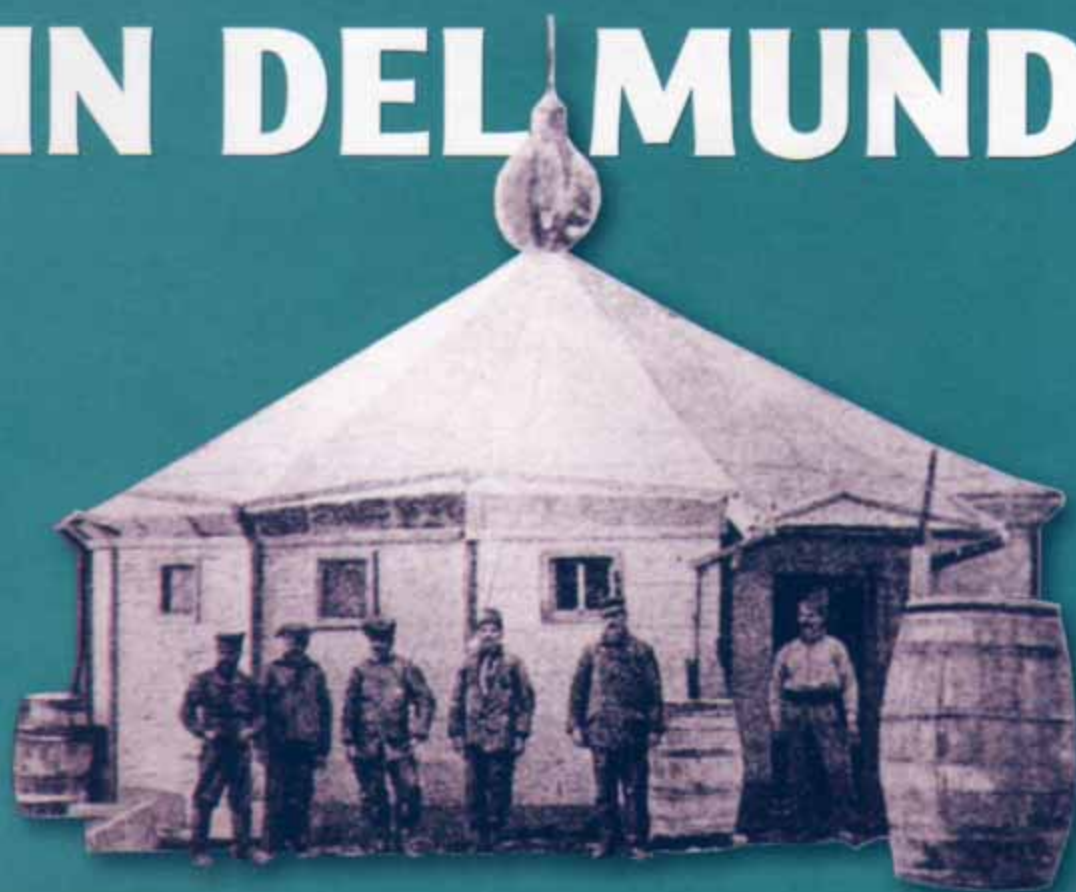


Lic. Carlos Pedro Vairo

LA ISLA DE LOS ESTADOS Y EL FARO DEL FIN DEL MUNDO



Museo Marítimo de Ushuaia



ZAGIER & URRUTY
PUBLICATIONS



De la Asociación Civil Museo Marítimo de Ushuaia

Sabemos que la vida es un constante cambio y para nosotros 1996 significó un gran cambio, tanto por el incremento de las actividades, como en las autoridades navales.

Cuando un grupo de personas unidas dentro de un Museo se dedican a trabajos que en realidad no revisten una importancia primordial ni a la política ni al que hacer económico, estos cambios pueden afectar mucho; más si pensamos que la actividad que desarrollamos la hacemos dentro de una Base Naval que está abocada a una compleja modernización.

Es así que tenemos que agradecer al Almirante Carlos Marrón y al Secretario General Naval Contra Almirante Leonidas J. Llano el inmediato apoyo al trabajo que veníamos haciendo y a los proyectos que teníamos en desarrollo que involucraba, en muchos momentos, a unidades de la Armada y su personal.

También la rápida comprensión por parte de distintos funcionarios a nivel Nación que colaboraron para que los trabajos fueran realizados correctamente y sin dilaciones ni trabas. Como lo hizo la Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Sitios Históricos a través de su Presidenta la Lic. Magdalena Failace.

A la Base Naval Ushuaia en su conjunto que, a través de su Comandante el Contra Almirante Don Mario E. García, continuó brindándonos el apoyo para que las obras que parecían difíciles las solucionáramos inmediatamente y aquellas casi imposibles, solo tardáramos un poco.

Al Senador de la Nación Don Carlos Manfredotti que siempre nos acompañó y empujó.

Puesta en valor del Edificio del Ex Presidio:

A la Municipalidad de Ushuaia que gracias al apoyo brindado por el Intendente Ing. Garramuño y su grupo de colaboradores se realizaron diferentes obras. El Arquitecto Daniel Marques, Director de Obras Públicas de la Municipalidad, logró que nos llegara pintura para completar los trabajos de Puesta en valor del Edificio del Ex Presidio para el Museo Marítimo, donde el Plan Trabajar de la Municipalidad de Ushuaia, coordinados por los Srs. Guillermo Workman y Rojo Vivot, se ocuparon en reacondicionar el Pabellón 2 y nos dieron una mano con la construcción de la maqueta del "Faro".

Faro del Fin del Mundo:

Por otra parte fue la empresa de Gonzalo Yanzi la que se ocupó del movimiento de suelos y traer las piedras de la antigua cantera del Presidio para poder recrear el peñón donde el faro original estaba colocado.

En este momento nuestro mayor esfuerzo está dirigido a finalizar la construcción de la maqueta en escala 1/1 del "Faro del Fin del Mundo", que fue posible realizar gracias a los trabajos de relevamiento realizados conjuntamente con la Armada Argentina. El interior del faro va a tener, en parte, la reconstrucción de como era la vida de los guarda faros (torreros).

El pasado viernes 3 de octubre de 1997 se realizó la inauguración de la maqueta del "Faro del Fin del Mundo" con la presencia de la Lic. Magdalena Failace, Presidenta de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Sitios Históricos; del Ing. Garramuño, Intendente de la Municipalidad de Ushuaia; el Sr. Ministro de Educación, Don Fernández Arroyo; el Comandante del Área Naval Austral, Contra Almirante Don Mario E. García y directivos del Museo Marítimo e invitados especiales. Nos queda por delante el trabajo más duro: reflejar en su interior la vida y actividad de aquellos pro hombres que conquistaron el confín austral de nuestro país.

Sobre la construcción del faro debemos agradecer a toda la gente que a cargo de Juan Baiarini, jefe de carpinteros, se abocaron a ensamblar la madera siguiendo los planos que elaborara el Ing. Mirón Gonik. Además de ellos intervino directamente el Cap. de Corbeta Tormey que, a cargo de los talleres de la Base (Carpintería, Herrería y Montaje), solucionó cientos de pequeños inconvenientes.

Por parte del Museo Marítimo debemos agradecer a Carlos Sifón, Arturo Mora y en especial a Miguel Scipione que además de tocarle hacer de todo en el faro y en el Museo nos acompañó a la Isla de los Estados para colaborar en la investigación.

Muestras Permanentes:

Pero como el Museo no es solo el "Faro" simultáneamente continuamos abocados a mejorar las muestras permanentes. Es así como se le asignaron mas salitas (celdas superiores del Pabellón 4) para la Dirección Nacional del Antártico donde se mostrarán las grandes travesías al Polo Sur realizadas por argentinos y Geología además de una estación de Radio. Todo esto se halla supervisado por el Dr. Ricardo Capdevila, Director de MUSEOANTAR de la D.N.A..

Para darle la importancia que tiene se esta reubicando la muestra del Museo Penitenciario de la Nación en el Pabellón 2 como así también la de los Antiguos Pobladores y la de la familia Lawrence.

Se le agregan dos salas a la de Fauna Austral con el apoyo del Museo de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia y el asesoramiento de la Investigadora Natalie Rae de Goodall, el Dr. Adrián Schiavini, el Dr. Favio Fraga y el Lic. Hugo Castello, además de los trabajos de taxidermia realizados por Rubén Montiel.

Se están llevando a cabo los trabajos de refacción para acomodar la delegación del Instituto Browniano y el Centro Naval de Ushuaia como así también la biblioteca donde funciona el sistema de cómputos con una página del Museo en Internet.

La Muestra Fotográfica - Histórica ha sido agrandada considerablemente gracias a los archivos fotográficos del Archivo General de la Nación, del Museo del Fin del Mundo y del Museo Naval de la Nación de donde se tomaron muchas imágenes.

Comenzaron los trabajos de investigación preliminares para las salas de Islas Malvinas a cargo del Cap. de Navío Rafael Molini.

Las salas dedicadas al Servicio de Hidrografía Naval fueron poco a poco mejorando gracias a la colaboración voluntaria del Sub Oficial Palacios del Servicio Hidrográfico de la Base.

En todo este movimiento muchas cosas se van retrasando como las salas para los Misioneros Salesianos y el trabajo con el cúter "Luisito". Pero no han quedado olvidadas, sólo pendientes.

A todos muchas gracias y esperamos poder seguir trabajando mucho más.

Por la Asociación Civil Museo Marítimo de Ushuaia
Lic. Carlos Pedro Vairo
Noviembre de 1997

LA ISLA DE LOS ESTADOS

Y EL FARO DEL FIN DEL MUNDO

LA ISLA DE LOS ESTADOS Y EL FARO DEL FIN DEL MUNDO

Lic. Carlos Pedro Vairo



ZAGIER & URRUTY
PUBLICATIONS

© 1998 CARLOS PEDRO VAIRO
ISBN 1-879568-52-7

Corrección de textos: Iraí Freire

Diseño Gráfico: Demian Gresores

Todos los derechos reservados. Este libro no puede reproducirse, total o parcialmente, por ningún método gráfico, electrónico o mecánico, incluyendo los sistemas de fotocopia, registro magnetofónico o de alimentación de datos sin expreso consentimiento por escrito de los editores.

Aunque el autor y los editores han investigado exhaustivamente las fuentes para asegurar exactitud en los textos y fotos contenidos en este libro, ellos no asumen responsabilidad alguna por errores, inexactitudes, omisiones o cualquier inconsistencia incluida. Cualquier agravio a personas, empresas o instituciones es completamente involuntario.

ZAGIER & URRUTY
PUBLICATIONS

Las Lajas 1367 - Ushuaia

✉ P.O. Box 94 Sucursal 19
1419 Buenos Aires
Argentina

☎ (54-1) 572-1050

FAX (54-1) 572-5766

SOLICITE CATALOGO — ASK FOR CATALOG

Disponemos de un amplio banco de imágenes en forma de diapositivas, fotocromos y CD, consúltenos.

A wide image bank of slides, separations and CD is available, please contact us.

*Dedicado a la memoria de César Vairo y Elisabeth Noely Durand, que
construyeron parte de Villa Giardino, un pequeño pueblo en las sierras
cordobesas, donde además de pasar la mejor parte de mi infancia encontré
siempre la tranquilidad para escribir. A su gente. A esos pocos pobladores
que están desde siempre y con los que uno conforma esa pequeña gran
familia que es la villa, donde uno realmente pertenece, aunque sea senti-
mentalmente, por mas lejos que se esté.*

Contenidos

Agradecimientos	11
Prólogo	13
Descubriendo la “Isla Misteriosa”	15
Características generales	17
Expedición de Elizalde	22
Vernet en la Isla de los Estados	26
Don Luis Piedra Buena y la Isla de los Estados	29
La expedición de Don Giacomo Bove: “Expedición Austral Argentina”	53
División Expedicionaria al Atlántico Sur	59
Indios en San Juan de Salvamento	74
Presidio y Mujeres	76
El Faro del Fin del Mundo	79
Mila, una historia de amor	95
La visita del belga Adrian Gerlache	99
La visita del periodista Roberto J. Payró	101
Julio Verne y el Faro del Fin del Mundo	110
El Faro se muda	113
Presidio de Puerto Cook	126
Caza de pingüinos, lobos marinos y cetáceos	140
Naufragios	150
Bibliografía	164
Anexo 1: Cronología de la Isla de los Estados	166
Anexo 2: Descripción Geológica de la «Isla de los Estados»	173
Anexo 3: Accidentes toponímicos de la Isla de los Estados	175
Anexo 4: Las colonias de aves y mamíferos marinos en la Isla de los Estados	184
Anexo 5: Don Augusto Lasserre y la División Expedicionaria al Atlántico Sur	188
Anexo 6: Faro de San Juan de Salvamento	198
Anexo 7: Luis Vernet y sus últimas actuaciones en las Islas Malvinas	201
Anexo 8: El Correo en la Isla de los Estados	202
Anexo 9: Cementerio de San Juan de Salvamento, visto en 1997	203
Anexo 10: Censos Nacionales en Isla de los Estados	205
Anexo 11: Luis Piedra Buena y el cúter Luisito	206

Agradecimientos

Este trabajo que presentamos pudo ser posible gracias a un hermoso grupo humano que colaboró en distintas etapas. En cuanto a la investigación de archivos y bibliotecas debo agradecer a José Bamio, Vocal del Instituto Browniano; Dora Martínez, Bibliotecaria del Departamento de Estudios Históricos Navales; a Rolando Ríos de la biblioteca del Servicio de Hidrografía Naval y muy especialmente a una gran investigadora e historiadora, con la cual pasamos horas discutiendo y proyectando el desarrollo del trabajo: "Francis" Gatti. La cual es responsable de mucho de lo aquí expuesto.

