de 1867, p. 2).

IDENTIFICACIÓN DEL PECIO

Pocos naufragios históricos en el estrecho de Magallanes han generado tantas actividades de recuperación como en el caso de la Anne Baker (Pollet *et al.* 2025). En este proceso histórico y continuo, radica probablemente la permanencia de su nombre en la literatura especializada, a pesar de que el sitio, finalmente, poco o nunca se ha consolidado como un objeto de investigación académica hasta ahora (Martinic, 1977, 1978; Prieto y Van de Maele, 1995; Pujante y Pollet, 2019). Desde este punto de

⁴ Poco tiempo después, de paso en puerto Misericordia, el navegante De Rochas divisa un campamento de náufragos reciente, probablemente adscrito a los náufragos de la barca Seine (De Rochas, 1861).

vista, en el momento de analizar el sitio como una oportunidad de abordar los alcances de este siniestro marítimo histórico como hito en la fase de contacto entre los grupos aónikenk y el hombre blanco, nos proponemos presentar a continuación, determinados elementos de identificación que fundamentan el desarrollo del actual estudio.

En primera instancia, el análisis de los restos arqueológicos de la embarcación perdida en punta Wreck permite descartar que esta fuera provista de un sistema de propulsión a vapor, a pesar de que su identificación como tal fue sugerida anteriormente por determinados autores y, hoy en día, sigue siendo identificada como un vapor en el actual pabellón marítimo del Museo del Recuerdo, en el Instituto de la Patagonia (Martinic, 1978, p. 96, 1995, p. 100; Prieto y Van de Maele, 1995, pp. 99-101). Aunque el sitio, como yacimiento arqueológico, presenta un avanzado estado de disgregación e impropia dispersión de elementos, aún conserva buena parte del sistema constructivo y determinadas partes de la arboladura, sin embargo no es posible apreciar ningún elemento que se relacione con algún sistema de propulsión a vapor: es particularmente notable la ausencia absoluta de elementos asociados con calderas, hélice o ruedas de paletas, ejes, motor, conducciones, etc. Más aun, la conservación del timón y su pala sugiere que, de haber existido tal sistema de propulsión, debería aun permanecer alguna evidencia asociada a estos elementos. Este no es el caso y los restos de arboladura y de jarcia que se conservan permiten sostener que la embarcación era propulsada a vela. En este sentido, el estudio de las fuentes documentales marítimas (listas de naves de agencias de seguro marítimo como el Lloyd's Register o equivalentes, registros de la British Merchant Navy y movimientos marítimos publicados en la prensa de la época, principalmente) no ha permitido detectar la existencia de ninguna embarcación a vapor con este nombre. Los restos arqueológicos corresponden, pues, a un antiguo velero de casco metálico.

En segunda instancia, el cotejo de la información aportada por las fuentes documentales y la espacialidad del sitio sugiere una fuerte correlación entre el yacimiento y el varamiento de la barca Anne Baker. En mayo de 1867 una noticia marítima anónima publicada en la prensa británica reporta:

The wreck of an iron ship has been found halfway between Cape Possession and Dungeness Spit. The vessel appears to have drifted ashore, with two anchors down and is entirely broken into pieces, nothing remaining but part of the bow and a few of her ribs. Her name, "Thomas Daniel, of Liverpool", was found cut on an oar, while on her capstan was "J. Shepherd and Co. Baffin-street Liverpool" and on a large iron box, "Fawcett. Preston and Co." A little to the westward of this wreck is another of a wooden vessel, which appears to have been a barque of 400 to 500 tons. Some of her crew must have reached the shore alive, and remained for some time, as there are remains of a hut near the spot and many fragments of clothes, & C. are scattered about the vicinity. (The Shields Daily Gazette, mayo 8 de 1867, p. 3).

La fecha de este avistamiento coincide con la expedición hidrográfica de la H.M.S. Nassau, a cargo del comandante R. C. Mayne. No sería de extrañar que esta noticia proviniera de uno de sus integrantes. Sea como sea, el contenido del reporte es consistente en determinados aspectos con los acontecimientos relativos al naufragio de la Anne Baker, así como con el estado en que había quedado su casco en la costa. Cabe notar aquí el empleo del término *ship*, y no *steamship* o *steamer*, correspondiente, por lo tanto, a un velero con aparejo de fragata. El pecio avistado era, pues, el de un velero de casco metálico. La descripción de los restos es, por otra parte, muy similar a la que el capitán George Gibson había hecho siete años antes, en su informe. Además, la referencia a la existencia de otro pecio, con casco de madera, a poca distancia y con un tonelaje consistente con el de la barca chilena Lautaro, varada y perdida en 1860 en el intento de extraer especies de la Anne Baker⁵, no deja de llamar la atención y, en esta parte de la costa nororiental del estrecho, de acuerdo con los registros disponibles, sólo puede significar que la noticia de 1867 se refería a ambas, aunque sin

⁵ 296 toneladas de registro de acuerdo con su patente (ANCH MM 112. Patentes de navegación 1851-1857).

nombrarlas. Su ubicación a media distancia entre el cabo Posesión y la punta Dúngenes coincide plenamente con la posición actual del pecio metálico y permite sostener que el avistamiento, por lo tanto, se relacionó con él.

El naturalista R. Cunningham, quien publicó los resultados de sus estudios y relatos del viaje de la H.M.S. Nassau mientras se encontraba comisionado en la expedición hidrográfica, constató la presencia, cerca del cabo Posesión, de un pecio metálico:

About noon, some of the men, who had gone off on a stroll to the westward, returned with the news that there was the wreck of a large iron ship lying on the beach at some distance. We therefore walked down to the beach in the course of the afternoon to see her, and I have seldom witnessed a more eloquent demonstration of the feebleness of human workmanship as contrasted with the power of the elements, then she presented to our gaze as we approached her. She lay on the sand, broken into large fragments. Her bows still remained in one mass, the figure-head crusted over with mussels, and one of her anchors attached in readiness to be let go, while the other two, one of which yet retained its connection with her great chain-cable, lay half-buried in the sand. All around were scattered yards of galvanised iron rigging, and the remains of her cargo, consisting of sledgehammer heads, flat irons, spades, shovels, pincers, bits, stirrups and spurs, together with her strong box, with the door rent off, and fragments of cups and plates, etc. (Cunningham, 1871, pp. 117-119).

El argumento de una correspondencia espacial entre la ubicación citada en la referencia y la que posee el pecio de punta Wreck cobra especial consistencia. En este contexto, la indicación por las fuentes documentales de elementos de jarra metálica, junto a la evidencia material disponible, tal y como lo planteamos en otra publicación (Pollet *et al.* 2025), constituye un elemento decisivo para la identificación del pecio como la barca Anne Baker (Tabla 3).

EL PECIO ANNE BAKER Y LOS AÓNIKENK

Al llegar la noticia del naufragio a Valparaíso, junto a los náufragos, cundió la inquietud acerca de su cargamento. La preocupación parecía justificarse, principalmente, en que había quedado a merced de los indígenas:

Según un aviso mandado a publicar por el Sr. Cónsul de S.M.B., la barca Anne Baker, que encalló últimamente en una playa en el interior del Estrecho de Magallanes, reclama auxilio para poner en salvo su cargamento: al efecto Su Señoría llama a propuestas a los navieros. Nos ocurre preguntar: ¿quién ha quedado al cargo de su cargamento, habiéndoles venido en el vapor Lima el capitán y tripulación de la Anne Baker? ¿Habrán los patagones o los lapones [sic] de la Tierra del Fuego, respetado el cargamento de la Anne Baker? Mucho lo dificultamos. Véase ahora toda la importancia que tendría para Chile y para el comercio del Pacífico el establecimiento de vapores remolcadores en el Estrecho. (El Mercurio de Valparaíso, julio 18 de 1859, p. 3).

Mientras el capitán de la Anne Baker fue advertido por el gobernador de Punta Arenas de que su nave había sido saqueada por los indígenas tehuelches, por una afortunada casualidad, un occidental había asistido en calidad de testigo y nos proporcionó una mirada documentada desde los propios aborígenes al proceso que los llevó a acudir al sitio del naufragio para sacar provecho (el gobernador dice, “saquear”) del cargamento y, de manera general, lo que materialmente pudieran recuperar.

Pionero en el proceso de evangelizar y documentar a los tehuelches, el protestante alemán Teófilo Schmid integró y acompañó en los primeros años de su misión a una partida aónikenk, entre 1858 y 1860, recorriendo con ellos, al alero del cacique As-Caik, las estepas de la Patagonia austral, desde Río Gallegos a San Gregorio. Integrante de la South American Missionary Society, Schmid comunicó sobre los avances y resultados de su misión a través de una abundante correspondencia, la que se publicó

tardíamente a modo de compilación en una obra de referencia, "Misionando por Patagonia austral 1858-1865" (1964), que desarrolla una narrativa característica del siglo XIX en contexto misionero, donde se intercalan referencias a la sociedad indígena tehuelche y descripciones de la colonia occidental en Magallanes. De este modo, Schmid se convirtió en un testigo de primer plano acerca de los eventos ocurridos en Punta Arenas y en proto-etnógrafo de los aónikenk, con quienes la colonia mantenía relaciones sostenidas.