Las consultas realizadas en varias oportunidades con el Vice Almirante Don Cesar Enrique Martingarro nos acercó a la verdadera forma que tenía el famoso "faro" de San Juan de Salvamento. El Cap. Nav (RE) Paccioretti nos orientó en la búsqueda de documentos publicados por el Boletín del Centro Naval y sus propios trabajos. El Director del Museo Naval Cap. Nav. Don Horacio Molina Pico aportó la búsqueda de su "staff" en el archivo y biblioteca.

Un especial agradecimiento le corresponde al Contra Almirante Don Mario Enrique García, Comandante del Área Naval Austral y al Capitán de Navío Don Alejandro Uberti y Don Rafael Molini que todos tuvieron que soportar los pedidos constantes de traslados y apoyo al trabajo que se realizaba. Muchas gracias y les pido disculpas por todos las complicaciones que sé que ocasionamos.

Los traslados a la Isla de los Estados fueron realizados a bordo de diferentes avisos de la Armada. Los primeros viajes fueron en el A.R.A. "Teniente Olivieri" siendo su comandante el Cap. Fragata Don Pablo Mazzoni (1989 y 1990) y luego comenzaron sucesivos traslados en el distintas unidades además del helicóptero "Sea King" en julio del 96. Es así como queremos agradecer al Comandante del A.R.A. "Sobral" Cap. Corb. Don Alvaro Figueroa; al Comandante del A.R.A. "Sub oficial Castillo", el Cap. Fragata Don Jorge Bedetti y al Comandante del A.R.A. "Sobral" Cap. Corbeta Don Héctor R. Lehmann y la colaboración del Rompehielos "Almirante Irizar" que con sus helicópteros completaron el traslado de los restos del "Faro" de San Juan de Salvamento, además de 2 inspecciones previas. A todos ellos muchas gracias por cumplir con todos los pasos y trabajos que se debían realizar en forma coordinada con el relevamiento de la Infraestructura Histórico Humana de la Isla de los Estados, en base al Convenio Suscripto entre la Armada Argentina, el Museo Marítimo de Ushuaia y el Museo del Fin del Mundo. Propulsado en su momento por el Jefe del Área Naval Austral, el Contra Almirante Don Horacio A. Fisher.

Una mención especial requiere Don Oscar Pablo Zanola, Director del Museo del Fin del Mundo y gran colaborador en todo lo que sea el recupero de la historia de Tierra del Fuego y que contribuyó en algunas partes de esta obra como ser los Topónimos y la Cronología de Isla, además de colaborar con datos de naufragios.

Para nuestro querido Ingeniero Mirón Gonik, responsable de los planos actuales del faro y la interpretación de la forma en que fue construido nuestro mas sincero agradecimiento. Lamentablemente no pudo ver la obra terminada. Tres días antes falleció aquejado de una larga dolencia. Así y todo embarcó en el aviso A.R.A. "Sub oficial Castillo" y llevo sus enfermos 84 años hasta la Isla de los Estados y colaborar en obtener los datos necesarios para luego levantar la gran maqueta.

Al dibujante Mario Luis Rivero que supo interpretar mis malos croquis, levantados en pequeñas libretas de campaña y transformarlos en dibujos de calidad.

A Natalie Rae de Goodall por su aporte a los trabajos del faro de San Juan de Salvamento y el conocimiento que nos aportó con sus observaciones de la isla realizadas desde su particular "ojo científico".

Al Dr. Adrián Schiavini nuestro mas sincero agradecimiento por su participación actualizándonos datos de la fauna con sus recientes trabajos de investigación (1995 /96 / 97) en la "isla".

Al Lic. Ernesto Piana por su constante y desinteresada participación en todo lo que hace a los trabajos que realiza el Museo Marítimo y en especial su gran cualidad reflexiva en temas de no fácil explicación.

Si bien quedaron casi en último lugar eso no quiere decir que ha sido menos importante la tarea de computación realizada por Geraldine Alvarez de Ojeda, Ivana Macagno, Ivana Ojeda y Demian Gresores en diagramación y escaneo de imágenes.

A Jorge Luis Trabuchi, "Captain and Owner" del velero "Callas" y codirector del Museo Marítimo, por impulsar los trabajos y la maqueta en escala 1/1 del faro de San Juan de Salvamento en el Museo Marítimo de Ushuaia. Además, por aportar su velero "Callas" a los trabajos de relevamiento realizados en Isla de los Estados y Canal Beagle.

Una mención especial por el arduo trabajo de laboratorio fotográfico y trucos para que las fotos salgan lo mejor posible es para Alfredo Emilio Saez. En la selección y asesoramiento participó activamente Cecilia Illa. El equipo utilizado en todos los casos fue una Canon A1, con lentillas Hoya (Close Up 1 - 3 y 4). Rollos Kodak Blanco y Negro TMK sub exponiendo un punto. El resultado con los Fuji fue nefasto.

Muchas de las fotografías publicadas en el libro son del Archivo General de la Nación, otras fueron cedidas por el Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada, el Museo Naval de la Nación, el Centro Naval, el Museo del Fin del Mundo y varias tomadas por Darío Urruty y Cecilia Illa. La foto de contratapa es de Mariano Pío Francisco Vairo, un sobrino de 5 años con dotes de fotógrafo.

Prólogo

La idea de este libro surgió después de recalar en muchas oportunidades en la Isla de los Estados, la cual siempre se nos presento llena de misterio. La primer oportunidad que tuve de ir fue en 1989 con un grupo de documentalistas de la PolTel (Televisión Polaca) a bordo del aviso A.R.A "Tte. Olivieri" comandado por el Capitán de Corbeta Pablo Mazzoni.

Después de ese primer viaje se sucedieron muchos otros y cada vez la "isla misteriosa" se nos presentaba mas misteriosa. Sucede que si bien fueron muchos los que la visitaron y escribieron de ella, esos documentos no tenían un fácil acceso dado que eran de épocas muy distintas y de temas muy diversos. Por otra parte los dos cementerios, los restos del faro, naufragios y los presidios nos hablan de una ocupación humana corta, pero intensa. Si a eso le sumamos restos de refugios y las leyendas de cazadores de lobos marinos y "raqueadores" de naufragios, el misterio se convierte en algo casi mítico. Luego volvió a quedar sola, aislada, y esto la fue devolviendo a su estado primitivo pero ya con algunos cambios como las cabras, las ratas y los ciervos; pero también recuperando las colonias de lobos marinos y pingüinos.

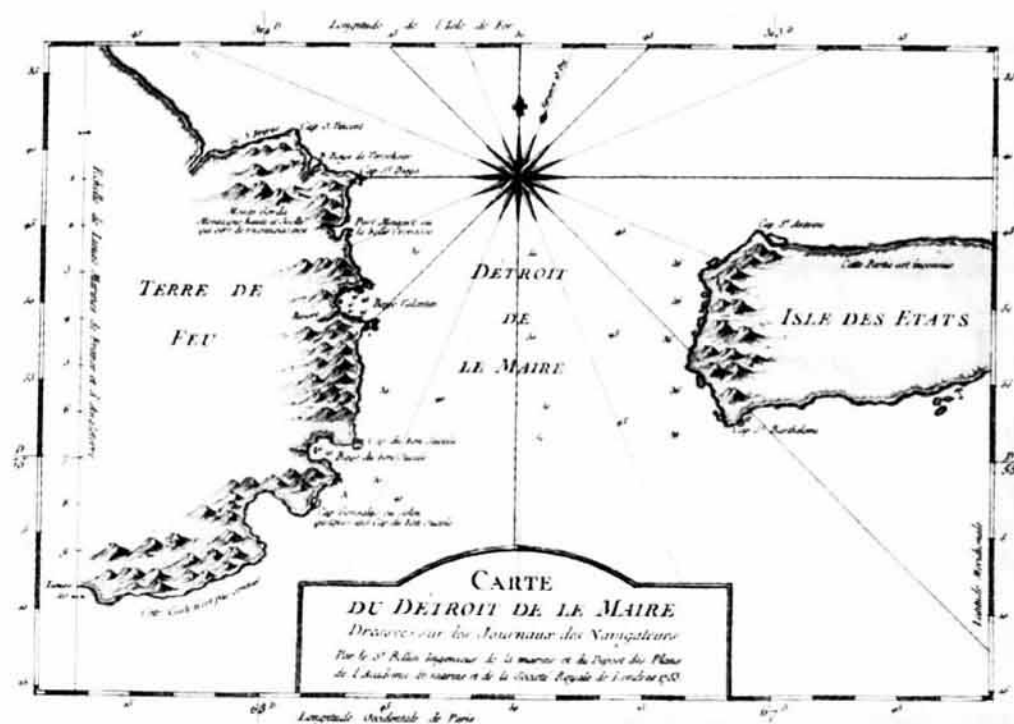
Nos llamó mucho la atención que si bien durante el siglo XIX fue centro de la atención de

marinos y comerciantes (hasta fue mas importante que la misma Tierra del Fuego) y en las últimas 2 décadas del 800 tuvo una importante ocupación humana, aunque no muy pacífica, luego pasó, casi en forma abrupta, al olvido.

Era seguro que tenían que haberse llevado libros de guardia, diarios e informes además de los relatos periodísticos, pero había que encontrarlos. En la búsqueda temíamos que todo haya ido a parar a la basura o que simplemente estuviese en algún estante olvidado o traspapelado.

Es así como se fueron encontrando muchas cosas, que aunque incompletas, nos dan respuestas a cientos de preguntas con las que fantaseábamos y nos acercan mas a una realidad.

Resumiendo, estamos presentando una recopilación de material sobre la "isla misteriosa" donde el lector podrá sacar sus propias conclusiones. A las visitas de fines del 800 le agregamos las nuestras a fines del 900. Las transcripciones se hicieron en algunos casos de originales y en otros de copias, que creemos, fieles a los originales. Seguramente debe existir mas material en otros archivos o en el extranjero, nosotros hemos volcado casi todo lo que pudimos obtener.



Capítulo 1

Descubriendo la "Isla Misteriosa"

Isla de los Estados o la isla Misteriosa

La Isla de los Estados tuvo siempre un gran atractivo cargado de misterio, tanto para el europeo como para los primitivos habitantes de la región.

Los "haush" se referían a ella como "Jaius" o el lugar de origen; los hechiceros la consideraban fuente de sus poderes y región del frío. Para los "shelkman" (Onas) era el "koin harri", la cordillera de las raíces. Para los canoeros "yamanas" era "chuanisin" o lugar de la abundancia; tal vez por ello decidieron navegar en sus canoas de corteza, cruzando el traicionero estrecho de Le Maire, asentándose en sus costas. Aunque, evidentemente por los restos arqueológicos encontrados, nunca lo hicieron por mucho tiempo. Esto se ve porque no se han encontrado lugares de ocupación como los de la isla Grande de Tierra del Fuego, es decir los grandes "concheros" (basurales) que caracterizaban los alrededores de sus refugios. La etnógrafa Anne Chapman y la arqueóloga Victoria Horwitz encontraron yacimientos arqueológicos en bahía Crossley.

¿Qué habrá motivado al yamana para llegar hasta ella en su canoa de corteza? Puede haber sido la fantasía de abundantes alimentos o, más probablemente, la intriga que representa para todo marino ver tierra más allá. Lo cierto es que no pueden haber llegado por equivocación y menos arrastrados por alguna tormenta ya que con toda seguridad hubiesen zozobrado en el intento. Otro misterio es qué pasó con ellos. ¿Lograron volver a Tierra del Fuego?

Llegan los europeos

Los primeros europeos que la avistaron fueron los de la expedición holandesa de Schouten y Le Maire. El 16 de enero 1616 avistaron las islas Sebalda (nombre con que designaron a las Islas Malvinas) y el 24 del mismo mes descubrieron un paso al sur y definieron la tierra que vieron hacia el este como «alta y escabrosa». Creyeron que Staten Land (Tierra de los Estados Holandeses, hoy Isla de los Estados) era parte de un gran territorio, al igual que el Cabo de Hornos.

Al navegar cerca de la costa divisaron tierra hacia el oeste que llamaron Mauritius Land (tierra de Mauricio, actual Península Mitre).

Por el color blanco del agua y la corriente del sur, creyeron que se trataba de un pasaje por Tierra del Fuego al Mar del Sur, para luego entrar al Pacífico. Es así como podemos ver en la cartografía antigua cómo el "Mar del Norte" llegaba hasta Tierra del Fuego para luego comenzar el "Mar del Sur", siendo esta región la divisoria de aguas.

Es interesante transcribir lo escrito por el capitán en su diario de navegación: "... Nos hallamos al sudeste de las islas **Sebalda**, y el 24 de enero de 1616 vimos hacia 54° 46' otras costas de altas montañas, blancas de nieves, luego al este otra costa más alta. Ellas parecían distar, más o menos, ocho leguas una de la otra. Las corrientes empujaban hacia el sur con gran rapidez; por lo que juzgamos que allí debertía existir un paso. Nos dirigimos hacia esa abertura. Las ballenas y otros monstruos marinos iban por él en tal número que dificultaban el pasaje.... La tierra de la izquierda que llamamos **de los Estados**, era hermosa y verdeante; pero la de la derecha que recibió el nombre de **Mauricio de Nassau** no ofrecía más que rocas cubiertas de nieve..."

El "Estrecho Nuevo", como llamaron los españoles al que hoy lleva el nombre de Le Maire, fue siempre un lugar temido por todos los navegantes del mundo. Se caracteriza por fuertes corrientes de marea que llegan a los ocho nudos y, si se combinan fuertes vientos con marea contraria, las olas que se producen (escarceos de marea) pueden ser muy peligrosas para embarcaciones menores e incluso para buques de buen porte. Las nieblas frecuentes combinadas con las traicioneras corrientes y la escasa visibilidad, en caso de tormentas del sur, hicieron de la isla y del estrecho un verdadero cementerio de barcos. Esto acrecentó su fama y su aura «misteriosa», donde cientos de tripulantes y viajeros terminaron naufragando.

En 1619 pasaron los hermanos Nodal (españoles) siendo los primeros en circumnavegar la Isla Grande de Tierra del Fuego, definiendo a partir de este momento la insularidad de este territorio.

La Isla de los Estados fue recorrida por primera vez por el yacht "Dolphyn", de la expedición holandesa de Brauwer el 5 de marzo de

1643. Al descubrir que se trataba de una isla de moderada extensión (9 a 10 millas holandesas de longitud) en lugar de ser un extremo de Terra Australis, decidieron pasar por el este de la misma hacia el sur, ya que se les había hecho imposible cruzar el Le Maire. De esta forma una nueva vía quedaba inaugurada.

Sus primeros propietarios y la ocupación Argentina

Aunque fue visitada por los navegantes que recorrían los mares del Sur, recién en 1823 se entregó la isla en concesión a Luis Vernet, gobernador argentino de las Malvinas, quien realizó una explotación forestal en Bahía Flinders (1825). Unos años después (1828) comienza una explotación de lobos marinos en bahía Hoppner y, con un par de casillas, establece la primer factoría de carácter permanente en la isla.

Luis Piedra Buena hace de la isla su cuartel general (1858) para la explotación de las riquezas naturales: es decir pingüinos, lobos y elefantes marinos. En 1868 finalmente le fue entregada en propiedad como una forma de agradecerle su preocupación por salvar vidas de los naufragios y por ser el primero en defender y ejercer la soberanía de la Argentina en la zona. Es recuperada por el gobierno nacional

en 1913 cuando los herederos la venden al Estado.

Es en 1884, cuando la flota de la expedición a los mares del sur comandada por don Augusto Lasserre arriba a San Juan de Salvamento, que se establece una sub prefectura, faro y presidio. Así se realiza la ocupación efectiva de la isla por parte de la Argentina.

Franceses y piratas

Hasta esta fecha no se sabe a ciencia cierta quiénes fueron los que más tiempo pasaron en ella o la tomaban como referencia en sus navegaciones. Pero sí está comprobado que esta isla no era ningún misterio para los navegantes de Saint Maló (Francia). Noel Jouin, presbítero, bachiller de la Facultad de París, comendador de las Ordenes Militares y «cura» de Saint Malo fue quien, en enero de 1706, al mando del Sage Salomon, nombró al Cabo San Juan de la isla de los Estados. Dio recomendaciones sobre el lugar que aparentemente conocía muy bien.

Piratas y corsarios como Bartolomé Sharp, Cavendish, Drake, Hawkins, Merick y Chidleg, entre otros, la visitaron. Algunos llegaron a quedar en los topónimos de la isla como las piedras Dampier que llevan el nombre del famoso corsario (para ampliar el tema ver Anexo I).

Capítulo 2

Características generales

Políticamente la Isla de los Estados forma parte de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Sólo 24 kilómetros separan a la isla del extremo oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Esas escasas millas son las que forman el temido estrecho de Le Maire que, aparentemente, tiene su origen en la misma glaciación que el Estrecho de Magallanes. Sus aguas, con gigantescos remolinos de 20 ó 30 m de diámetro y olas que dan la sensación de un mar en ebullición con surtidores de agua que se alzan verticalmente para desplomarse súbitamente. Con violentos chubascos o poca visibilidad, más el frío de la zona, estas pocas millas se pueden convertir en la peor pesadilla para todo navegante, cualquiera sea su embarcación.

Está situada entre los paralelos 54° 38' y 54° 54' de latitud sur y los meridianos de 63° 47' y 65° 46' de longitud oeste aproximadamente. Su superficie, incluyendo algunas islas e islotes, es de unos 520 km².

La isla en sí tiene 34 millas de longitud (aprox. 65 km) y su ancho varía de los 16 km a los 500 m en su parte más angosta. Esta se da en el istmo que existe entre puerto Cook, del lado norte de la isla y puerto Vancouver en el lado sur.

De aspecto montañoso, con picos agudos y escarpados, son las últimas estribaciones de la cordillera de los Andes. Sus principales elevaciones son los montes Bove (823 m) y Spegazzini (741 m) en las bahías San Antonio y Flinders, respectivamente.

Los únicos lugares llanos de la isla están en la parte occidental y es también allí donde se pueden encontrar grandes bahías con largas playas de arena. Lamentablemente la parte llana está cubierta por los característicos turbales de la región que hacen muy pesado poder transitarlos.

El resto de los puertos son profundos fiordos con costas que caen prácticamente a pique, las pequeñas playas en el fondo son de piedra y a los pocos metros comienza la turba o los impenetrables bosques vírgenes que cubren la isla.

Más de 120 espejos de agua dulce dan origen a pequeños chorrillos de agua cristalina o cascadas como la del fiordo de Parry interior.

Aspecto Geográfico

El lado sur de la isla presenta un aspecto desolado y terrorífico; siendo el menos frecuentado. Con grandes piedras que afloran en la superficie a modo de garras de un gigante y negros paredones rocosos de los montes donde el mar choca con fuerza, imposibilitando que crezca vegetación. Se trata del lado más castigado por las tormentas y vientos que desde el Polo Sur encuentran a esta isla como su único obstáculo en su carrera hacia el norte.

El sector occidental, tanto del lado sur como del lado norte, presenta una geografía más baja con playas de arena y menores precipitaciones. El sector oriental, con abruptas pendientes y casi sin puertos, es el más húmedo.

El lado norte presenta varios excelentes puertos naturales que protegen de los vientos de todos los cuadrantes como (de E a W) San Juan de Salvamento, Cook, Basill Hall, Parry y Hoppner; para vientos del sur, bahía Flinders y Crossley son buenos lugares. En algunos de estos puertos los buques cuentan con bollones para amarre puestos por la Armada Argentina.

Para embarcaciones menores existe una mayor cantidad de puertos que los señalados en la cartas náuticas. Por otra parte, este lado es el más protegido de las tormentas. Del lado sur también existen al menos dos excelentes puertos, ellos son el fiordo de Canepa y Vancouver; aunque el último sólo en la entrada y es muy movido con tormentas del sector sur. (ver Anexo II)

Clima

El promedio anual de temperatura varía de 0 a 5°C, es decir que sin ser un clima frío tiene una temperatura media fresca constante. Es prácticamente la temperatura del mar que la circunda, según los libros, porque durante las campañas de los años 1995/96 y 97 pudimos comprobar que la temperatura del mar austral había subido de 3 a 4 grados centígrados (durante el verano austral), con respecto a las mediciones que se tenían como promedio. Según especialistas norteamericanos esto causa un cambio en el comportamiento del clima que afecta mucho en el mar Caribe y, en especial, en la creación de los temibles huracanes. Lo asocian con la corriente del Niño en el Pacífico.

Se trata de un clima esencialmente marítimo y se asemeja más a las condiciones que reinan en el Cabo de Hornos que en Ushuaia, aunque ambas son buenas referencias. Si se consultan ambas, se obtiene un buen pronóstico de lo que puede suceder en unas pocas horas.

Según los datos aportados por la estación meteorológica de Isla Observatorio "el clima de la Isla de los Estados es frío, húmedo y ventoso; y el promedio anual de temperatura corresponde a 'frío moderado' siendo las máximas absolutas a 'templado' (en verano) y 'frío' (en invierno)". Debemos decir que es muy particular porque no faltan los "especialistas" que sostienen que el invierno es más benévolo que en Ushuaia y el verano más desfavorable. Le pediría a esos especialistas que se queden en la isla y comparen, aunque sea radialmente, qué sucede en un lugar y otro.

Los vientos predominan del NW al SW con una intensidad media de 16,5 nudos; pero los saltos de calma a ráfagas superiores a los 40 nudos pueden ser súbitos. La intensidad media anual puede definirse como "fuerte", siendo éste el único lugar de la Argentina con dicho promedio (según Knoche y Borzacov). Es así como la sensación térmica varía entre "frío moderado" y "frío intenso".

El promedio de días con temporales durante el año llega a 73 con fuerza mayor a 8 (Beaufort). Aunque no siempre tienen la misma duración: pueden ser trenes de chubascos y durar de pocas horas a dos o más días. Otro dato que asusta es la cantidad de días con precipitaciones: 248 por año. Esto no quiere decir que llueva todo el día torrencialmente pero sí puede ser que la llovizna lo acompañe a uno varios días. El agua caída ronda los 612 mm anuales.

Como vimos la nubosidad es alta pero esto se debe, principalmente, a que las nubes quedan atrapadas por los cerros. Así es como un puede estar acercándose a la isla "misteriosa", como la llamamos muchos navegantes, en un hermoso día de sol y en el lugar donde debería estar la isla sólo se ven nubes cubriéndola totalmente. De la isla, ni vestigios. Luego, gracias al viento, estas nubes son arrastradas hacia otras parejas y queda en descubierto algunas partes para nuevamente ser cubiertas por nubes que el viento va trayendo. No es raro estar fondeados en puertos muy seguros como San Juan de Salvamento o Hoppner interior, bajo una densa capa de nubes mientras una fina llovizna se confunde con la niebla que no permite ni ver la costa alrededor del velero, para que al salir del puerto nos encontremos con un hermoso día de sol.

Con el viento sucede lo mismo. Nunca se puede establecer que la intensidad de viento

dentro de una bahía sea la que reina afuera. Los cerros pueden entubar el viento produciendo fuertes rachas que sobrepasan holgadamente los 45 nudos. Entrar a puerto Cook, por ejemplo, puede deparar fuertes golpes de viento al pasar por el estrangulamiento del fiordo. O el viento de 30 a 40 nudos que uno puede padecer en el boyón de Parry interior no sea más que una leve brisa, o calma total, junto al destacamento; como nos ha sucedido.

Para describir el clima de San Juan de Salvamento el Alférez Lezica escribía en 1890: *"... Cuando no llueve, graniza o nieva y cuando no llueve, ni nieva, ni graniza, las rachas de viento amenazan derrumbarlo todo. Nieva mucho pero no permanece dos o tres días, porque los vientos del norte lo deshacen. Los picos quedan todo el invierno blancos..."*; si bien no es exactamente así, se aproxima casi en un 90 por ciento.

Vamos a lo escrito por Roberto J. Payró en "La Australia Argentina". El Contramaestre Morgan de la Subprefectura que tenía lo que él llamaba pomposamente «oficina meteorológica» contaba con un gran equipamiento instrumental que le había permitido durante quince años tomar datos climatológicos. Este equipamiento había sido provisto por su similar de Córdoba.

Nos comenta Roberto J. Payró: *"... El clima está muy lejos de ser glacial, la temperatura es bien soportable, no hay nieves eternas, ni témpanos, ni se hiela el mar, salvo en algún rincón muy tranquilo y muy pequeño (bahías sin oleaje). Personas que han vivido allí quince años como el Contramaestre, me aseguran que jamás vieron descender el termómetro a más de 6,5° bajo cero. Aún en los meses más rigurosos del invierno, la temperatura media se mantiene sobre cero, y es muy soportable..."*

"... Verdad que el mar es bravo en torno de la isla, que el tide-rip, esos remolinos inesperados y fatales, acechan a los navegantes, que las rachas están siempre prontas como fieras sobre las embarcaciones descuidadas. Pero no hay dudas que se exageran mucho los peligros, pues los loberos frecuentan, demasiado quizás, sus costas hervorosas, y los botes abiertos de la subprefectura que ni siquiera tienen un cúter, hacen hasta treinta y más millas para socorrer buques náufragos o en procuras de provisiones cuando los transportes no llevan a la islas todo el indispensable racionamiento, como ocurre a menudo..."

"... El viento corre continuamente a una velocidad de 25 kms. por hora, eso cuando está casi

tranquilo... En sus días de asueto, llega a ser vertiginoso y el anemómetro gira con tal rapidez, que parece un disco transparente... La velocidad máxima registrada ha sido de 165 km. por hora, y esto con bastante frecuencia...».

TEMPERATURA MEDIA ANUAL COMPARADA

	MEDIA	MAXIMA	MINIMA
Buenos Aires	17,23	38,80	-2,00
Bahía Blanca	15,24	41,00	-5,00
Ushuaia	6,30	27,00	-10,50
Isla de los Estados	6,25	25,50	-6,50

«... Como se ve, la temperatura media de San Juan del Salvamento es casi igual a la de Ushuaia observándose que la máxima es más baja y la mínima es más alta, lo que demuestra que la temperatura es menos variable. Es menos fría también. Si en San Juan no se pasó nunca de -6,5 grados, en Ushuaia, y en mayo de 1886 el termómetro descendió a -12,5 grados, o sea 6 grados menos...»

«... La cantidad de lluvia que cae en la isla es sorprendente y pasaría de los límites de lo creíble, sino se tratara de un laboratorio en perpetua actividad. En un solo año han caído 3.400 milímetros de lluvia. Lo bastante para hacer creer en un diluvio universal. En el mes de agosto de 1896 cayó casi medio metro, 415,9 milímetros. Y siempre la lluvia cae con análoga abundancia, aunque algunos días disminuye bastante...».

LLUVIA MEDIA ANUAL COMPARADA

Buenos Aires	865,6	milímetros
Bahía Blanca	489,0	milímetros
Ushuaia	511,6	milímetros
San Juan del Salvamento	2.965,6	milímetros

«... Estoy lejos de aconsejar que se tome a San Juan del Salvamento como lugar de veraneo, mientras no se concluya el enorme trabajo meteorológico a que está entregada la isla. Sus condiciones climáticas tienden a modificarse, y solo será cuestión de unos cuantos siglos para encontrarla más benigna y agradable. Entonces podría pasarse allí los días de canícula, sin tener que encerrarse en las habitaciones por las rachas y las lluvias...».

Fauna

Daremos una breve descripción con algunos de los aspectos más comunes y sobresalientes. Recomendamos la lectura del trabajo del Dr. Adrián Schiavini y de la publicación de Juan Carlos Chebez y Claudio C. Bertonatti ("La avifauna de la Isla de los Estados, islas de Año Nuevo y mar circundante").

Las aves que se pueden encontrar son las mismas que en el resto del territorio pero en el caso de los pingüinos los hay en mayor cantidad y variedad. Por ejemplo, el de ceja amarilla, el naranja, el magallánico y ya se han vuelto a ver los pingüinos rey (ver trabajo de relevamiento realizado por el Dr. Adrián Schiavini).