Recorriendo la costa nororiental del estrecho de Magallanes, según Schmid, en las semanas consecutivas al siniestro marítimo, los aónikenk acudieron con él en dos ocasiones al sitio del naufragio:

[...] proseguimos hasta la entrada del Estrecho, donde los indios hallaron un buque naufragado como un mes antes de nuestro arribo. Era un magnífico barco, con casco de hierro, procedente de Liverpool y llamado *Anne Baker*. *Gemóki* y yo llegamos tarde al campamento, distante una media milla del lugar del naufragio. La mayoría de los indios habían llegado al sitio antes que nosotros; acercándose al buque, hallaron mucha bebida en la playa y ahora estaban totalmente ebrios. Algunos llegaron al campamento en ese repugnante estado, mientras otros permanecieron junto al naufragio para seguir bebiendo. Tarde en la noche se supo en el campamento que había estallado una gran pelea entre los indios y que uno se hallaba muerto; algo más tarde llegaron noticias sobre la muerte de otros dos, a consecuencia de las heridas sufridas; otros habían quedado heridos en la cara, brazos y otras partes del cuerpo. Fue una noche terrible y pocos fueron los indios que se acostaron a dormir. En vista del peligro de tanta ebriedad, se decidió abandonar el lugar y seguir viaje al norte, para regresar al punto del naufragio un mes más tarde [...] Ensillaron sus mejores caballos y se ataviaron con las vestimentas más alegres (hechas con los géneros que habían sacado del buque) [...] Emprendimos nuevamente la marcha al otro día, esta

vez hacia el lugar del naufragio, al que llegamos seis días después. Otra vez se generalizó la borrachera y continuó hasta que abandonamos la comarca; los indios iban a diario en busca de más bebidas, muy abundantes por tratarse de un barco casi enteramente cargado con ellas. Las olas habían despedazado completamente el casco desde nuestra visita anterior y gran parte de la carga yacía desparramada por la playa; los nativos se pusieron a acarrear afanosamente cuanto hallaban, apoderándose de géneros, ropa blanca y utensilios de cocina como cacerolas y sartenes, sin olvidar nunca de traer, de paso, una buena dosis de alcohol, cuanto más fuerte mejor. Aunque ebrios, se comportaron más o menos decentemente mientras duró el saqueo; pero una tarde renacieron, repentinamente, sus instintos belicosos: unos procedieron a cargar sus armas de fuego, otros prepararon las lanzas y aquellos que no poseían tales implementos se armaron de un cuchillo en una mano y las boleadoras en la otra. Así equipados, se aprestaron a iniciar la riña; comenzaron a hacer girar las bolas, a blandir cuchillos y apuntarse mutuamente las lanzas, decididos a matarse o a herirse sin compasión alguna ni preocupación por las consecuencias. Las mujeres, que contemplaban la escena a cierta distancia, empezaron a entonar cantos plañideros mientras los niños, sentados en un montículo que se elevaba detrás de los toldos, miraban como si se tratara de una función especialmente organizada para su esparcimiento. Vi que algunas mujeres corrían entre los hombres, con un cuchillo en una mano y sujetando con la otra al marido, hermano o pariente, tratando de desarmarlos o disuadirlos de su intento. De pronto y sin más motivo que para iniciarla, dieron por terminada la gresca y se dispersaron, sin derramar una gota de sangre, quizá movidos por las súplicas de las mujeres. Aun así, no abandonaron el campamento hasta haber terminado toda la provisión de bebida disponible.

El 12 de septiembre nos alejamos de este campamento en dirección a las serranías de San Gregorio. El hijo de As-caik, Gemóki, partió hacia el norte en compañía de varias familias, buscando, según dijeron, un caballo que perdieran unas semanas atrás. Cuando nos aproximábamos a la serranía, todos los indios que no habían participado en la excursión de Gemóki decidieron hacer una visita a Punta Arenas, para vender las mercaderías obtenidas en el naufragio [...] (Schmid, 1964, pp. 30-32).

Más allá de la escena de embriaguez que alimentara el *topos* del indígena adicto a la bebida alcohólica en la literatura de la época y la literatura especializada (Martinic, 1995; Mayorga, 2020a y b), se puede deducir de los pasajes en cuestión, que la noticia del expolio al naufragio llegó al gobernador de Punta Arenas porque, precisamente, los mismos indígenas habían encontrado una fuente de ingresos que sabían iba a interesar a la población occidental de la colonia. Cabe interrogarse si ese interés de índole “comercial” que integraba el circuito de intercambios existente desde hacía casi dos décadas entre los tehuelches y la colonia de Fuerte Bulnes primero, Punta Arenas después, redundaba asimismo en un interés más práctico: el de sacar provecho a un sitio que les proporcionaría una abundante fuente de materiales que habían aprendido a emplear para la fabricación de sus propias herramientas, en particular el hierro y el vidrio. El casco metálico de la Anne Baker, sus pertrechos y su cargamento, convertían el sitio en una suerte de “ferretería” accesible y abundante, considerando las necesidades materiales de los aónikenk. Sin embargo, a diferencia de otros autores que describieron prácticas de fabricación de objetos indígenas sobre vidrio o metal (Coppinger, 1899, p. 120), Schmid no aporta información que permita interpretar que la extracción de elementos del naufragio tuviera este fin.

EL CARGAMENTO: EVIDENCIA DOCUMENTAL Y ARQUEOLÓGICA

Tal y como quedó planteado anteriormente, el pecio Anne Baker fue referido por varios navegantes quienes, penetrando al estrecho de Magallanes, solían arrimarse a la costa norte para navegar con relativa seguridad y capear el elemento climático adverso en su travesía, pudiendo así avistar el pecio (Mayne, 1874; SHOA, 2010). En otras oportunidades, como en el caso de expediciones hidrográficas, las exploraciones que determinados naturalistas efectuaron durante sus misiones proporcionaron antecedentes sobre el estado de los restos de la embarcación en tiempos no tan alejados del naufragio.

Es así como el cotejo de fuentes documentales, generadas en un lapso de tiempo acotado en torno al siniestro, permite acopiar un inédito cuerpo de antecedentes acerca del cargamento que Anne Baker llevaba. Resumimos en la Tabla 1 la información obtenida de esas fuentes:

Cabe advertir que en dos ocasiones las fuentes documentales hacen referencia directa a la llegada a Punta Arenas de la partida aónikenk, quien ofrecía en venta o intercambio las especies extraídas del pecio, con un especial énfasis en la ropa y las bebidas alcohólicas⁶. A través de este cuerpo documental, podemos deducir el alto valor del cargamento, tanto para los indígenas como para los tripulantes de la nave, lo que justificó los intentos del capitán Gibson por salvarlo. El cargamento consistía, pues, en productos variados, abarcando herramientas, equipamientos domésticos, equipamientos de producción, guarniciones de caballería, metal para la fundición o usos indeterminados (hierro y metal amarillo)⁷, ropa, loza y bebidas alcohólicas diversas. En el momento de naufragar la barca Anne Baker era una verdadera ferretería naval (*ship supplier*)⁸.

Con respecto a los materiales asociados al pecio, las primeras prospecciones sistemáticas

⁶ Reportes del capitán Gibson y del capitán del U.S.S. Wyoming.

⁷ La presencia de metal amarillo en una embarcación de casco metálico no se asocia con su sistema constructivo, por ende, su presencia en el sitio debería guardar relación con algún elemento del cargamento o de equipamiento del buque (McCarthy, 2005, pp. 115-117).

⁸ Cabe preguntarse al respecto si, considerando la naturaleza del cargamento y el destino de la Anne Baker (Arica e Islay), no se trataba de suministros destinados a la industria minera del norte chileno actual (territorio del Perú entonces).

Tabla 1. Lista de las piezas que conformaban el cargamento de la Anne Baker, de acuerdo con las fuentes documentales.

Autor	Cargo	Referencia	Elementos
J. Schythe	Gobernador de Magallanes	ANCH, Fondo Min. Int., v. 404.	Hierro en barras, picos, palas, tenazas de carpintero, torno de herrero, fardos de bayetilla, ganchos, metal amarillo.
G. Gibson	Comandante de la Anne Baker	The Cornish Telegraph, 1860, p. 4.	Botellas de cerveza, licores, etc., por millares. Cajones y fardos de todo tipo.
R. Cunningham	Naturalista de la H.M.S. Nassau	Cunningham, 1871, p. 119.	Jarcia en hierro galvanizado, estribos, espuelas, palas, picotas, tenazas, brocas, planchas, platos, tazas, entre otros.
Indeterminado	Capitán del U.S.S. Wyoming, buque de la marina norteamericana	The New York Times, 1860, p. 2.	Cobertores y franelas.

* Entiéndase para planchar la ropa.

llevadas a cabo permitieron apreciar elementos de cultura material de diferente índole, muchos de ellos adheridos al metal por efectos de la corrosión que genera concreciones. De esta forma, la identificación de elementos de metal que formaban parte del cargamento está en consonancia con las descripciones obtenidas de algunas de las fuentes mencionadas anteriormente, por ejemplo, las referencias a la lancha enviada por el gobernador Schythe y de la barca Lautaro, ambas cargadas con el metal extraído de la barca Anne Baker. Otros materiales

hallados *in situ* corresponden a fragmentos de loza de diferentes tipos y formas, fragmentos de vidrio negro grueso, en su mayoría fondos de botellas, y partes de la jarcia (Tabla 2 y Fig. 5).

Sin embargo, la particularidad del sitio Anne Baker estriba en que, producto de su lejanía y de su carácter aislado, fue durante muchos años el objeto de múltiples actividades de extracción, controlada o descontrolada. Hoy en día, el Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, custodia una colección variada e importante de artefactos recolectados en

Tabla 2. Elementos de cultura material que forman parte del cargamento, encontrados *in situ* en el pecio Anne Baker.

Materialidad	Tipo	Forma	Funcionalidad	Marca / id.	Imagen
Loza	Transfer print Azul	Plato o bandeja	Servicio de mesa	[LA]SSO// [W. B]aker & [Co.]	Fig. 5F
Loza	Transfer print Café	Taza	Servicio de mesa	[G.] Smith & Co.// [ancla]	Fig. 5E
Loza	Transfer print Rosado Serie Lasso W. Baker & Co.	Tazón o fuente	Servicio de mesa	—	Fig. 5D
Vidrio	Negro	Botella	Contenedor	—	Fig. 5A
Hierro	Pudelado (?) (puddled iron)	Pletina	Materia prima	—	Fig. 5B
Hierro	Galvanizado (?)	Barras (iron pigs)	Materia prima	—	Fig. 5C
Hierro	Galvanizado (?)	Cubos troncocónicos	Almacenaje o destinado para algún proceso de producción	—	Fig. 5G



Fig. 5. Elementos de cultura material que forman parte del cargamento, referenciados en Tabla 2 (Fotografías: IANS).

el pecio durante las décadas de 1980 y 1990, bajo la dirección de Mateo Martinic y, posteriormente, con la participación de uno de los autores del presente trabajo. En la Tabla 3 y Fig. 6 se presenta una selección representativa de estos.

El conjunto de fragmentos de loza inglesa pone de manifiesto una importante variedad de tipos, formas, decoraciones y marcas de fábrica (estampillas) que permiten sostener que formaron parte del cargamento, y no representan el servicio de la tripulación a bordo: platos, tazones, tazas, bandejas, fuentes, entre otros, producidos en talleres del condado de Staffordshire, sureste de Liverpool, entre los cuales destacan el reconocido alfarero William Baker y el productor George Smith (Coysch

y Henrywood, 1982, p. 340; Godden, 1971, p. 48). La presencia de su estampa en fragmentos presentes tanto en el pecio como en las colecciones del Instituto de la Patagonia confirma la procedencia de estas últimas.

Cabe destacar que, formando parte de los elementos estructurales del pecio, se registró un cable de alambre de hierro, tipificado como parte de un obenque, cabo firme que forma parte de la jarcia mayor y que, a modo de tensor, permitía sujetar la arboladura a la mesa de guarnición o al trancanil del casco. Este componente está conformado por hilos metálicos trenzados helicoidalmente, técnica muy similar a la empleada para los cables del telégrafo (Celoria, 2013; Liffen, 2013). La identificación y

Tabla 3. Elementos de cultura material de la Anne Baker que se conservan depositados en el Instituto de la Patagonia.

Materialidad	Tipo	Forma	Funcionalidad	Marca	Imagen
Madera	Vigota	Redonda	Elemento de jarcia muerta	—	Fig. 6A
Madera	Vigota	Redonda	Elemento de jarcia muerta	—	Fig. 6C
Hierro	Eslinga	Cable formado por torones de hierro	Elemento de jarcia muerta	—	Fig. 6B
Loza	<i>Transfer print</i> Azul Serie Lasso W. Baker & Co.	Plato hondo o fuente	Servicio de mesa	—	Fig. 6I
Loza	<i>Transfer print</i> Rosado Serie Lasso W. Baker & Co.	Indeterminado	Servicio de mesa	—	Fig. 6K
Loza	<i>Transfer print</i> Rosado	Plato redondo	Servicio de mesa	LASSO// W. Baker & Co. (rotulado "Ann Baker")	Fig. 6L
Loza	<i>Transfer print</i>	Plato o bandeja	Servicio de mesa	G. Smith & Co.// [ancla]	Fig. 6D
Loza	<i>Transfer print</i> Azul Serie Lasso W. Baker & Co.	Plato o bandeja	Servicio de mesa	—	Fig. 6F
Loza	<i>Transfer print</i> Azul Serie Lasso	Plato	Servicio de mesa	[LASSO]W. Baker [& Co.]	Fig. 6E
Loza	<i>Transfer print</i> Café	Tazón	Servicio de mesa	—	Fig. 6J
Loza	<i>Transfer print</i> Café	Indeterminado	Servicio de mesa	—	Fig. 6G
Loza	<i>Transfer print</i> Azul cobalto	Indeterminado	Servicio de mesa	—	Fig. 6M
Loza	<i>Transfer print</i> Rosado	Tazón	Servicio de mesa	—	Fig. 6H

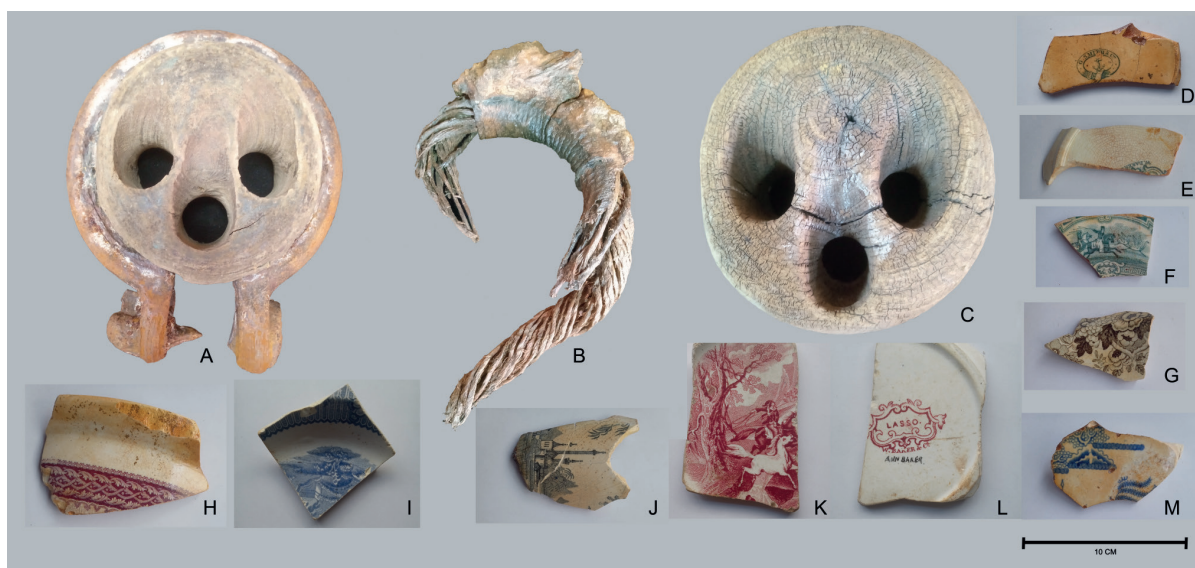


Fig. 6. Elementos de cultura material hallados en la Anne Baker que forman parte del fondo de colecciones del Instituto de la Patagonia, referenciados en Tabla 3 (Fotografía: T. Duprau).

la materialidad del elemento es una evidencia del reemplazo del cáñamo por el metal en la cabullería, siendo esta característica un rasgo distintivo al momento de individualizar el pecio, particularidad consistente con las fuentes oficiales relacionadas con la embarcación.

En el exterior del pabellón marítimo se exhiben dos anclas que dicen provenir del sitio y se presume pertenecen a la Anne Baker, sin embargo, un análisis preliminar comparativo con el ejemplar conservado *in situ* nos permite poner en duda dicha asociación, dejando abierta la posibilidad de que las anclas pudieran pertenecer a la barca Lautaro (Fig. 7).

Tal y como se mencionó anteriormente, materiales arqueológicos presumiblemente recolectados del pecio se encuentran dispersos y depositados en determinados lugares de la costa de San Gregorio. Su identificación y el registro de testimonios locales permiten adscribir con cierto grado de confianza su procedencia. En la Tabla 4 se recopilan los materiales significativos revisados en estas pequeñas colecciones privadas.