También llama la atención la cantidad de caranchos australes, que en la isla Grande de Tierra del Fuego son raros. Por otra parte, todos los visitantes se extrañan cuando en el bosque se encuentran con aves acuáticas descansando al pie de un guindo o de un canelo.

Pero para mayor sorpresa es frecuente ver el clásico cóndor andino, águila mora y el halcón peregrino. Mirando hacia el mar los albatros y los petreles son abundantes.

Entre los mamíferos están todos los que habitan la isla Grande, salvo el zorro y el guanaco. Como especies exóticas traídas por el europeo podemos mencionar los conejos europeos semi silvestres en la isla Observatorio, además de la rata negra (*Rattus rattus*). En la isla de los Estados existen enormes y peludos ejemplares de ratas noruegas (*Rattus norvegicus*) que deben haber arribado en los barcos. Se trata de las mismas que se pueden ver en los basurales de toda ciudad, pero aún más grandes.

Como mamífero autóctono se ha encontrado una especie de laucha (*Akodon lanoi*, descrita en 1976 por Ronald Pine) endémica de la isla que vive en los bosques y hace cuevas entre las piedras de los ríos secos o entre las raíces de los árboles. Pero esta última se ha convertido en excelente alimento para sus mayores congéneres traídos por los europeos.

En su afán civilizador el hombre introdujo otros animales con distintos resultados. En 1873 Luis Piedra Buena liberó cabras y actualmente se pueden encontrar manadas salvajes por las laderas de las bahías Crossley, Franklin, Flinders y San Antonio. Es probable que lo haya hecho con intenciones de tener medios de subsistencia mejores que pingüinos, mariscos y lobos marinos. De la misma forma como cuando pusieron el faro en Punta Lasserre (San Juan del Salvamento - 1884) y liberaron conejos que no se han reproducido silvestremente, como sucedió en isla Observatorio, por culpa de la «rata noruega» que comía las crías; según relato de Roberto J. Payró.

En 1964, Nemesio Menéndez tuvo la idea de soltar vacas y toros. Según los informes, se vieron algunas hasta en la década del 80. Fueron traídos por un buque de la Armada Argentina y se los largó en la playa de Bahía Crossley. En la región se dijo que tuvieron problemas de

adaptación, dada la gran humedad del suelo que afectaba especialmente los vasos de los animales.

Los ciervos colorados introducidos por el Gobierno Territorial en 1973 tuvieron una lenta adaptación pero en la actualidad (1997) hemos podido encontrar varias manadas de más de 30 ejemplares (sumando cientos) en bahía Franklin. También hemos visto (1989 a 1996) algunos pocos ejemplares en bahía Crossley. (En 1973 fueron introducidos 8 ejemplares de *Cervus elaphus*).

En cuanto al castor canadiense y la rata almizclera no se han visto ejemplares en la isla. Sí se han detectado varios ejemplares de nutria en San Juan de Salvamento y puerto Roca (1997). Según las versiones que teníamos, se la consideraba casi extinguida.

En diferentes lugares de la isla (como por ejemplo Puerto Cánepa y detrás de las piedras Dampier) se pueden encontrar lobos de dos pelos (*Arctocephalus australis*). Es un hecho importante dado que estaba prácticamente extinguido debido a la persecución que tuvo por parte de los lóberos (ver fotos de 1936 sobre la "zafra" de pinípedos).

Desde la costa o navegando por los alrededores es interesante observar a la tonina overa, el delfín austral, las orcas y una especie más rara, la ballena Minke, y alguna que otra jorobada. También la ballena piloto está en la zona, pero no es frecuente verla.

Vegetación

La flora es muy similar a la del resto de la región del sur de Tierra del Fuego, es decir montañosa y muy húmeda. Algunos botánicos, dada la variedad de especies que reúne, la han calificado como selva. Se destacan los bosques de guindo (*Nothofagus betuloides*), los de canelo (*Drimys winteri*), el ñire (*Nothofagus antarctica*) y el espinoso calafate con sus frutas moradas. El bosque por lo general comienza inmediatamente después de la línea de pleamar y el sotobosque es tan denso que prácticamente impide el paso (aunque no hay ni enredaderas ni cañaverales). Con equipoliviano, aunque parezca mentira, es más práctico caminar por las copas de los árboles que tratar de abrirse camino entre las ramas que se encuentran en una increíble maraña desde el ras del suelo. Prueba de ello son las fotografías publicadas.

Entre los de hoja perenne está el *Nothofagus betuloides*, vulgarmente conocido como guindo. Su copa alcanza los 15 m de altura. Sensiblemente de menor desarrollo que en el resto de Tierra del Fuego. En todas las inspecciones que realizamos costearo la parte norte de la

isla y algunos sectores del sur encontramos pocos ejemplares que tuviesen el desarrollo necesario para ser utilizado en la construcción de una canoa de corteza. Evidentemente esto no quiere decir que hace unos miles de años no hubiese sido de otra forma, pero el bosque de la isla es muy diferente al del canal Beagle y no guarda comparación con los bosques de la isla Navarino, sobre el canal Beagle (brazo sud oeste y brazo nor oeste del Beagle). Con la corteza de estos árboles el yamana confeccionaba su canoa y demás utensilios necesarios para la vida diaria.

También está presente el canelo (*Drimys winteri*) el cual fue utilizado por náufragos y navegantes como anti escorbuto; el *Maytenus magellanica* (leña dura) y el *Nothofagus antarctica* (ñire) completan la mayor parte de la vegetación. Aunque de aspecto muy verde, la isla da la sensación de tristeza y soledad. Es que esta profusa vegetación que pinta de verde las laderas de los cerros y valles, se convierte en monótona y melancólica al no haber casi diferencias en el follaje, al contrario de lo que sucede en las selvas tropicales, donde en una hectárea es posible contar más de 100 tonos de verdes. El verde grisáceo del guindo, cuya hoja es perenne, satura el paisaje casi totalmente.

Entre los arbustos está el calafate que alcanza los 2 m de altura. Dos veces por año embellece al bosque con diminutas flores. Sus frutos, de un sabor dulce empalagoso, componían un plato importante en la dieta del yamana.

A medida que se asciende a los cerros, el bosque tiene menor altura y su forma es achaparrada hasta desaparecer totalmente. Allí aparece una flora típica de tundra. Desde la línea de pleamar el bosque asciende las laderas de los cerros hasta los 150 a 200 m de altura. Paulatinamente va disminuyendo de tamaño convirtiéndose en un bosque enano con plantas achaparradas. En los claros van apareciendo las gramíneas (pastos alpinos) hasta los 400 metros de altura donde luego predomina la piedra desnuda. De cualquier forma la humedad es alta y, si la pendiente no es muy pronunciada, el suelo es cenagoso.

Gran parte de la isla está tapizada por hongos, musgos, líquenes y hepáticas. Entre estas últimas abundan las criptógamas como los hongos y helechos que buscan materia vegetal en putrefacción. Todas estas especies crecen en lugares húmedos. Estos abundan en la isla dado su régimen de precipitaciones que, sin ser sumamente abundantes, son casi diarias. (En verano de 20 a 22 días por mes). El porcentaje de humedad arriba al 86% anual. Esta es alimentada, además de la lluvia, por la gran

cantidad de pequeños arroyos producidos durante el verano por el deshielo. Existen más de 75 especies de musgos. Estos requieren una gran cantidad de agua pero tienen la particularidad que, una vez secos, vuelven a reanimarse no bien entran en contacto con ella. Entre la familia de las compuestas está el *Selecie* que en sus más de 1200 especies encontramos del blanco al púrpura pasando por todas las gamas de colores.

Hay una gran variedad de helechos pero tal vez uno de los más comunes es el conocido como el de Magallanes, posee un tallo rígido y hojas duras. Está totalmente adaptado a los fuertes y gélidos vientos de la zona.

En la parte occidental de la isla y más precisamente entre las bahías Crossley, Flinders y Franklin existe una gran cantidad de turbales, pequeñas lagunas y suelos cenagosos que ocupan la parte baja de la región. Allí el bosque es reemplazado por matorrales, pastizales compuestos por gramíneas y juncos y todo el conjunto de vegetación clásica de lugares muy húmedos.

Gran variedad de algas rodean las costas y delatan los bajo fondos. La más grande de ellas es la conocida como cachi-yuyo o cocha-yuyo. Esta alga que crece como si se tratase de una planta, tiene un largo tallo del cual se desprenden ramas con largas hojas. Intercaladas a éstas unos pequeños bulbos con aire le dan flotabilidad. En días ventosos se despegan de la superficie del mar y se agitan como dedos de invisibles chapoteando con el agua.

Estas algas son las mismas que se pueden encontrar a lo largo de la costa patagónica. Utilizada como alimento por parte de pescadores y campesinos en las costas de Chile —dado

el alto poder nutritivo—, balancea una dieta que, de lo contrario, sería solamente carnívora. En las costas argentinas se la explota produciendo grandes cosechas cerca de la zona de Trelew (Chubut). Es utilizada en la Argentina y se exporta para la extracción del Agaragar o gelatina vegetal (gelatina para postres, dulces, cola para pegamentos, etc.). Entre las algas, gran cantidad de líquenes y hongos marinos complementan una frondosa vegetación submarina.

Vida submarina

Erizos, medusas y una gran variedad de moluscos y crustáceos completan la vida submarina. Entre los más pequeños habitantes tenemos el famoso "krill", un pequeñísimo crustáceo que constituye una fuente protéica importantísima para los grandes mamíferos del mar, y los famosos "bogavantes" que formando grandes colonias llegan a teñir el agua de un color rojo ladrillo.

Islas aledañas

Las islas e islotes al sur de la Isla de los Estados son simples promontorios en su mayoría desprovistos de vegetación y vida animal.

Del lado norte existe un grupo de islas que componen el archipiélago de Año Nuevo (isla Observatorio, Zeballos, Elizalde, Alférez Goffre), carecen de bosques y están cubiertas de un pasto típico de la zona que crece en las Malvinas y Georgias. Es una gramínea gigante conocida como pasto tussock (*Poa flabellata*) que forma gruesas matas.

Los suelos cenagosos son abundantes y las cortaderas como los juncales y turbales son abundantes.



Mapa del Ing. Julio Popper donde vemos el ángulo de luz del Faro de San Juan de Salvamento.

Capítulo 3

Expedición de Elizalde

Nos vamos a referir a esta expedición en particular dado que es prácticamente la única que se realiza bajo la Corona de España. Fueron muchos los navegantes franceses e ingleses que la recorrieron y exploraron, pero siempre fue algo descuidada por sus propios dueños.

A partir de 1765 varias razones impulsaron a la Corona española a organizar expediciones militares y científicas a las costas patagónicas, hasta ese momento olvidadas: la posible guerra con Inglaterra, el robo de pieles de lobo marino que realizaban los ingleses en el sur, las teorías que marinos y misioneros ingleses daban a conocer sobre la conveniencia de instalar colonias en esas costas, que en ese momento se consideraban sin dueño; incluso el espionaje español informaba que en Tierra del Fuego o Isla de los Estados se había instalado una colonia llamada Nueva Irlanda. Después se comprobó su inexistencia.

Las exploraciones más importantes en cuanto a Tierra del Fuego e Isla de los Estados fueron las de Antonio de Córdoba en 1785 y 1786 y el Viaje Científico-Político Alrededor del Mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida, al mando de los capitanes de navío don Alejandro Malaspina y don José Bustamante y Guerra, entre 1789 y 1794.

También las autoridades de Buenos Aires, es decir los virreyes, organizaron operaciones de rastreo hacia las costas patagónicas para ubicar posibles intrusos ingleses.

Las más importantes para nuestro interés en la Isla de los Estados son las de Manuel Pando en 1788 y, sobre todo, la del teniente de navío Juan José de Elizalde, quien ejercía la gobernación de Malvinas desde el 30 de junio de 1790, cuando la abandonó Ramón de Clai-rac. Dice el teniente de Elizalde en su "Diario de Navegación y acaecimientos de la Corveta San Pío": "Consecuente a órdenes del Exmo. Señor Don Nicolás Arredondo, Virrey, Gobernador, y Capitán General de las Provincias del Río de la Plata para el reconocimiento de Puerto Deseado, demás Costa Patagónica, Islas del Fuego, y de Estados, comunicadas por el Señor don José Orosco, Capitán de Navío, y Comandante de las fuerzas Navales del expresado Río, al Comandante de la Corbeta San Pío, al teniente de navío de la Real Armada don Juan

José de Elizalde: se procedió a su más breve armamento, quedando equipada, y lista con cinco meses de víveres para dar la vela el veinte de noviembre del citado año: tiempo el más al propósito para la salida de dicho puerto al mejor logro de la comisión, pero por razón de las pagas, que tardaron en llegar de Buenos Ayres, y la falta de capellán, que se hallaba enfermo, se estuvo detenido hasta el quince de diciembre, en que se reemplazó su falta, habiéndose pocos días antes distribuido las pagas, que se hallaron ser necesarias a petición del Comandante del Buque para el surtimiento de las ropas de abrigo, que son precisas en los rigurosos climas, a que se dirige".

"En conserva de dicha Corbeta fue destinado a esta Expedición el bergantín (que fue zumaca), nombrado Nuestra Señora del Carmen al cargo del segundo Piloto don José de la Peña; ambos buques no son de lo más a propósito para la Expedición, el primero por ser algo grande, calar mucha agua, y mas sobre todo por su exceso en andar, y aguante al segundo, que por el contrario es demasiado chico, cala poca agua, avate mucho con poco andar, deviendo ser iguales en las dichas propiedades buenas, y que teniendo bastante capacidad solo calasen de nueve a once pies.

A petición del Comandante de la Corbeta se embarcaron en los dos buques veinte recados de montar completos, cien libras de tabaco, y seis ollas de fierro para congratular a los indios Patagones, y otros que se tratasen, no habiendo llegado a tiempo de Buenos Aires porción de Abalorios, Bayetas, y otras frioleras, que lo avanzado de la estación no dio lugar a esperarlas".