EL SITIO ARQUEOLÓGICO PUNTA WRECK-01

Distante aproximadamente 500 m del litoral en línea recta y 800 m al noroeste del pecio Anne Baker (distancias consideradas a partir del punto central), se abre una vega, o laguna de régimen estacional, rodeada por cordones dunarios litorales, los que proporcionan un buen abrigo contra los vientos imperantes. La vega se proyecta en orientación noroeste-suroeste alcanzando una amplia superficie de ca. 2,35 ha, y dimensiones máximas de 270 m de noroeste a sureste, y 150 m de noreste a suroeste. La laguna presenta evidencias de aguas estacionales; su superficie, de matriz limo arenosa, está salpicada de una vegetación esteparia. Se puede apreciar, asimismo, huellas de ganado y caballo, corroborando la presencia de animales que vienen a alimentarse e hidratarse en la laguna misma (Figs. 2 y 9).

En un sector adosado a un pequeño relieve de baja altura, las prospecciones arqueológicas llevadas a cabo en 2024 y 2025 por los autores del presente trabajo, permitieron identificar y registrar en la parte noreste de la vega una concentración



Fig. 7. Anclas recogidas del sitio Anne Baker, Pabellón marítimo del Museo del Recuerdo, Instituto de la Patagonia. (Fotografía: IANS).

de evidencias arqueológicas de clara adscripción europea de época histórica, junto con otras, no tan claras, indígenas. A pesar de su relativa dispersión, cabe notar que la mayoría se concentra en un mismo perímetro reducido de unos 1.766 m², sugiriendo que se relacionaría con un mismo evento conformando un sitio arqueológico (Gallardo y Cornejo, 1986).

En muchos casos, los elementos de cultura material hallados en la superficie de la vega, se encuentran parcialmente, o casi totalmente, colmatados por el sedimento delatando así un contexto de depósito dinámico, dependiente del régimen estacional de la laguna. De este modo, resulta razonable plantear que otros artefactos podrían conservarse formando parte de la matriz sedimentaria y, por lo tanto, otorgando al sitio un determinado potencial estratigráfico del cual poder obtener, tanto cualitativa como cuantitativamente, mayores evidencias aplicando un estudio más focalizado.

Evidencias materiales registradas en el sitio Punta Wreck-01

Sobre la superficie del sitio se ha constatado una variedad importante de materiales que espacialmente se concentran, de forma mayoritaria, en el sector norte de su perímetro (Fig. 10).

Tabla 4. Elementos de cultura material recolectados en el Anne Baker que se conservan en colecciones privadas.

Lugar	Materialidad	Tipo	Forma	Funcionalidad	Marca	Imagen
Faro Dúngenes	Loza	<i>Transfer print</i> Azul cobalto	Plato o bandeja	Servicio de mesa	—	Fig. 8A
Faro Dúngenes	Loza	<i>Transfer print</i> Azul cobalto	Plato o bandeja	Servicio de mesa	—	Fig. 8B
Faro Dúngenes	Loza	<i>Transfer print</i> Rosado Lasso Serie W. Baker & Co.	Fuente	Servicio de mesa	—	Fig. 8C
Faro Dúngenes	Loza	<i>Transfer print</i> Azul Lasso Serie W. Baker & Co.	Plato o bandeja	Servicio de mesa	—	Fig. 8D
Faro Dúngenes		<i>Transfer print</i> Azul cobalto	Indeterminado	Servicio de mesa	—	Fig. 8E
Ea. Los Pozos		<i>Transfer print</i> Café	Jarrón	Servicio de mesa	—	Fig. 8F
Ea. Los Pozos		<i>Transfer print</i> Azul Lasso Serie W. Baker & Co.	Plato o bandeja	Servicio de mesa	—	Fig. 8G
Ea. Los Pozos		<i>Transfer print</i> Café	Tazón	Servicio de mesa	—	Fig. 8H
Ea. Los Pozos		<i>Transfer print</i> Rosado Lasso Serie W. Baker & Co.	Tazón	Servicio de mesa	—	Fig. 8I
Ea. Los Pozos		<i>Transfer print</i> Azul cobalto	Plato	Servicio de mesa	—	Fig. 8J
Ea. Los Pozos	Hierro	-	Herradura	Equipamiento de cabellería	—	Fig. 8K
Ea. Los Pozos	Madera y hierro	-	Barril	Recipiente	—	Fig. 8L
Ea. Los Pozos	Loza	<i>Transfer print</i> Rosado	Tazón o jarrón	Servicio de mesa	—	Fig. 8M
Ea. Los Pozos	Loza	<i>Transfer print</i> Azul Lasso Serie W. Baker & Co.	Plato hondo	Servicio de mesa	—	Fig. 8N

Dicha variedad está representada por vidrio de distintos tipos de recipientes contenedores (botellas cilíndricas y cuadrangulares, en color azul o negro, y translúcidas), metal, loza (de los tipos azul, rosado y café) y cuentas de collar decoradas.

Vidrio

En el sitio Punta Wreck-01, se encuentran numerosos fragmentos de vidrio correspondientes a recipientes de distintos tipos: botellas de sección cilíndrica y sección cuadrangular mayoritariamente en color negro opaco y, en menor proporción, en azul e incoloro (Figs. 10 y 11).

Gran parte de los fragmentos parecen corresponder a formas características, fondos y partes superiores de los recipientes (cuello, boca, hombro), salpicados de numerosos fragmentos informes de pequeño tamaño. La importante meteorización y erosión de los restos de vidrio podría deberse tanto a factores ambientales y climáticos como a un posible efecto de pisoteo por animales.

La concentración y distribución de las formas representadas del material vítreo sugieren una intervención antrópica selectiva. En determinados sitios indígenas históricos de la Patagonia continental, el vidrio se asocia con frecuencia a la fabricación de raspadores cuyos procesos de adquisición, técnicas de producción y de selección han sido bien estudiados en contextos tehuelche, desde la provincia de Santa Cruz hasta la costa del estrecho de Magallanes. En aquellos casos publicados, cabe notar que el cuerpo de las botellas fue seleccionado de preferencia para la fabricación de los raspadores, en detrimento de los fondos y cuellos (Belardi *et al.* 2025; Jackson, 1991; Nuevo-Delaunay, 2007; Nuevo-Delaunay *et al.* 2017; Nuevo-Delaunay *et al.* 2020). En este sentido, si bien no se evidencia preliminarmente el proceso claro de retocado en los fragmentos de vidrio encontrados en el sitio Punta Wreck-01, llama la atención la presencia mayoritaria de partes inferiores y superiores de recipientes y la casi ausencia de fragmentos que guardan relación con los cuerpos, lo que sugiere una posible selección con estos fines.



Fig. 8. Elementos de cultura material recuperados en la Anne Baker que forman parte de colecciones privadas, referenciados en Tabla 4 (Fotografías: T. Dupradou).

Lítico

Un par de pedernales o piedras de fusil relacionados con el sitio y que permanecen hoy en los depósitos del Instituto de la Patagonia, bien pueden indicar su reutilización como raspadores (presencia de evidencias de retoque) o empleadas como piedras de fusil, armamento que los propios aónikenk ya poseían (Martinic, 1987) (Fig. 12). Aunque los pedernales no forman parte del conjunto de elementos que pudimos constatar *in situ* durante nuestras prospecciones por haber sido recuperados

en un momento anterior, consideramos necesario incorporarlos en este apartado por su relevancia para la contextualización del sitio.

Cuentas

En el sitio se pudieron identificar siete cuentas, enteras o fragmentadas, de dos tamaños distintos (8x7 mm y 9x8 mm) y cuatro colores diferentes (celeste, verde esmeralda, rojo y blanco) (Fig. 13).

Las cuentas presentan motivos decorativos distintivos, de colores diferentes al fondo base,