El día 12 de febrero, llegó la expedición a la Isla de los Estados, dice Elizalde en su diario: "Al mediodía se observó en la lat. S 4°, 26' 30" y se marcó cavo San Juan al S 33° de la aguja.

Se continuó con fuerza de vela, en demanda de las Yslas de Año Nuevo, para entrar en el a su reconocimiento. A las 12.30 estábamos sobre dichas islas que son no muy altas a proporción de la tierra de los Estados que es elevadísima, llena de picos, metimos las velas menudas y aunque al parecer había buen paraje para Año Nuevo, entre las dos islas más orientales no me determine por los muchos bajos que pinta el

plano que se me dio por la Comandancia en Montevideo, y así seguí a pasar por el N de la más E que se llamo de Cook, (actual isla Observatorio) por ser este célebre navegante el primero que estando allí dio buenas noticias. A las 3 revasada la punta NE de Cook, que tiene una pequeña restinga orzo al sur, y poco después se vio por la proa, una canoa ballenera, que venía hacia nosotros, y por cuanto la corriente iba para el O viramos una vuelta del E con solo las gabias aferrando las demás velas, y quedando paireando para atracar, y entonces se largaron las insignias Españolas se le preguntó al patrón quienes eran, y dijo ser ingleses de dos balandras procedentes de Londres para el NO de la California a sus establecimientos; preguntado si se había algún buque español u otros dentro del puerto de Año Nuevo, dijo que ninguno más que ellos, que hacia 12 días, habían entrado a refrescar, con lo que se despidió a coger porción de lobos, que tenía en la canoa cuando nos vio desde la costa donde los dejó creyendo éramos ingleses...

"... Inmediatamente se echó el bote al agua, y se largó al reconocimiento de dicho puerto de Año Nuevo, con el teniente de fragata don Luis de Monte, que llevaba las correspondientes órdenes para el efecto acompañándole de su motu propio con el interesante fin de imponerse de la Bahía el Alferez de fragata don Manuel Bernal y el aventurero don Cándido Lasala".

"A las 4.30 se hecho la lancha al agua, con el fin de ir a sondear las inmediaciones de la isla de Cook, y al mismo tiempo divertirnos un poco en la caza de innumerables lobos leones, y otros animales de que estaban su orillas todas llenas, proporcionando al mismo tiempo una gran matanza a la tripulación y guarnición de lobos de dos pelos que aprecian mucho para vestirse, y no hay en Malvinas sino mucha abundancia de los de un pelo que no estiman tanto".

Mientras efectuaban la caza de lobos, la corriente empezó a cambiar y los llevaba contra la isla contigua, a la que llamaron Elizalde, entonces volvieron a cubierta, muchos de ellos para maniobrar.

"... A las 7 llegó a bordo el que nos pareció el bote, y era una chalupa inglesa con los capitanes y pilotos de las dos balandras que venían de cazar de la costa, se ofrecieron con mucho empeño a meternos dentro ponderándome lo excelente del puerto de Año Nuevo..."

"Corroboraron lo que queda atrás dicho del patrón de la canoa, de que iban a California a sus establecimientos que habían entrado 12 días havia en este puerto, donde no había establecimiento alguno, ni menos embarcaciones".

Una vez que los ingleses se fueron a tierra: "... se divisó el bote que la corriente lo tiraba mucho al O pero por fin, a fuerza de tener los mejores remeros consiguió llegar abordo a eso de las 8 medio anegado informándome los dichos oficiales que estuvieron dentro de la dársena del puerto de Año Nuevo, no haber establecimiento alguno ni más embarcaciones que las dos balandras inglesas de las que la maior estaba aferrada en cobre y podría montar sobre 14 cañones, y la otra sin el y la mitad de su tamaño encontraron muy poca gente en sus bordos, y pudieron averiguar que la mayor se llamaba Príncipe de Gales, Capitán Yak, con 30 hombres de tripulación siendo su cargo fardaría, y la otra que era muy pequeña no se supo el número de su gente habían estado en Santa Cruz de Tenerife".

En la Memoria que el Virrey Arredondo dejó para su sucesor, podemos leer sobre la expedición de Elizalde:

"... También por medio de la expedición que con la corbeta de S. M. titulada San Pío, al mando del capitán de fragata don Juan José de Elizalde y el bergantín Carmen, de esta plaza, a cargo del piloto de la Real Armada don José de la Peña, dispuse salieran para el reconocimiento de la Isla de los Estados se ha hallado haber un buen puerto en ella, y en tierra firme descubrió otro de buen abrigo y fondeadero el referido don José de la Peña, quien le puso la denominación de mi apellido: de todo se ha dado cuenta a S. M. en los correspondientes diarios y planos de que hay copia en esta secretaria de Superior Gobierno, y aunque no ha venido orden para que se repita dicho reconocimiento, hallo que convendrá se haga, en habiendo proporción y oportunidad para ello, así para ver si alguna persona de dominio extraño ha hecho algún establecimiento allí, y en tal caso ver de desalojarlo, respecto de la posesión que por la corona de España tomó el referido Elizalde en su reconocimiento, como también para tomar mayores conocimientos de uno y otro puerto".

Sin embargo, a partir de entonces no se registra ninguna otra expedición organizada por la Corona española.

45'

30°

- 9 Actual Faro La Maire.**



64°
15'64°
00'

A T L A N T I C O

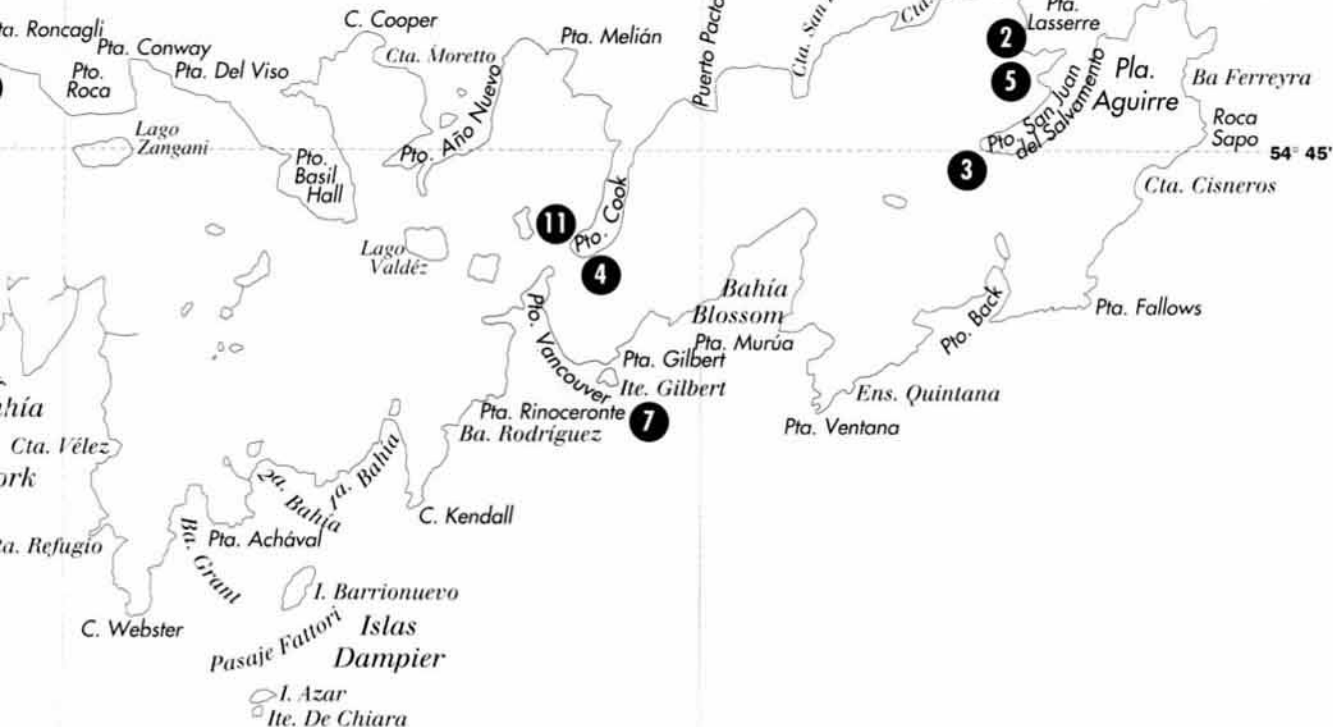
O

Isla Observatorio



I. Elizalde

Pic. Cuello
Ilos
I. Goffre



10 Bahía Franklin. Uno de los lugares posibles donde Luis Piedra Buena pudo perder el «Espora» (1873). Actualmente hay restos de naufragios.

11 Famosa casilla de Eyroa. Lugar donde Don Luis Piedra Buena colocó un refugio para náufragos. En este lugar se puede pasar de ambos lados de la isla por un istmo de 500 m. Muchos náufragos encontraron en él su salvación. Desde 1899 a 1902 funcionó el Presidio y Subprefectura. También una comisaría. Luego fábrica de aceite.

12 Actualmente hay restos de naufragios de gran porte.

13 Actual Destacamento Naval de Isla de los Estados en Puerto Parry. Desde 1977 hasta la actualidad es el único lugar habitado.

Escala gráfica en Km

0 5 10 15 20 km

64°
15'64°
00'

Capítulo 4

Vernet en la Isla de los Estados

Luis Vernet nació en Hamburgo el 6 de marzo de 1791, descendiente de una familia tradicional francesa. Luego de pasar por los Estados Unidos llegó a Buenos Aires en 1817 y se dedicó a la actividad comercial.

En 1819 se asocia con Jorge Pacheco para instalar un saladero en lo que se conocía como la chacra de Perdriel. Como el resultado del saladero fue negativo Vernet se comprometió (20-4-1820) a satisfacer las necesidades de la familia Pacheco *“por todo el tiempo que estuviera en la indigencia hasta tanto que él consiguiera algo del Gobierno que le es deudor de más de cien mil pesos. Pacheco, por su parte, se obligaba a darle la mitad de lo que obtuviese del gobierno”*.

Tiempo después el gobierno saldó su deuda concediéndole a Pacheco *“el usufructo de los ganados alzados existentes en las Islas Malvinas”*.

Así es como el 5 de agosto de 1823, Vernet y Pacheco celebraban un nuevo contrato, por el cual ambos se comprometían a solicitar del gobierno el usufructo de la isla Oriental de las Malvinas, haciéndose cargo de la refacción de los edificios para tenerlos a disposición de las autoridades cuando éstas los necesitasen. Los asociados esperaban obtener las utilidades de las carnes, cueros, etc. del ganado vacuno. Jorge Pacheco, según lo determinado en el artículo 1º, iniciaría en su nombre las gestiones por tener más probabilidad de llegar al éxito, no obstante lo cual el otro asociado percibiría la mitad de todas las utilidades. A Vernet le correspondería, dados sus conocimientos comerciales y marítimos, la dirección de la empresa.

El 23 de agosto Jorge Pacheco presenta al gobierno un petitorio en el que reclama: *“La isla de la Soledad, una de las siete con el nombre general de Malvinas, abunda en lobos, y debe tener algún ganado bacuno y caballar, del que se abandonó en la isla; la aspereza y rigidez de su clima la tiene desierta, y a disposición de uno u otro navegante extranjero, que ha querido ocuparla, momentáneamente: a este punto, piensa el que suscribe dirigir su especulación, de beneficiar las pieles y azeytes de lobos, como las carnes del ganado que encuentre en edad y estado reconstruyendo al efecto los edificios de aquel antiguo presidio y obligándose a entregarlo en estado de servicio al Guno. si en lo sucesivo creyese convenirle la rehabilitación de aquel establecimiento”*.

El 28 del mismo mes el gobierno decreta acordarle a Pacheco el permiso solicitado pero Luis Vernet recién llegó a la isla Soledad tres años después de firmado el convenio (10 de junio de 1826). Así es como toma contacto con las Malvinas y la Isla de los Estados que acompañan la operación. Ese año, cuenta Loreto Saez, uno de sus familiares que colaboraba en sus expediciones: *“Vernet practicó la exploración de la isla de los Estados en el interior y también en sus puertos y costas construyendo varios mapas de dicha isla”*.

Pedido y entrega de la isla Statenland o Isla de los Estados

Sin comprender mucho el motivo, la figura de Luis Vernet siempre fue reconocida como la del primer Gobernador de las islas por parte de la Argentina. En realidad lo fue, pero por consecuencia de ser el primer comerciante argentino que las explotó. Después le fue dado el mando político. Da la impresión que para muchos historiadores trabajar y ejercer el comercio sin recibir un sueldo del estado no es honorable; en lo personal no creo en las lacras que viven con sueldos del estado y sin trabajar.

En 1828 Luis Vernet presenta al gobierno de Buenos Aires un petitorio:

“Exmo. Sr.

*Don Luis Vernet ante V.E. respetuosamente y del modo que más haga lugar me presento y digo que deseando el fomento de este país y su propio engrandecimiento he creído oportuno empeñarme en el establecimiento de una colonia en la isla de la Soledad una de las del grupo llamadas Malvinas. Pero como para esto necesito de la protección del gobierno y de todas aquellas consideraciones que deben dispensarse no sólo al dueño de esta empresa, si también a los nuevos colonos me ha parecido conveniente el que para la acecusi3n de este importante objeto se digne V.E. cederme en ambos derechos de posesi3n y propiedad, o ampararme en las mismas con respecto a los terrenos todos de la isla que no hubieren sido cedidos a don Jorge Pacheco e igualmente de la isla llamada **Statenland** sobre la costa de la Tierra del Fuego. Mis compromisos ser3n establecer la colonia dentro de tres a3os de la concesi3n del permiso, quedar bajo la inmediata obediencia del go-*

bierno de Buenos Aires lo mismo que los colonos que serán todos tratados como ciudadanos de la República y gozarán los mismo derechos. Que será igualmente condición espresa que en el caso que sea preciso estender la colonia a otras islas por el fomento que hubieren recibido la población estará yo obligado a comunicarme con el gobierno para que se determine con su acuerdo lo que sea más conveniente. Que igualmente establecida la colonia serán libres y exentos los colonos de toda clase de pechos o contribuciones, derechos marítimos o terrestres durante los primeros 30 años de establecida la colonia. Que por igual termino gozará la colonia del derecho exclusivo de la pesca por las costas de la Tierra del Fuego, islas Malvinas, y demás costas e islas de la República cuya exclusión no sea extensiva a los hijos del país sino a los extranjeros.