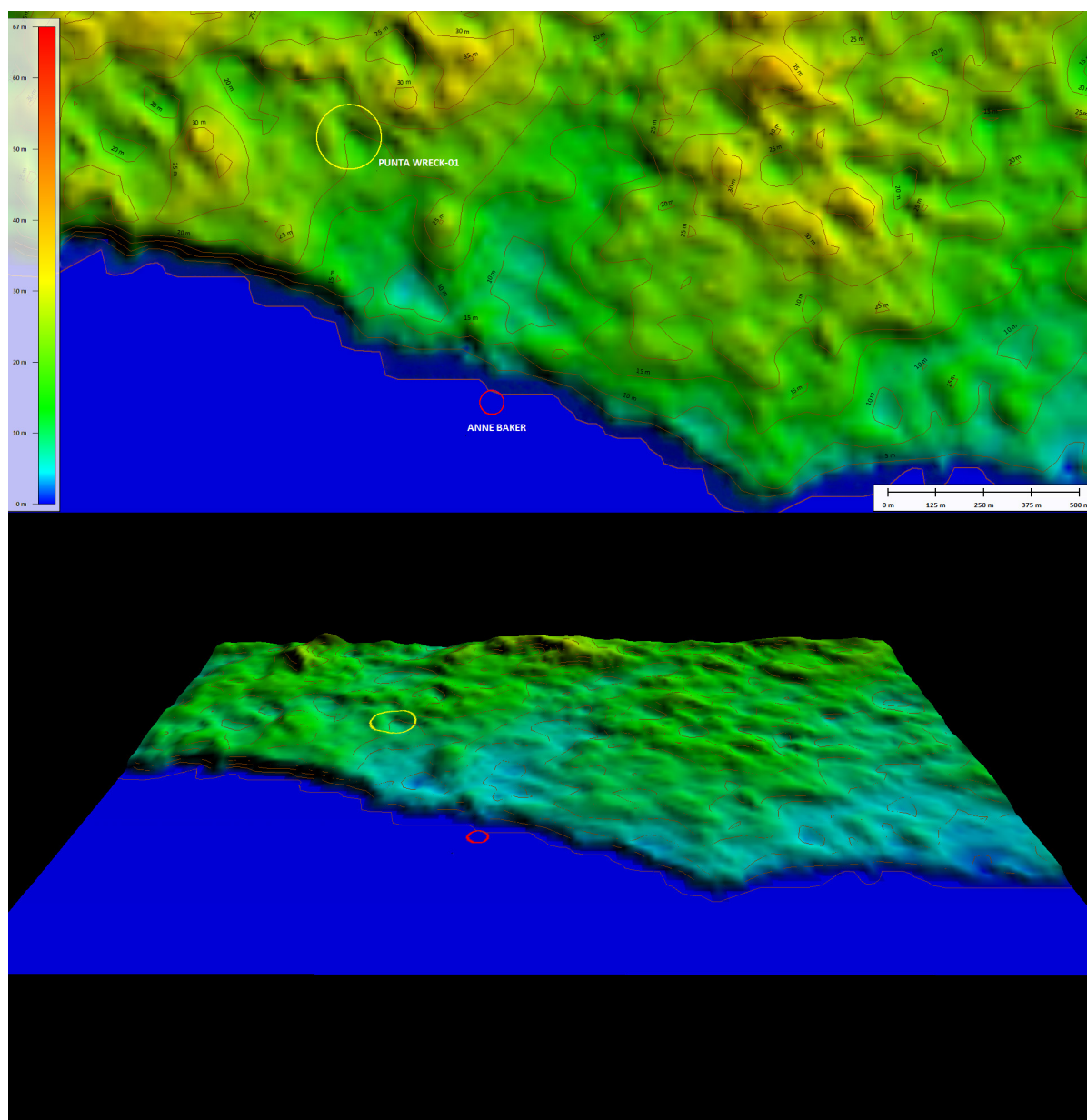


Fig. 9. Modelo topográfico. Distribución espacial de los sitios Anne Baker y Punta Wreck-01 (Cartografía: elaboración propia).

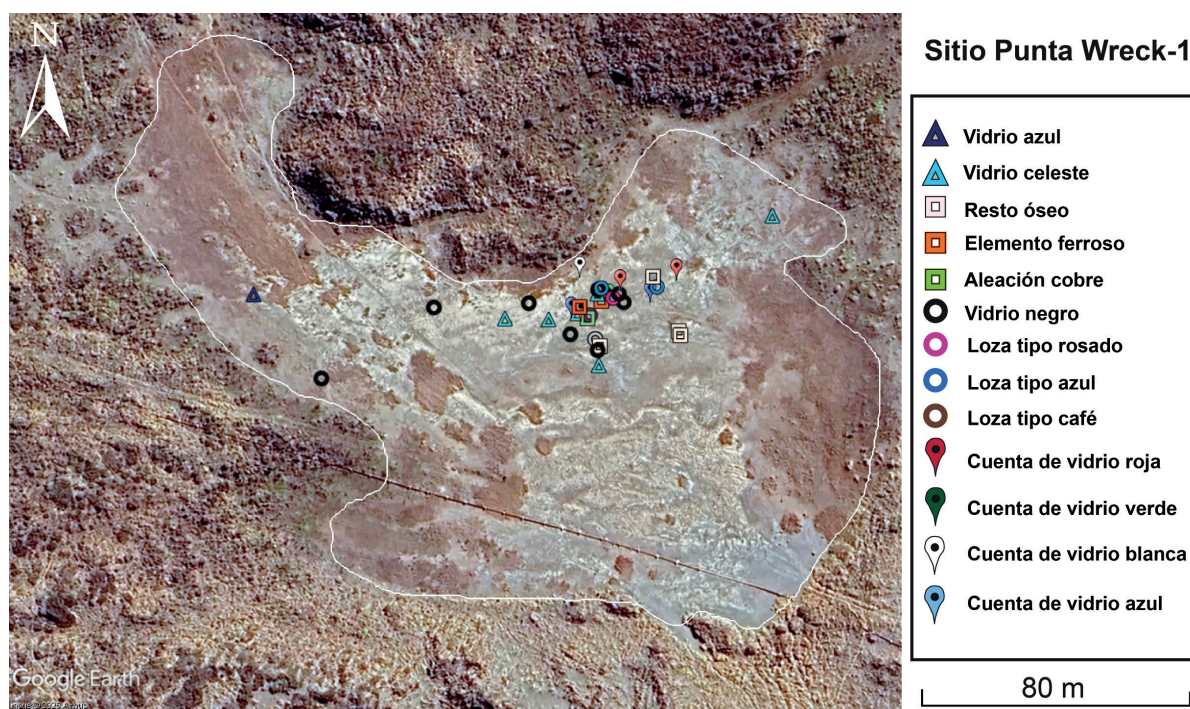


Fig. 10. Distribución espacial de artefactos en el sitio Punta Wreck-01 (Cartografía: elaboración propia).

en forma de pequeñas ondulaciones o anulares. El hallazgo de cuentas está bien documentado en sitios históricos aborígenes de la Patagonia continental, así como su uso por los tehuelches como elementos ornamentales (Belardi *et al.* 2025; Hajduk, 1987; Martinic, 1995; Martinic y Prieto, 1985-1986) (Fig. 14), sin embargo, no hemos encontrado evidencia documental que permita explicar su presencia en el sitio Punta

Wreck-01 vinculada directamente con el pecio Anne Baker. Como mercancía, las cuentas no aparecen mencionadas formando parte del cargamento en las fuentes anteriormente citadas. Aun con todo, recogemos la comunicación del Sr. Andrade (Q.E.P.D.), conocedor del pecio, quien tuvo a bien indicarnos que, décadas atrás, pudo constatar la presencia de cuentas entre los elementos del naufragio. Esta información

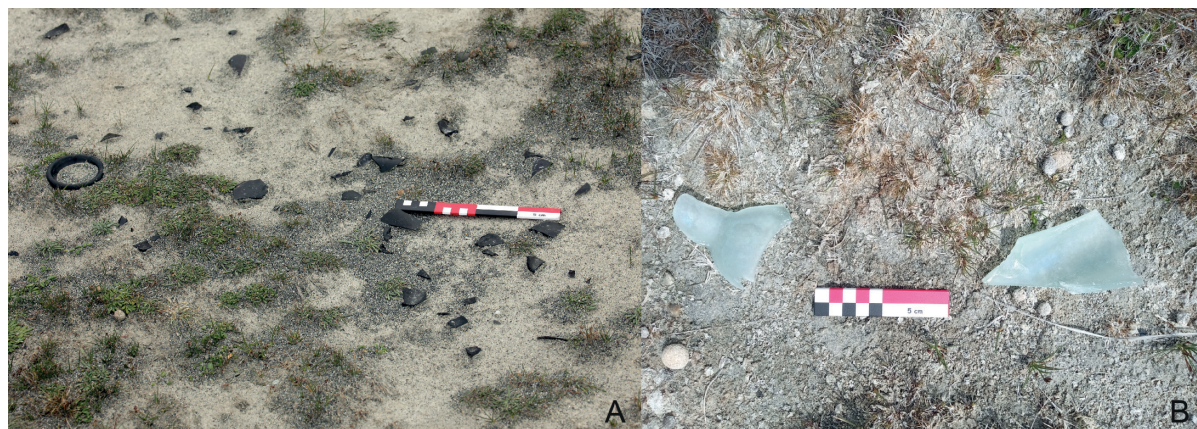


Fig. 11. Restos de vidrio negro (A) y celeste (B) en el sitio Punta Wreck-01 (Fotografías: T. Dupradou).

descontextualizada, si fuese correcta, tampoco permitiría interpretar de manera decisiva si las cuentas formaron parte del cargamento o si habían sido malogradas por los indígenas durante el proceso de extracción de especies del pecio. Por otro lado, según la clasificación de Quimby, citado por Mazzanti, estas cuentas serían de producción bastante anterior a la fecha del naufragio, lo que avalaría su origen indígena (Mazzanti, 2007, p. 180).

En espera de mayores evidencias, consideramos su hallazgo como un indicador de la presencia indígena en el sitio histórico Punta Wreck-01.

Elementos metálicos

Escasos elementos metálicos fueron hallados en el sitio, todos ellos en estado avanzado de corrosión. Formando parte del conjunto de piezas metálicas se identificaron barras, partes de pletinas curvadas en forma de aros de refuerzo o abrazaderas que evocan a los zunchos (flejes) que se emplean en la sujeción de las duelas de madera de una barrica o tonel y una cabilla de hierro que podría corresponder a algún elemento de unión de un casco de embarcación (Fig. 15).