Es preciso considerar que el gobierno permitiéndome el establecimiento de la colonia en las islas Malvinas bajo las condiciones expuestas no hace otra cosa que recuperar un territorio que estaba como abandonado pero que adquirido por los españoles no ha perdido este gobierno el derecho de posesionarse de ellos. No hay otro arbitrio para que otra nación no pueda tener miras particulares que el establecimiento o fundación de una colonia. Todo esto corresponde y es de la Inspección del Gobierno en todos los países civilizados. Por lo mismo que las Malvinas se encuentran como abandonadas deben ser del primero que las ocupe porque cabalmente se encuentran fuera de la demarcación de la Provincia. Yo en mi solicitud no trato de otra cosa que el de que V.E. adquiera derechos y ponga en ejercicio su jurisdicción respecto de aquellas islas. De otro modo no podría conseguirse esta adquisición. Estaría por demás manifestar las ventajas incalculables que resultan de la colonización de aquellas islas. En primer lugar el incremento de la población, la extensión de límites, adquisición de puertos de superior calidad, introducción de un nuevo ramo de comercio en la pesca y por último que teniendo esta misma pesca industrial una tendencia a la formación de un gran número de marineros hijos del país podrá esperarse en algún tiempo se haga formidable la marina de Buenos Aires por tanto a V.E. pido y suplico que habiéndome por presentado se sirva concederme el permiso solicitado con lo demás que contiene esta solicitud que en ello recibirá merced y gracia etc. firmado: Luis Vernet."

El 5 de enero de 1828 el gobierno de Buenos Aires Decreta:

"Considerando el gobierno los grandes beneficios que reportará al país con la población de

las islas cuya propiedad se solicita pues además del incremento que necesariamente va a tomar su comercio con las Naciones Extranjeras se abrirán nuevos canales a la prosperidad nacional con el fomento del importante ramo de la pesca refluyendo en provecho de los habitantes de la República las sumas que de su producto reporta el extranjero que en la actual guerra con el Emperador del Brasil y en cualquier otra que en lo sucesivo pueda verse empeñada la República nada será más conveniente que el encontrar en aquellas islas un punto de apoyo para las operaciones Marítimas y proporcionar a los corsarios puertos seguros para dirigir sus presas; que para la población y extensión del territorio en las costas del sud y fomento de sus puertos nada podrá ser más útil que la población de aquellas islas y últimamente que los inmensos gastos que necesariamente deben hacerse para llevar a cabo una empresa de esta naturaleza en manera alguna pueden ser recompensados sino en la propiedad de unos terrenos que de no concederse se perdiera la oportunidad de hacer un gran bien nacional, y aún el derecho y jurisdicción sobre ellos de derecho y conformidad a lo dispuesto por la Ley de 22 de octubre de 1821: viene desde luego en conceder a don Luis Vernet, vecino y del comercio de esta capital todos los terrenos que en la Isla de la Soledad resultares baldíos (deducidos los que se concedieron a Dn Jorge Pacheco por decreto de 18 de diciembre de 1823 y que se ratifica por decreto de esta fecha mas reservándose el gobierno una extensión de diez leguas cuadradas en la bahía de San Carlos) y la Isla de **Statenland** con el objeto y la expresa condición de que dentro del término de tres años contados desde la fecha deberá hallarse establecida una colonia y querenciados aquellos se dará cuenta al gobierno para proveer lo que crea conveniente respecto del orden interior y exterior de la administración. Y deseoso el gobierno de contribuir en cuanto sea posible al fomento de la Colonia y de su prosperidad, acuerda además:

Primero: que los colonos queden libres del pago de toda clase de contribución exceptuando aquella que se considere necesaria para el sostén de la autoridad o autoridades que se establecerán de todo derecho terrestre y cualquiera marítimos de exportación y de los de importación de los efectos que se introduzcan para el sostén de la colonia por el término de veinte años que deberán contarse desde la fecha del vencimiento de los tres que se acuerda para el establecimiento de la colonia.

Segundo: que por igual termino de veinte años y con libertad de derechos gozará la Colonia del

uso de la Pesca en las dos islas cuya propiedad se concede en todas las Malvinas y en las costas del continente al sud del Río Negro de Patagones.

Tercero: que en el caso de extenderse la población a las otras Islas dentro del período de los tres años acordados para el establecimiento de las que se concede estará el director de la Colonia en obligación de comunicarlo al gobierno para proveer lo que crea conveniente a los efectos que corresponde según se desprende del presente los testimonios que pida el suplicante por la Escribanía Mayor del Gobierno.

Rubrica de su Excelencia: Balcarce."

Un año después, el 10 de junio de 1829, el gobierno de Buenos Aires crea por decreto de esa fecha la Comandancia Política y Militar de Malvinas y con la misma fecha decreta:

"Gobierno de Bs. As.

Habiendo resuelto por decreto de esta fecha que las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el Mar Atlántico serán regidas por un comandante político militar y teniendo en consideración las calidades que reúne Dn Luis Vernet ha tenido a bien nombrarlo como por el presente lo nombra para el expresado cargo de comandante político y militar de las Islas Malvinas delegando en su persona toda la autoridad y jurisdicción necesaria al efecto. Dado en Buenos Aires a diez de junio de 1829.

Firmado: Martín Rodríguez

Firmado: Salvador María del Carril"

En agosto de 1829 la familia Vernet, junto con 23 colonos ingleses y alemanes llegaban, en el bergantín Betsy, a Puerto Soledad. El 30 "día de Santa Rosa, patrona de América, enarbola la bandera nacional bajo las salvas de la artillería e intimidando a los habitantes el reconocimiento del dominio de la República sobre dichas Islas, la Tierra de Fuego y adyacentes".

Con respecto a la **Isla de los Estados**, Vernet en 1828, cuando obtuvo la propiedad "estableció en ella una lobería en la parte norte y extrajo maderas de sus bosques para la colonia de Malvinas. Al año siguiente, es decir en 1829, celebró ya seis contratos para el **corte de maderas de sus bosques y para la pesca de anfibios**. En el mismo año me envió Vernet desde las Malvinas en el bergantín Alerta, capitán Joux, para la isla de los Estados para hacer un cargamento de maderas. Allí encontramos la lobería que él había establecido el año anterior contigua a unas poblaciones, construidas de madera y a la que por varios años después llamábamos bajo el nombre de Antigua Lobería (en Basil Hall), para diferenciarla de otras que estableció posteriormente en diversos parajes de las Islas."

"Después de hacer el cargamento de maderas regresamos a la Colonia de Malvinas... Poco tiempo después también se embarcó Vernet en una goleta para la Isla de los Estados, dejando a su hermano don Emilio preparando una carga de pescado salado... Aquella isla tiene excelentes puertos de abrigo para los buques que navegan por aquellas tempestuosas regiones, contiene abundancia y variedad de maderas en sus bosques; los lobos, nutrias, y leones de mar abundan allí como también los pingüinos. En ciertos parajes de la isla hay patos y otras aves."

"Durante los años 1830 y 31 Vernet despachó para explorar el Estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego a la goleta norteamericana Bell Ville, al bergantín nacional María Antonia y al bergantín inglés Elbe. La Belle Ville naufragó haciéndose pedazos sobre la punta oriental de la Tierra del Fuego, habiendo los naufragos construido con los restos de la goleta un barquito con el cual regresaron a Malvinas. Los bergantines María Antonia y Elbe, además del Estrecho y Tierra del Fuego, visitaron las Islas del Hermitaño, Diego Ramírez y otras, y por último arribando a la Isla de los Estados cargaron allí maderas y cueros de lobos de los que se faenaban según contrato que Vernet había celebrado con la empresa."

"No conozco con exactitud la extensión de la isla de los Estados, pero no bajará de 12 a 15 leguas cuadradas, siendo muy difícil hacer un cálculo exacto a causa de la irregularidad del terreno. La isla es montuosa y tiene algunos cerros y aguadas permanentes; habiendo don Luis Vernet proyectado mandar allí algún ganado para suplir de carne a los buques que llegaban a las islas en viaje para el Pacífico o a su regreso para el Atlántico".

El bergantín Elbe zarpó a mediados de diciembre de 1830 y regresó el 8 de marzo del año siguiente con informaciones que luego Vernet envió al Ministro Secretario de Gobierno en agosto de 1831. Con respecto a la Isla de los Estados, señala sus ventajas y dice que "es digna de un establecimiento por su situación geográfica, es una inmensa piedra en el océano, de una altura prodigiosa que se levanta casi perpendicularmente, y está cubierta de árboles grandes".

Cuando los ingleses toman las islas Malvinas y Don Luis Vernet queda definitivamente en Buenos Aires no se ocupa más de la Isla de los Estados. De esa isla él obtenía recursos naturales que en aquellos tiempos se consideraban inagotables. Por otra parte no existe ni existió madera (bosques) en las islas Malvinas. Existe un dato curioso: después de muchos reclamos, Don Luis Vernet consiguió una indemnización por parte del gobierno inglés.

Capítulo 6

Luis Piedra Buena: comercio y naufragio Don Luis Piedra Buena y la Isla de los Estados

Mucho se ha escrito de don Luis Piedra Buena y creo que para cualquier lector de temas referidos a los mares australes o a la Patagonia sur su nombre es bien conocido. En el presente capítulo vamos a referirnos a él en relación a la Isla de los Estados, de la cual fue propietario.

Después de una breve introducción vamos a transcribir parte de sus diarios y el de un empleado suyo, el Sr. Gardiner, que nos van a dar una idea cierta y real de en qué consistía y cómo desarrollaba su actividad comercial para poder vivir, dado que él no cobraba un sueldo del Gobierno sino que debía ganarse la vida en los duros mares del sur cuando ningún argentino se atrevía a hacerlo. Como se suele decir, no era un navegante de salón, como aquellos que la ola más grande que han visto es la del hielo en su vaso de whisky.

La idea de transcribir los diarios es poder brindar la información sin fraccionarla o poner sólo las partes adecuadas. Tampoco tenemos la intención de dar una versión —como muchos han hecho— sino que preferimos que el lector pueda llegar a su propia conclusión (lo consideramos en uso de sus facultades mentales). En cuanto a la parte del naufragio y construcción del cúter, con el cual luego navegará por unos años, vamos a incluir nuestro relevamiento de la isla (realizado con un velero y caminando la costa) y comentaremos los desaciertos de muchos escritores que dieron muestras de conocer la “isla” sólo por comentarios de terceros.

En cuanto al cúter “Luisito” y sus planos, éstos fueron estudiados por especialistas del diseño y construcción de embarcaciones (don Manuel Campos y Horacio Ezcurra) para luego ser presentados a varios museos de los Estados Unidos y Europa para que den su opinión. Ellos aportaron otros datos y la conclusión más importante fue la de los especialistas de Nueva York (donde Luis Piedra Buena estudió y navegó) que se adjunta.

Algunos datos biográficos

Miguel Luis Piedra Buena nació en Carmen de Patagones el 24 de agosto de 1833; sus padres fueron Miguel Jerónimo y Vicenta Sabina Rodríguez. Aparentemente, su afición a las actividades náuticas debe de haber comenzado

desde muy corta edad dado que con sólo 9 años se embarca como grumete en un pailebote comandado por Mr. Lemon (1842). Aunque el destino final era Nueva York, se desembarca en Buenos Aires dado los malos tratos que el capitán daba a la tripulación.

Con la ayuda de un amigo de la familia, el capitán James Harris, termina la primaria y continúa familiarizándose con la náutica. De regreso a Carmen de Patagones construye un pequeño cúter con el que navega por el río. Nuevamente se embarca como grumete en el “John E. Davidson” propiedad del capitán William Horton “cónsul” Smiley.

Desde este momento el grumete Miguel Luis Piedra Buena comienza su carrera de marino. Su especialidad va a ser la de cazador de lobos marinos y ballenas en el duro mar austral. Esto lo lleva a navegar por las Islas Malvinas, el archipiélago fueguino e incluso la Península Antártica. Es en estos mares que va fogueándose y ascendiendo de cargo.

Es así que se convierte en protagonista de hechos como el intento de rescate de los misioneros anglicanos que en definitiva murieron en Puerto Español (bahía Aguirre) y, con una ballenera del buque, rescata a 14 naufragos en la Isla de los Estados.

Estudios en los Estados Unidos

El capitán Smiley lo ayuda a ingresar en una escuela náutica de Nueva York en la cual se queda estudiando para recibirse como piloto. Simultáneamente a los estudios sobre navegación aprende carpintería, herrería y velaría en los talleres que rodean la escuela. En ellos se construían los veloces cúteres que patrullaban las costas de la región este de Estados Unidos. También eran utilizados por los contrabandistas y por el correo. Tenían la virtud de ser las embarcaciones a vela más veloces del momento siendo muy marineras y maniobrables no necesitándose mucha tripulación para su manejo.

Durante su estadía en Nueva York se embarca en una goleta (la “Merrimac”) que al mando del capitán Smiley navega por el Golfo de Méjico, Cuba, Haití, Puerto Rico y la costa Este de los Estados Unidos. Regresa a Buenos Aires tres años después (1858)

como primer oficial del bergantín goleta "Nancy" que era de propiedad del "cónsul" Smiley.