Restos óseos

Hallados con cierta frecuencia, restos óseos de animales -guanacos y caballos, entre otros-, atestiguan un evento relacionado con actividades



Fig. 12. Pedernal o piedra de fusil (Fotografía: V. Sierpe).

de faenamiento propias de los grupos indígenas, de acuerdo con las marcas de intervención antrópica observadas (Fig. 16). En ausencia de datación, su asociación espacial con el resto de los hallazgos plantea la hipótesis que podrían formar parte del mismo evento antrópico que dio origen al sitio.

Loza

La loza y la cerámica también están poco representadas en el sitio. Sin embargo, los motivos de los escasos fragmentos encontrados permiten establecer una relación con los hallados en el pecio Anne Baker. Se trata de fragmentos informes de loza blanca, decorada por impresión, la que ostenta motivos y colores variados, principalmente azul, rosado y café. Dos fragmentos en particular, decorados con motivos florales y geométricos en azul, encuentran un exacto paralelo con la loza del



Fig. 13. Cuentas encontradas en el sitio histórico Punta Wreck-01 (Fotografías: C. Pollet).

pecio, lo que permite afirmar, con toda probabilidad, que proceden del sitio del naufragio (Fig. 17).

Por otro lado, la evidencia arqueológica recolectada en la costa nororiental del estrecho demuestra que los artefactos del Anne Baker se dispersaron ampliamente a través de la red de uso y/o intercambio indígena y los núcleos de población nacional. De esta forma, algunos de estos materiales, principalmente la loza, encuentran paralelos en otros contextos que jalonan las rutas tradicionales de tránsito frecuente de los aónikenk en su desplazamiento desde y hacia Punta Arenas (Martinic, 1995), tal y como ocurre en cabo Negro (bahía Laredo), donde las investigaciones sobre los cazadores-recolectores del istmo de Brunswick han confirmado en campamentos ubicados más al sur la presencia de loza con motivos idénticos a los registrados en el pecio (Prieto, 1988); y en Dinamarquero, sitio arqueológico bien conocido por ser parte de la ruta aónikenk (Martinic, 1995; Martinic y Prieto, 1985-1986). Además, un entierro de niña aónikenk en la costa norte del estrecho de Magallanes incluyó como ajuar un estribo de bronce y un fragmento de loza de iguales características registradas en el pecio, así como monedas chilenas, elementos de un collar que acompañaba el cuerpo, datadas entre los años 1855 a 1859, fecha coincidente con el naufragio (Prieto y Schidlowsky, 1992). La distribución de estos hallazgos pone de manifiesto la circulación a larga distancia de los bienes a través de rutas de trueque indígena y, en otros casos, muestran el valor simbólico y social adquirido por estos productos, trascendiendo su función meramente utilitaria.

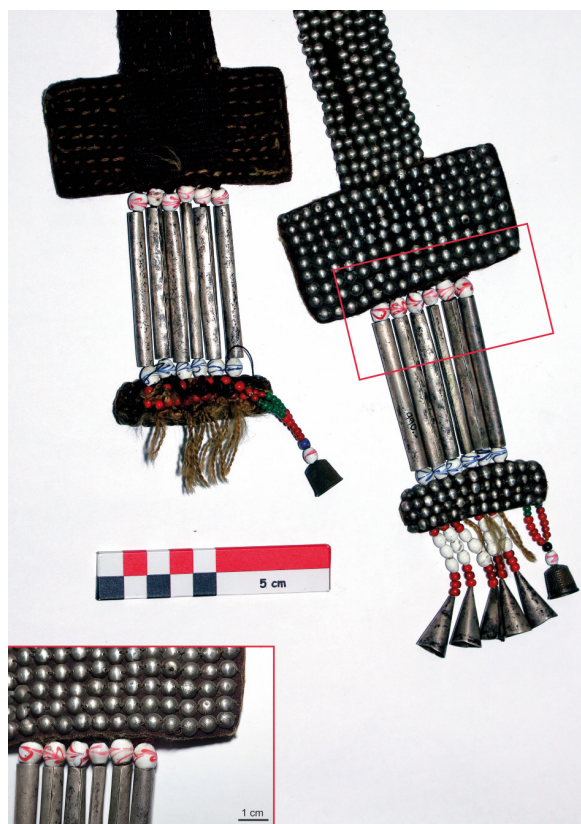


Fig. 14. Colgante de plata "Araucano-Tehuelche" de las colecciones del Museo Maggiorino Borgatello (Punta Arenas, Chile), adquirido a fines del siglo XIX por el Padre salesiano Maggiorino Borgatello en la provincia de Santa Cruz (AMMB, cuaderno 028c, 1917). Nótese el paralelo, en tamaño, color y diseño, con las cuentas encontradas en el sitio Punta Wreck-01 (Fotografía: T. Dupradou).



Fig. 15. A) Cabilla de hierro; B) posible cabeza de remache (Fotografías: C. Pollet).



Fig. 16. Restos óseos con huellas de percusión: A) *Equus* sp.; B) *Lama guanicoe*.



Fig. 17. A) Loza decorada por impresión, tipo azul con motivos florales y geométricos, encontrada en el sitio Punta Wreck-01; B) loza encontrada en el pecio, colección Estancia Los Pozos (Fotografías: IANS).

DISCUSIÓN

Asimilación y transformación tecnológica indígena

La irrupción en aguas magallánicas a partir de 1520, de embarcaciones y sociedades oriundas de contextos ajenos y significativamente distintos a los espacios geográfico, cultural, social y tecnológico que enmarcaban la vida humana en la Patagonia austral desde aproximadamente 13.000 años atrás, dio lugar a numerosos encuentros con sus habitantes ancestrales que se manifestaron en actividades interesadas de intercambio o en episodios de

violencia. Con posterioridad, el asentamiento del hombre blanco en el estrecho de Magallanes, a partir de 1843, marcó una segunda etapa durante la cual se producirán, de manera irreversible, acelerada y consolidada, ciertos hitos fundacionales para el devenir de las comunidades patagónicas (colonización extranjera y nacional impulsada por el Gobierno chileno en 1867, implementación de la carrera de vapores con recalada en Punta Arenas, colonización de la Isla Grande de Tierra del Fuego en la penúltima década del siglo). Desde entonces el contacto entre los cuatro grupos aborígenes, que habitaban en las costas o vivían surcando las aguas del estrecho, y la sociedad occidental, tuvo

importantes repercusiones, no solo en los patrones de ocupación de su espacio, sino también en la modificación sustancial de sus modos de vida y su ergología -incorporación o uso puntual de objetos de manufactura occidental (metal, vidrio, loza, cerámica, etc.)-, la que obtuvieron mediante intercambio, o pudieron progresivamente recolectar en sitios de ocupación occidental históricos: sitios de naufragio, desechos en la costa, botaderos, sitios habitacionales o productivos, entre el siglo XVI y principios del XX (Martinic, 1995; Martinic y Roehrs, 1991; Nuevo-Delaunay *et al.* 2017). Tanto en la literatura etnohistórica como en la arqueológica abundan referencias en este sentido, proporcionando registros y evidencias de este proceso que comprende la totalidad de los grupos indígenas que gravitaron en torno a las aguas magallánicas.

La integración en el siglo XVIII, recurrente desde el XIX, de materialidades nuevas y elementos de cultura material de procedencia y/o tradición occidental en la ergología de los aónikenk, constituyen un claro indicador, como se ha mencionado, de contactos sistemáticos con los navegantes y, posteriormente, los colonos magallánicos (Martinic, 1995; Martinic y Prieto, 1985-1986; Martinic y Roehrs, 1991; Mayorga, 2020a y b; Nuevo-Delaunay, 2012). Mientras determinados autores sugieren que el aprovechamiento del recurso oportunista fue marginal (Jackson 1991, p. 61), existen referencias etnohistóricas claras acerca de que las etnias que habitaron el espacio del estrecho de Magallanes eran conscientes del potencial que un naufragio representaba para ellos como fuente de aprovisionamiento material, en especial si el naufragio contenía material vítreo y metálico (Llorca-Jaña, 2012):

In former years, before vessels entered the Strait of Magellan and before the passage around Cape Horn was discovered, the Onas tipped their arrows with flint: but since white men have invaded these waters their misfortunes have been the fortunes of the Indians. From the many wrecks thrown upon the rocky shores during the past three hundred years the aborigines have obtained

glass, with which they now point their arrows; and also iron of which they make knives (Cook, 1900, pp. 108-109).

Refiriéndose a los canoeros que residen en la isla Dawson, Ángel Benove, coadjutor salesiano y cofundador del Museo territorial de Magallanes, actual Maggiorino Borgatello, menciona:

Ya hace unos 25 años desde el año 95 que empezaron a dejar de hacer [puntas de flecha] de piedras pues encontrando botellas por las playas empezaron a hacerlas de vidrio por ser más suave el hacerlas y tal vez más provechosa para el objeto (AMMB, cuaderno 028c, 1917, p. 15).

El sitio arqueológico Punta Wreck-01, inédito hasta ahora, se caracteriza, como hemos visto, por la presencia de material histórico cuya procedencia consideramos estaría en el naufragio. Si bien, en base a ello, pudiera relacionarse *a priori* con el campamento de los náufragos, estimamos que varios elementos deberían permitir descartar dicha relación. En primer lugar, la ubicación relativa entre el sitio Punta Wreck-01 y el pecio Anne Baker es concordante con las descripciones proporcionadas por Schmid: el campamento aónikenk había sido instalado a “media milla” al noroeste del naufragio, una distancia y una orientación que coinciden con la situación actual. En segundo lugar, a la vez que las fuentes documentales sugieren que los náufragos se habían instalado a proximidad de la embarcación varada, con mucha lógica considerando que debían vigilar el paso de eventuales buques que pudieran rescatarlos,⁹ uno de los autores del presente trabajo pudo detectar, hace ya más de treinta años, posibles evidencias de un campamento en el límite entre las dunas y la playa, tal y como menciona la noticia publicada en la prensa británica al respecto de una improvisada cabaña en las cercanías del naufragio y restos de pertenencias esparcidos en torno a ella (The Shields Daily Gazette, 1867). Desafortunadamente, con el paso del tiempo, las evidencias materiales no se han conservado y durante las prospecciones realizadas en el marco del proyecto no se logró

⁹ Debido al cordón de dunas litoral es imposible monitorear el paso de embarcaciones por el estrecho de Magallanes desde el sitio Punta Wreck-01.

registrar a cabalidad dicho rasgo en las proximidades del pecio. En definitiva, el cotejo entre las fuentes documentales y la evidencia arqueológica actual permitiría descartar que el sitio Punta Wreck-01 pueda asociarse a un campamento de naufragos.

En última instancia, tal y como se manifiesta en Punta Wreck-01, los sitios de ocupación indígena en la costa nororiental del estrecho tienden a ubicarse entre las dunas más protegidas, como puede verse en los sitios-campamento más cercanos a los sectores de punta Daniel, estancia Monte Dinero (Prieto, 2021) y punta Dúngen (Massone, 1984), con presencia mayoritaria de material lítico, huesos y conchas. Sin embargo, aunque en este caso la presencia del pecio y del material histórico asociado a él pudo condicionar la elección del espacio de ocupación, lo que implicaría un cambio en el patrón de asentamiento de los grupos aónikenk adoptado desde la incorporación del caballo, el sitio conserva aún un atributo importante relacionado con el uso de este animal: la necesaria visibilidad y el control de la manada de équidos que acompañaba a sus moradores. Con todo, la permanencia en este sitio debió ser de corta duración debido a la violencia que lo caracterizó, según relata Schmid. Esto explicaría la presencia de sólo algunos restos de guanaco y caballo consumidos *in situ*.

CONCLUSIONES

Ocurrido en contexto aónikenk, el caso del naufragio de la barca Anne Baker resulta fundamental para comprender la capacidad de agencia y resiliencia cultural de los pueblos indígenas australes ante el contacto. Lejos de la pasividad, la evidencia arqueológica e histórica demuestra que los indígenas integraron estratégicamente los productos occidentales en su propia tecnología y economía.

Tempranamente, en el siglo XVI, Pedro Sarmiento de Gamboa (1950) los observa portando cuentas vítreas y paños europeos, mientras J. Narborough encuentra un punzón hecho con un clavo de hierro entre los objetos abandonados apresuradamente por los patagones en la costa atlántica en 1670. Evidentemente, con el aumento del comercio y la exploración, los naufragios se harían más y más frecuentes y su aprovechamiento mayor.

La evidencia documental permite sostener que el pecio de la Anne Baker se convirtió para los aónikenk en una verdadera “chatarra naval”; abundante fuente de materiales que fue aprovechada, asimilada y distribuida activamente por la red social indígena, la que, al mismo tiempo, parecía ensombrecerse por la incorporación del “hecho social” que representa el consumo de alcohol; costumbre cada vez más enraizada que poco a poco iba minando las relaciones, con resultado de muerte y, tal vez, de resquemores venideros. Todo un proceso social que la investigación actual, en colaboración con el estudio del patrimonio náutico, continúa documentando.

A pesar de que la evidencia arqueológica documentada en el sitio Punta Wreck-01 permite sostener una relación directa con el sitio del pecio Anne Baker, desde la perspectiva arqueológica aún nos parecen escasos los elementos que permitirían fundamentar de manera sólida el carácter indígena del sitio, siendo especialmente patente la ausencia de materiales líticos diagnósticos, a excepción de un pedernal retocado. A pesar de ello, la (provisoria) ausencia de evidencia lítica podría deberse a que, en la segunda mitad del siglo XIX se encontraba en franco proceso de desuso entre los aónikenk, y/o al carácter preliminar del presente trabajo. Aun así, sostenemos que, en un contexto histórico donde la presencia del hombre blanco en aquella costa del estrecho de Magallanes se reduce todavía a eventos puntuales (exploraciones, naufragios), el cotejo entre la evidencia documental y la evidencia arqueológica disponible, y la existencia de elementos cuya presencia sugeriría prácticas preferentemente indígenas, son aspectos que permiten definir a Punta Wreck-01 como sitio de contacto material entre indígenas de la Patagonia austral y europeos, hipótesis que ameritaría ser comprobada a futuro con la implementación de investigaciones arqueológicas en mayor profundidad que contemplen excavaciones con control estratigráfico y recolección sistemática de materiales con su estudio consiguiente.

AGRADECIMIENTOS

Dirigimos nuestros agradecimientos a las siguientes instituciones y personas por su apoyo respectivo a las investigaciones que permitieron el

desarrollo del presente trabajo: Ilustre Municipalidad de San Gregorio, Museo del Recuerdo-Instituto de la Patagonia (UMAG), ENAP, Grupo de Estudios Ambientales (GEA-UMAG), Claudio Oyarzo, Mariella Andrade, Thierry Dupradou, Pedro Cárdenas, Barbara Jones y Max Wilson de Lloyd's Register Foundation.

BIBLIOGRAFÍA

- Bascuñán, C., Eichholz, M., y Hartwig, F. (2011). *Naufragios en el océano Pacífico sur*. Vol. 1. *Territorio Antártico Chileno, Cabo de Hornos, estrecho de Magallanes, Archipiélago de Chiloé, Valdivia*. Reed. Taurus y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Belardi, J.B., Carballo, F., Borrero, L.A., e Iparraguirre, A. (2025). El cañadón Mack-Aike (cuenca media del río Gallegos, Santa Cruz, Argentina): persistencia de las ocupaciones-cazadoras recolectoras en el sector norte del Campo Volcánico Pali-Aike. *Magallania*, 53(9), 1-20. <http://doi.org/10.22352/MAGALLANIA20255309>
- Celoria, F. (2013). Some Specimens of Early Telegraph Cables in the Science Museum. *Industrial Archaeology Review*, 35(1), 54-64. <https://doi.org/10.1179/iar.1978.3.1.54>
- Cook, F.A. (1900). *Through the First Antarctic Night, 1898-1899. A narrative of the Voyage of the "Belgica" Among the Newly Discovered Lands and Over an Unknown Sea about the South Pole*. William Heinemann, Londres.
- Coppinger, R.W. (1899). *Cruise of the 'Alert': Four years in Patagonian, Polynesian and Mascarene Waters (1878-82)*. Swan Sonnenschein & Co.
- Coysh, A.W., y Henrywood R.K. (1982). *The Dictionary of Blue and White Printed Pottery, 1780-1880*. The Antique Collector's Club Ed.
- Cunningham, R. (1871). *Notes on the Natural History of the Strait of Magellan and West Coast of Patagonia made during the Voyage of H. M. S. Nassau in the Years 1866, 67, 68 y 69*. Edmonson y Douglas. <https://doi.org/10.5962/bhl.title.52152>
- De Rochas, V. (1861). Journal d'un voyage au détroit de Magellan et dans des canaux latéraux de la côte occidentale de la Patagonie : 1856-1859. *Le Tour du Monde. Nouveau Journal des Voyages*, II(1), 209-236.
- Gallardo, F., y Cornejo, L. (1986). El diseño de prospección arqueológica: un caso de estudio. *Chungara*, 16-17, 409-420.
- Godden, G. (1971). *Jewitt's Ceramic art of Great Britain. 1800-1900*. Arco Publishing Company.
- Grantham, J. (1842). *Iron as a material for ship-building*. Lace & Addison.
- Grantham, J. (1868). *Iron ship building with practical illustrations*. Virtue and Co.
- Hajduk, A. (1987). Cuentas vítreas de sección estrellada, provenientes de Rey Don Felipe, antigua fundación hispana de fines del siglo XVI (Patagonia austral chilena). *Anales del Instituto de la Patagonia*, 17, 41-46.
- Jackson, D. (1991). Raspadores de vidrio en Dinamarquero: reflejo de una encrucijada cultural. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, 20, 57-67.
- Liffen, J. (2013). Telegraphy and Telephones. *Industrial Archaeology Review*, 35(1), 22-39. <https://doi.org/10.1179/0309072813Z.000000000014>
- Llorca-Jaña, M. (2012). Of "Savages," Shipwrecks and Seamen: British Consular Contacts with the Native People of Southern South America during the 1820s and 1830s. *International Journal of Maritime History*, XXIV(2), 127-154. <https://doi.org/10.1177/084387141202400206>
- Lloyd's Register of Ships (1834-1899). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping (vols. 1855 a 1860)*. Cox & Wyman.
- Martinic, M. (1978). Restos de naves en las costas centro orientales del estrecho de Magallanes. *Revista de Marina*, 722, 95-100.
- Martinic, M. (1987). El uso de armas de fuego por los aónikenk. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 17, 35-40.
- Martinic, M. (1995). *Los Aónikenk: historia y cultura*. Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- Martinic, M., y Prieto, A. (1985-1986). Dinamarquero. Encrucijada de rutas indígenas. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, 16, 53-84.
- Martinic, M., y Roehrs, H. (1991). Hallazgo de un asentamiento colonizador en la costa de Bahía Santiago (Estrecho de Magallanes). Evidencias de relación pionero-indígena. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*. 20, 45-56.
- Massone, M. (1984). Los paraderos tehuelches y prototehuelches en la costa del estrecho de Magallanes (una aproximación teórica y metodológica). *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, 15, 30-35.
- Mayne, R.C. (1874). *Derrotero del estrecho de Magallanes y canales que conducen al golfo de Penas*. Imprenta de la Patria, Valparaíso.