Su actividad como "lobero"

Ya en Buenos Aires toma el mando de la goleta "Manuelita", también de su amigo el "cónsul" Smiley y retoma la navegación por los mares australes en búsqueda de lobos marinos. Al año siguiente (1859) continúa con su trabajo en la costa patagónica, Islas Malvinas, Isla de los Estados y Tierra del Fuego. En una de las ocasiones remonta el río Santa Cruz y en la isla Pavón, por él bautizada, coloca un mástil con la bandera argentina.

Don Luis Piedra Buena, al mando de una "Nancy", a la que colocó tres cañoncitos, continuó navegando por el Atlántico Sur y, casi sin proponérselo, se convirtió en defensor natural de la soberanía argentina en dichos lugares. Pero en sí el motivo no fue la de convertirse en "guardián de las costas", o algo similar, sino poder desarrollar su actividad. Al armar al bergantín goleta lo hizo para poder defenderse de otros "loberos" que combinaban sus actividades con el "raqueo" (saqueo) a buques naufragados y en muchas ocasiones a los sobrevivientes, casi podríamos llamarlos piratas. Según sus propias versiones estos hombres tenían base en las Malvinas y en Punta Arenas.

Es así como salvando naufragos, cazando lobos marinos, defendiéndose y echando a otros "loberos" extranjeros, fue tomando posesión del Mar Austral en nombre de la Argentina. Día a día lo fue concretando con actos como levantar una casilla en la isla Pavón (1859), luego otra en puerto Cook (Isla de los Estados 1862) para los posibles naufragos y como refugio de sus hombres dedicados a la caza de pingüinos y lobos marinos. En 1863 deja un mensaje en la isla Cabo de Hornos que dice: "Aquí termina el dominio de la República Argentina. En la Isla de los Estados (Puerto Cook) se socorre a los naufragos. Capitán Luis Piedra Buena. Nancy 1863. También se dice que coloca una bandera argentina confeccionada en chapa de cobre y colocada en un mástil de hierro.

Y la Soberanía Nacional

También se relaciona con el cacique Casimiro Biguá, del cual se hace amigo, y le demuestra cómo era utilizado por los chilenos para enarbolar la bandera de dicho país en sus tolderías y de esa forma convertirse en instrumento de penetración en territorio argentino y sentar el precedente de una ocupación de hecho. Esto lo hacían a cambio de víveres y algún grado en el ejército.

Es así como luego de conocer al presidente Bartolomé Mitre, Casimiro Biguá, el que luego fuera cacique de todos los "Tehuelches", y a cambio de un nombramiento (teniente coronel, en 1864) y víveres para su gente, regresa con Luis Piedra Buena a San Gregorio. Lo hace con el título de "Cacique General de San Gregorio" donde el gobierno argentino pensaba establecer una colonia y se organiza para recibir la madera y demás elementos para construir las casas. La idea era ocupar el lugar con la gente del cacique y frenar el avance chileno. Lamentablemente los materiales no llegaron nunca, un poco por desidia del gobierno nacional (cambio del poder ejecutivo) y poco después por la guerra con el Paraguay (1867).

Al no recibir sueldo alguno, el nombrado por B. Mitre Comandante Honorario de la Armada, debe ocuparse de su actividad y compra el bergantín "Carlitos" que fletado para Montevideo, desde las islas Malvinas, se hunde con la carga que transportaba. Esto más otros reveses económicos como el decomiso de una carga de cobre por un buque de guerra inglés, hace que vuelva a buscar el "Nancy", ahora rebautizado "Espora" y se dedique de lleno a la caza de lobos marinos. Para las operaciones también emplea el "Julia", una embarcación pequeña de unas 20 toneladas.

En agosto de 1867 contrata a G. H. Gardiner para que explore, a sus expensas, el río Santa Cruz hasta su nacimiento (envía el diario y los croquis al gobierno nacional) y en 1868 prácticamente funda una colonia en "Las Salinas", orilla sur del río "Santa Cruz".

Isla de los Estados

Como buen marino él sabía que cualquiera podía tener la posibilidad de sufrir un accidente por esas latitudes, cuando la cartografía era muy escasa e incompleta y debían guiarse con los croquis de sus propios relevamientos. Por ello no sólo se preocupa de colocar casillas y mensajes a donde se podía recurrir, sino de dejar víveres que en muchos casos consistieron de cabras vivas. Así fue como en cada viaje a la Isla de los Estados llevaba algunos animales que en la actualidad la pueblan por miles.

Pide y consigue, en octubre de 1868, que el gobierno nacional le otorgue la Isla de los Estados en propiedad. La ley 269 dice: "*Concédase al capitán de Marina, don Luis Piedra Buena, la propiedad de la isla denominada del Estado, situada sobre el Cabo de Hornos, extremidad Este del Cabo San Diego, y de tres leguas de frente de EN sobre el río Santa Cruz, con cuatro, o lo que hubiere de fondo, quedando comprendidas en dichas tres leguas la Isla Pavón, las pequeñas islas adyacentes y las*

salinas que tiene pobladas." (El Estado la vuelve a comprar a sus herederos por ley N°. 8940 del 19 de marzo de 1912, 34 años después).

A esta altura de su vida y los acontecimientos don Luis Piedra Buena dedica mucho de su tiempo y dinero en la defensa de la soberanía. Sus viajes de trabajo se mezclan constantemente con salvatajes de naufragos y actos reivindicatorios de la soberanía. La situación entre los dos países llega a un punto tal que es llamado a Buenos Aires para asesorar al parlamento y luego, en 1878, pasa a figurar en el escalafón naval como teniente coronel de la Armada pero con sueldo de sargento mayor. Continuó ocupándose activamente del Mar Argentino, formando oficiales, desarrollando expediciones y actuando como asesor del gobierno nacional en temas de la Patagonia y Tierra del Fuego, hasta su muerte en 1883 (en 1882 fue el jefe militar de la expedición del Instituto Geográfico Argentino que tuvo a Giacomo Bove como jefe científico y luego se dedicó a planear la expedición de la División Expedicionaria del Atlántico Sur, pero murió antes de que se realizara).

Pero volviendo a 1868, período que nos ocupa hasta 1873 cuando pierde el "Espora" en la Isla de los Estados, Luis Piedra Buena decide radicarse en Punta Arenas y abre un negocio de artículos náuticos y ramos generales. En ese momento la ciudad tenía un crecimiento sostenido que continuó hasta la apertura del canal de Panamá (1915). De cualquier forma continúa con su actividad "lobera" y decide colocar una fábrica de aceite de pingüinos en la Isla de los Estados. Para eso lleva a varios de sus hombres y los deja en la isla. Uno de ellos es G. H. Gardiner, cuyo diario llevado durante su estada transcribimos a continuación.

Diario llevado por G. H. Gardiner en la Isla de los Estados

(Copia realizada por Cándido Eyroa)

Se trata de un documento muy importante dado que es el único testimonio que nos ha llegado de una persona que vivió durante tanto tiempo seguido en la Isla de los Estados. Especialmente si tenemos en cuenta que esto ocurrió a mediados del 800, cuando no existían medios de comunicación, por lo que debió trabajar totalmente aislado y en tareas bastante duras. No recibían víveres como en el caso del personal del faro y de la sub prefectura y, después de agotados, debieron conseguirlos por sus propios medios. Hoy en día diríamos que realizaban supervivencia, pero es notable cómo ellos lo tomaban sólo como una contingencia a resolver.

No conocemos de otro caso similar, es decir de una permanencia tan prolongada y aislada. La gente del faro permaneció por más tiempo pero la gran diferencia fue que a ellos les traían víveres, a veces cartas, diarios, y aunque atrasada, la paga. Pero de ellos no nos ha llegado ningún diario, salvo el del faro, del cual nos ocupamos más adelante. En el diario de G. H. Gardiner hay días en que sólo aporta la fecha y el viento que sopló, pero en otros tiene material muy interesante en cuanto al trabajo, la comida y los paseos o excursiones que realizaban. Es muy probable que esos días tan escuetos hayan sido por arduo trabajo, una fuerte depresión o melancolía o porque lo único que dejaba hacer el mal tiempo fuera quedarse acurrucado en un rincón del refugio.

Breve síntesis de los puntos que más llaman la atención:

1) Nombre del lugar: "en la bahía nombrado por los pescadores de los pájaros reyes" o en inglés "Penguin Rockery". En la expedición de Giacomo Bove le fue dado el nombre de puerto "Presidente Roca".

2) Construcciones: (día 19 de febrero de 1869) lo primero que hicieron al desembarcar fue "un toldo con tablas... para luego que tuviéramos tiempo construir una casa de material o madera...". Al día siguiente: "Hoy empezamos a hacer la casa de madera...". El día 21: "... Continuamos con la construcción de la casa... Aquí no se ve a nadie ni hay tampoco Indios ni señal alguna que hayan venido aquí." En la mañana del 22: "Esta mañana la goleta se hizo a la vela...; todavía estamos trabajando en la casa...".

Creo que queda bien claro cómo es el lugar, cómo fue la construcción y con qué utilidad; no entiendo por qué ciertos "profesores" escriben biografías de don Luis Piedra Buena de esta forma: "... siendo acompañado por el explorador Gardiner. Una vez allí, en el lugar denominado Basil Hall levanta un nuevo refugio para naufragos dejando allí tres de sus marineros con el fin de atender a los naufragos y vigilar las instalaciones...". Pobre alumno. Es evidente que, además de no conocer la isla, tampoco tuvo el material adecuado en sus manos para estudiar y luego escribir. Si lo hizo para enaltecer la figura de don Luis Piedra Buena es un error; con lo que hizo sobra. Y además, ¿qué tiene de malo contar que dejó tres hombres trabajando para él haciendo aceite de pingüino, o es poco honorífico decir que tenía que ganarse la vida por sus propios medios y no a costa del Estado? Lamentablemente existe muchísimo de esto en muchos de los trabajos sobre Luis Piedra Buena, tomamos este sólo como para dar un ejemplo y no volver sobre el tema.

Continuando con las construcciones debieron hacer los toneles para envasar el aceite, un bote para poder tener un medio de comunicación con las otras islas (islas de Año Nuevo) y un elemento de trabajo o paseo, caminos para arrear pingüinos y corrales para poder matarlos (día 3 de marzo); toda una empresa bien pensada y que se pudiera realizar con sólo 4 personas.

3) Descripción del lugar: sus playas de arena, río, bosque que la circunda y distancia a puerto "Kook", 8 millas, el istmo con Vancouver y describe las tablas clavadas con los nombres de los buques pesqueros que utilizan el lugar. También encontraron signos de ocupación como una casa y el lugar donde estuvieron haciendo aceite. También describe bien la bahía de Año Nuevo

4) Alimentación: comenta sobre la caza de nutrias y cómo a medida que se quedaban sin víveres fueron reemplazando algunos ingredientes; así es como suplieron el café con "caldo de penguin con apio" y como comían "penguins": "1° sopa de penguin con apio silvestre, Bife de id. con grasa del mismo, Asado de id. id. id. id., Patitas de id. hervidas pero frías. La comida es la misma, con la diferencia de tomar ensalada de apio silvestre." Para variar la alimentación le sacaban el hígado a los pingüinos "los que hallamos muy agradable (poder del hambre)". Es así como hacen la prueba de plantar verduras; sólo consiguen el fracaso. Cazan palomas, patos y gansos dando cuenta de la abundancia de mamíferos marinos que había en esos años. Hasta el jabón lo fabrican con "aceyte de pájaro y ceniza" (día 21 de julio).

Ellos tenían programado irse el 19 de junio de 1869, fecha en que el "Capitán" Luis Piedra Buena los debía ir a buscar pero algo lo retrasó un poco: lo hizo el 7 de enero de 1870, unos 6 meses después. Estuvieron en la isla aislados casi 11 meses.

En particular me llama la atención cómo pudieron cumplir con su trabajo y salir con vida cuando muchos otros exploradores, como Allen Gardiner en puerto Español, murieron. O incluso los prófugos del presidio que se entregaron o murieron. Evidentemente es la preparación con que se cuenta.

5) Ocupación: encuentran en puerto Cook y en puerto Roca restos de refugios. Evidentemente son de pescadores o cazadores de lobos marinos que usaban la isla para hacer agua potable, leña, cazar e incluso tal vez, realizar alguna reparación liviana.

6) Pingüinos: sobre estas aves comenta que hay cuatro clases y que los más chicos rinden un galón de aceite (entre 7 a 10 pájaros). Ofrece

una serie de comentarios sobre cómo se los arrea, mata, cocina con o sin cuero, cantidades (20.000 para Pingüin Rockery) y después una serie de observaciones como el canto, los "caciques", la crianza.

Año 1869: El diez y nueve de febrero desembarcamos de la Goleta del mando y propiedad del Comandante Don Luis Piedra Buena en la bahía nombrado por los pescadores "de los pajaros reyes". Estos pajaros son anfibios por estar en la playa, de dos a tres semanas desapareciendo luego despues por algunos meses. Con estos pajaros se hace el aceyte que muchas veces despues de refinado se manda a vender a varias partes del Mundo por aceyte refinado dulce. Pues bien yo era uno de los cuatro que dejo el Capitan en la Isla para trabajar el aceyte.

Al desembarcar en tierra lo primero que hisimos fue construir un toldo de tablas para nuestra habitación, para luego que tubieramos tiempo construir una casa de material ó madera en que es muy abundante la Isla.

Izada de la Bandera: A las 2 hs. de la tarde el Capitan Luis izaba la bandera Argentina en nombre de la republica haciendo la goleta al mismo tiempo los honores de 21 cañonazos. Despues de concluir con las seremonias de la bandera fuimos todos a pasear por el monte en busca de frutilla que en cierto tiempo abundan mucho en varias partes de la Isla. Día hermoso, viento suave del SO.

Día 20 Hoy empesamos a hacer la casa de madera de 17 pies de largo por 12 de ancho. Hoy lo pajaros conforme salen del agua se suben bien arriba habiendo algunos ya gordos. Los pajaros de un año estan poniendo. Tiempo malo, viento fuerte del SO.