- Mayorga, M. (2020a). Seal-skinners lobeando en territorio chono, aónikenk y chilote, 1830-1845. *Estudios atacameños*, 64, 85-107. <https://doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2020-0005>
- Mayorga, M. (2020b). *Pieles, tabaco y quillangos. Relaciones entre loberos angloestadounidenses y aborígenes australes en la Patagonia (1780-1850)*. Colección Cultura y Naturaleza, Vol. II. Ediciones de la Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio.
- Mazzanti, D.L. (2007). *Arqueología de las relaciones interétnicas posconquista en las sierras de Tandilia*. [Tesis doctoral]. Universidad de Buenos Aires.
- McCarthy, M. (1988). The iron hull: a brief history of iron shipbuilding. En M. McCarthy (Ed.), *Iron Ships & Steam Shipwrecks: Papers from the First Australian Seminar on the Management of Iron Vessels & Steam Shipwrecks* (pp. 219-223). Western Australia Maritime Museum.
- McCarthy, M. (2005). *Ships Fastenings, From Sewn Boat to Steamship*. Texas A&M University Press.
- McLeod, I.D. (1987). Corrosion of metals. En C. Pearson (Ed.), *Conservation of Maritime Archaeological objects* (pp. 68-98). Butterworths. <https://doi.org/10.1016/B978-0-408-10668-9.50010-1>
- McLeod, I.D. (1989). The application of corrosion science to the management of maritime archaeological sites. *Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology*, 13(2), 7-16.
- Memet, J.B. (2007). The corrosion of metallic artefacts in seawater: descriptive analysis. En P. Dillmann, G. Beranger, P. Piccardi y H. Matthiesen (Eds.), *Corrosion of Metallic Heritage Artifacts* (pp. 152-169). Woodhead Publishing. <https://doi.org/10.1201/9781439824054.ch9>
- Nuevo-Delaunay, A. (2007). Tecnología vítrea en el siglo XX, Lago Strobel (Santa Cruz, Argentina). En F. Morello, M. Martinic, A. Prieto y G. Bahamonde (Eds.), *Arqueología de Fuego-Patagonia. Levantando piedras, desenterrando huesos...y develando arcanos* (pp. 853-859). Ediciones CEQUA.
- Nuevo-Delaunay, A. (2012). Disarticulation of Aónikenk Hunter-Gatherer Lifeways during the Late Nineteenth and early Twentieth Centuries: Two Cases Studies from Argentinean Patagonia. *Historical Archaeology*, 46(3), 149-164. <https://doi.org/10.1007/BF03376875>
- Nuevo-Delaunay, A., Belardi, J.B., Carballo, F., Saletta, M.J., y De Angelis, H. (2017). Glass and stoneware knapped tools among hunter-gatherers in southern Patagonia and Tierra del Fuego. *Antiquity*, 91(359), 1330-1343. <https://doi.org/10.15184/aqy.2017.125>
- Nuevo-Delaunay, A., Belardi, J.B., y Carballo, F.M. (2020). Nuevas evidencias de sitios arqueológicos tehuelche/aónikenk-mapuche (Siglo XX) en Santa Cruz, Patagonia (Argentina). *Magallania*, 48(1), 161-172. <https://doi.org/10.4067/S0718-22442020000100161>
- Pollet, C., Pujante P., y Prieto, A. (2025). Des Indiens, de l'eau-de-vie et des musées : l'épave du trois-mâts barque Anne Baker, naufragé au détroit de Magellan en 1859 (punta Wreck, Chili). *Archaeonautica*, 23, 193-198.
- Prieto, A. (1988). Cazadores-recolectores del Istmo de Brunswick. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, 17(1), 17-38.
- Prieto, A. (dir.) (2021). 1071867. *Informe final de la actualización del catastro georreferenciado de sitios arqueológicos de Magallanes*. Corporación Nacional de Desarrollo Indígena.
- Prieto, A., y Van de Maele, M. (1995). Varazones de ballenas y siniestros en el estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia, Serie Ciencias Humanas*, 23, 95-103.
- Prieto, A., y Schidlowsky, V. (1992). Un enterratorio de niña Aonikenk en laguna Sota. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 21, 63-71.
- Pujante, P., y Pollet, C. (2019). Potencialidad del patrimonio náutico del estrecho de Magallanes como base para el desarrollo en la región del turismo de intereses especiales. En J. Gómez, A. Svoboda y A. Banegas (Eds.), *Arqueología de la Patagonia: El Pasado en las arenas. Actas de las X Jornadas de Arqueología de la Patagonia* (pp. 215-226). Conicyt, IDEAUS.
- Pujante, P., Pollet, C., y Memet, J.B. (2021). *Patrimonio marítimo de Magallanes. II. Documentación estructura con carácter diagnóstico del clíper Ambassador, Monumento Histórico (San Gregorio, XII Región de Magallanes y de la Antártica chilena)*. Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática.
- Schmid, T. (1964) [1858-1865]. *Misionando por Patagonia austral, 1858-1865. Usos y costumbres de los indios patagones*. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.
- SHOA (2010). *Derrotero de la costa de Chile. IV. Estrecho de Magallanes y aguas adyacentes*. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.
- Vidal Gormaz, F. (1901). *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Imprenta Elzeviriana.

Fuentes de Archivo

- Archivo Nacional de Chile, Ministerio de Marina, v. 112. Patentes de navegación, 1851-1857. Patente N° 437, Barca Lautaro, 1852.
- Archivo Nacional de Chile, Ministerio del Interior, v. 404. Correspondencia de Magallanes, 1859-1866. Pieza N° 139. Jorge Schythe, Gobernador de Magallanes, al ministro de Interior, Punta Arenas, 1 de agosto de 1860 [2 fj.].
- Archivo Nacional de Chile, Ministerio del Interior, v. 404. Correspondencia de Magallanes, 1859-1866. Pieza N° 154. Jorge Schythe, Gobernador de Magallanes, al ministro de Interior, Punta Arenas, 14 de septiembre de 1860 [2 fj.].
- Archivo del Museo Maggiorino Borgatello, Punta Arenas. Cuaderno 028c. Apuntes del Hno. Salesiano Ángel Benove, Cofundador del Museo, 1917.
- Lloyd's Register Foundation. Marine records. Classification and Survey. Port Box Series. Iron. Iron ship survey reports 681-939 and related documentation: Iron Ships Report for Anne Baker, 18th December 1854 (LRF-PUN-IRONN431A-0042-R).

Fuentes periodísticas

- El Comercio de Valparaíso* (1860). "Naufragio", septiembre 15, p. 3.
- El Mercurio de Valparaíso* (1859). "Buque perdido", julio 16, p. 3.
- El Mercurio de Valparaíso* (1859). "Buques para Magallanes", julio 18, p. 3.
- El Mercurio de Valparaíso* (1859). "Movimiento marítimo", agosto 15, p. 1.
- The Cornish Telegraph, Mining, Agricultural and Commercial Gazette* (1860). "Report of Captain George Gibson", febrero 15, p. 4.
- The Liverpool Mail* (1854). "Wire Rope", octubre 28, p. 6.
- The London Evening Standard* (1867). "Straits of Magellan", mayo 7, p. 2.
- The New York Times* (1860). "Straits of Magellan. Cruise of the United States Steam-sloop Wyoming. The Patagonian Coast. Nature of the Country. Peculiarities and Avocations of the Native.", julio 20, p. 3.
- The Shields Daily Gazette 1867. "Shipwrecks in the Straits of Magellan", mayo 8, p. 3.