Día 21 Continuamos con la cosntruccion de la "casa" unos clavando y otros serruchando madera y tablas. Aquí no se ve a nadie ni hay tampoco Indios ni señal alguna que hayan venido aquí. Tiempo malo con neblina y frío Vto. Sd.

Día 22 Esta mañana la goleta se hizo a la vela y como tenía una linda brisa favorable pronto se puso fuera de vista, todavía estamos trabajando en la casa, yo creo que mañana podemos ya empezar a habitarla. Tiempo malo, neblina espesa, Viento SO.

Día 23 Hoy nos trasladamos a la casa, cuyo techo es de teja francesa. Apesar de estar lloviendo no pasa ni una gota. Tiempo lluvioso y frío. Viento del sud.

Día 24 Hoy concluimos del todo nuestra casa. Nos pusimos a cortar leña para la estufa. La casa esta echa por adentro del monte y al abrigo que dan los arboles. Tiempo bueno, día con sol bastante fuerte viento. Calmoso.

Día 25 El trabajo que hoy hisimos cosa nueva para mí fue el de hacer los cascós para el aceyte de penguin. Por la tarde fuí a pasear por el monte y ví muchos árboles hermosos como para palos de la Goleta. Entre algunos que ví caídos medí uno que tenía veinte pies de circunferencia- tiempo hermoso, viento calmoso Sud.

Día 26 Hoy empezamos la cosntrucción de un bote para cazar los patos por la playa. Tiempo bueno, sol caluroso, viento flojo SO.

Día 27 Continuamos con la cosntrucción del bote. La roquería esta llena de pajaros hay y hay huevos en abundancia. Estos pajaros pierden muchos huevos por que nunca hacen nido sino que ponen los huevos que son tres en la misma pata, dando cada vez que ponen dos al macho quedandose la hembra con el ultimo.

Tardan como 30 días para sacar los pollos. Tiempo bueno, hace sol, viento del Norte.

Día 28 Hoy terminamos la construcción del bote y despues de probarlo en el riacho que corre al lado de nuestra casa, quedamos muy contentos con él. Subimos al río con el bote y cazamos tres patos. En la tarde fuimos a buscar las anclas que estaban en la playa. El Río que dijimos corre al lado de la casa tiene poca agua. Tiempo bueno viento regular del NO.

Mes de Marzo de 1869. Día 1 Hoy han subido a la playa y rokería como cuatro veces mas pajaros que los que había antes. Seguimos trabajando en los cascós. Hoy tenemos la marea mas crecida. Tiempo bueno. Viento del Ote.

Día 2 Hoy salté a cazar nutrias, que abundan mucho en esta Bahía. Estos Animales son anfibios, la noche la pasan en tierra y durante el día salen a la mar a cazar su alimento. Cuando estan entierra se meten en cuevas que tienen al lado de los arroyos.

Con el auxilio de mis dos perros cazé dos de esos animales.

Vi pasar una barca que iba por el Cabo de Ornos.

Tiempo: durante la mañana fue bueno, pero a la tarde llovió con viento del NO.

Día 3 Marzo Hoy hisimos un Corral y unos cuantos Camínos para arrear a los pajaros niños de la roquería al corral de la matanza.

-Estos pájaros se arrear lo mismo que una majada de ovejas y despues con un palo de 2 pies de largo y un poco mas grueso que un bastos se les mata a garrotazos por la cerveza. Tiempo bueno por la mañana con viento SO, pero se cambeo en la tarde soplando viento fuerte del Norte.

Día 4 Seguimos componiendo los cascós. Los pajaros todavía estan poniendo.

Tiempo. Durante la noche pasada llovió soplando viento del Norte pero esta mañana rodando al Oeste, hiso buen día. Generalmente

cuando el día amanece con neblida, sale despues un día hermoso.

Día 5 Seguimos componiendo cascós. Tiempo bueno con viento del Norte.

Día 6 Los pajaros empiezan a ponerse flacos. Seguimos haciendo cascós.

Tiempo, bueno. Viento del No, -día con sol (hay muchos pajaros en la rokería).

Día 7 Hoy pasamos lavando la ropa y haciendo otro corral. Tiempo, bueno viento suave del Norte.

Día 8 Marzo Hoy fuí a pasear por la playa que tiene una milla de largo y es de arena. Cazamos nutrias. Tiempo, por la mañana bueno con viento del Sud-por la tarde llovió bastante sesando el agua a media noche.

Día 9 Hoy empezamos a cortar árboles para hacer un galpon para trabajar los pajaros cuando estan gordos que es una vez por año y si no se handa ligero con el trabajo se pierden los pajaros porque se ponen flacos. Tiempo. Temporal del NO. Mar muy brava, modero en la tarde, día regular.

Día 10 Trabajamos en los cascós. Tiempo malo. Viento con lluvia del Sud Oeste- día sin sol, poco frío.

Día 11 Seguimos haciendo cascós. Esta tarde tres patos quelpas. Son muy buenos para comer. En las Islas Malvinas la gente no los come por que tienen muchas vacas y ovejas. Tiempo bueno, viento fuerte del Norte.

Día 12 Seguimos trabajando en los cascós. Como no tengo termómetro ni apunto los gs. de temperatura. Tiempo bueno, viento fuerte del Norte.

Día 13 Marzo Seguimos con los cascós. Tiempo malo, lluvia y viento del SE.

Día 14 Estamos componiendo el bote para dar un paseo. Que tristes son estos parajes cuando llueve. Aquí es uno de los ultimos puntos del Mundo, no se ve mas gente que los pajaros reyes, que verdaderamente se parecen a nosotros por el modo que tienen de caminar. Marchan en fila como si fueran soldados. Tiempo muy malo viento fuerte del SE y lloviendo.

Día 15 Como el tiempo esta muy malo no hay mas remedio que contar cuentos para pasar el tiempo. No se puede hacer otra cosa (sigue un cuento).

Tiempo muy malo viento fuerte del SE y lloviendo, por la tarde ha nevado y por la noche soplo del mismo punto un fuerte temporal.

Día 16 Aprontamos el bote para ir a dar un paseo por el otro puerto llamado Puerto Kook. Hoy el perro cazo una nutria. Hoy he juntado también caracoles y otras curiosidades que encontré en la playa. Tiempo bueno, día con sol, viento flojo del NO.

Marzo Día 17 Estamos esperando buen tiempo para hacer el viaje a Puerto Kook.

Tiempo. Malo, viento muy fuerte y copiosa lluvia. El tiempo es en esta Isla muy variable pues un día hace calor y otro llueve y hace frío.

Día 18 Hoy la marea entra al riacho. Es una cosa muy linda ver los pajaros reyes entrar y salir por centenares en el río, unas veces asomando sus cabezas y otras sambullendo. Tiempo muy bueno. Viento fuerte del Ote. Hoy ha hecho tanta calor como en Santa Cruz.

Días 19-20-21-22-23- y 24 Hoy salimos para el puerto Kook, el que es distante 8 millas de esta Bahía, llegamos a él en la tarde. Este puerto es el mejor que hay en esta Isla. Hace una península con el otro puerto que esta de otro lado de la Isla llamado Puerto Vancouver. Es un excelente paraje para los buques pescadores pues tienen la facilidad de arrastrar sus botes de un lado al otro de la Isla cuya distancia es de 600 yardas medidas. Aquí se ven muchas tablas clavadas en los arboles con los nombres de los buques pescadores que han visitado este paraje, haciendo aguada y leña para ir a trabajar con los lobos y elefantes marinos. Cazamos nutrias y el paseo fue muy lindo, recojimos mucha frutilla.

Este puerto es excelente para reparar buques. Los marinos es mas el miedo que le tienen a estos puertos que los riesgos que en ellos encuentran.

Tiempo. Durante los días anotados hemos tenido buen tiempo, el viento casi constante que tuvimos fue de NO.

Ojo- encontramos una casa bastante vieja que pertenecía a los pescadores antiguos y varias señales de haber estado haciendo aceyte.

Día 25 Hoy salimos del puerto Kook para irnos a la bahía, despues de bordejar con viento de proa todo el día entramos a puerto de Año Nuevo el que esta como a unas 5 millas de distancia de puerto Kook. Aquí encontramos parte de unas de esas anclas antiguas que tenía el arganeo del tamaño de la cabeza de una pipa y también encontramos parte de dos casas de piedra en el monte. En este puerto hay muchos mejillones, lapas.

Entre este puerto y puerto Kook hay dos rokerías de lobos de un pelo una esta en una cueva muy grande y la otra a la entrada de puerto Kook.

Marzo Día 26 Salimos del puerto de Año Nuevo para nuestra bahía a la que llegamos en la tarde haciendo el viaje a senia. Por el camino avistamos una barca que pasaba por el estrecho de "La Maire" hace el Sud. Los buques pasan lejos temiendo (...). Tiempo bueno. Viento NO flojo.

Día 27 Empezamos el día arreglando cascós. Por la tarde fui a pasear por el monte y encontré una especie de mineral que le lleve para la casa y tambien un polvo negro como ese con que lustran las estufas.

Días 28, 29 30 y 31 Por ser el tiempo muy malo no hemos podido hacer nada estos días. La roquería la hemos observado llena de pajaros pero flacos, los pichones estan creciendo y engordando. Los pichones no se van al agua hasta los nueve meses, en todo ese tiempo se van los grandes a pescar por la mañana a la mar y a la tarde regrezan llenos de pescado y entonces dan bueltas por la playa hasta encontra al hijo y cuando lo hallan abren la boca y el pichon le recoje de allí el alimento.

Tiempo. En los días indicados tuvimos viento fuerte del SO y lloviendo todo el tiempo.

Mes de Abril de 1869 Día 1 Hicimos una tina para la prensa. Tiempo malo, lluvia y viento del Sud.

Día 2 Pasamos el día trabajando madera para la prensa. Tiempo malo y lluvioso. el viento a Nor.

Día 3 Fui a dar un paseo por la Bahía del Oeste. Se puede caminar muy bien por la playa. En esta bahía hay una laguna bastante grande parece que comunica con el otro lado de la Isla, de ella sale un riacho grandecito. Esta cerca de la playa y a su alrededor hay unos arboles muy hermosos y gigantescos.

Algun día si Dios quiere examinare este paraje con mas detención.

Día 4 Regrese de mi paseo en el que caze una nutria. Estas nutrias son del mar cuyo cuero se paga hasta una libra esterlina.

Días 5-6, 7, 8, 9, 10 y 11 En todos estos días el mal tiempo no nos permitió salir de la casa. Hemos pasado el tiempo haciendo cajoncitos y leyendo un libro de poesías que me regalaron en Bs. Ayres. Tiempo. Hemos sufrido muchas lluvias y vientos variables.

Día 12 Hoy con el cambio de la Luna ha mejorado el tiempo. Fuimos a cazar nutrias por la playa. Tiempo regular. Viento del Oeste.

Día 13 Pasamos el día arreglando los caminos para los pajaros y cortando leña para la estufa. Tiempo bueno. Viento Oeste.

Día 14 Pasamos el día haciendo cascós. Tiempo regular - a la tarde se descompuso rotando el viento a NE.

Día 15 Seguimos con el trabajo de los cascós. Tiempo lluvioso. Viento del NO.

Días 16 Hoy arreglamos he instalamos la prensa. Esta se usa despues que esta frita la grasa para sacar el resto del aceyte que queda en los chicharrones, lo que seguidamente ban al fuego en vez de leña ó carbon.

Día 17 Abril Pasamos el día trabajando en los cascós. Tiempo bueno, viento suave del Norte por la tarde se cambió el viento del Este al que lebanta mucha marejada en la Bahía.

Día 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25 En estos días hemos estado preparándonos para matar los pajaros pichones. Los pajaros mayores están flacos y no vale la pena matarlos. Los pichones como están gordos siempre dan algunos galones de aceyte.

Esta semana he encontrado mucho mineral por la playa también he encontrado greda de dos colores: colorado berde, amarillo y blanca. Tiempo regular. Vientos del NO.

Día 26 Aquí en esta Isla hay varias especies de aves. Hay tres diferentes clases de pajaros niños, siendo el mas hermoso y mas grande el pajaro Rey. Hay tres ó cuatro clases de gaviotas del mar, paloma blanca del mar, abutardas de mar y tierra. Hay muchas clases de patos. Hay también cines chimangos, caranchos, loros, ruyseñores, vandurrias, gavilanes, y como doce especies de pajaritos del monte y otras que no se como se llaman.

Día 26 Abril En las costas de esta Isla hay muchos lobos marinos o focas de un pelo, elefantes o lobos de dos pelos. Hay también muchas nutrias cuyo cuero vale mucho dinero. Hay ratones muy grandes y numerosos. Las moscas también abundan aquí. El pescado no se encuentra en todos los puertos por su mucha profundidad (de 50 brazas arriba) pero en una Bahía por la parte Oeste de la isla se puede sacar con red.

Día 27 Hoy dimos principio a matar los pichones de la rokería de afuera. Estas son dos una afuera y otra adentro en un monte. Tiempo bueno. Viento del Sud, suave en la noche sopló fuerte del SO.

Día 28 Continuamos con la matanza de pichones. Tiempo bueno. Viento del SE.

Día 29 Seguimos con el mismo trabajo. Tiempo lluvioso. Viento del Norte.

Día 30 Empleamos en freír la grasa. Tiempo bueno. Sol caluroso por la mañana viento flojo del SE y por la tarde sopló fuerte del S.

Mayo 1° 1869 Seguimos con el mismo trabajo. Tiempo bueno. Viento NE. Avistamos un buque que navegaba al Norte.

Día 2 Seguimos con el mismo trabajo. Tres pichones nos dan por término medio un galon de aceyte. El trabajo va muy despacio por que amas de ser los días cortos la olla que tenemos de 50 galones es chica para andar lijero.

Día 3 Hoy concluimos de freír la grasa. Avistamos un buque que iba por el Cabo de Hornos. Tiempo bueno. (Los arboles estan con flores).

Día 4 Tiempo malo, lluvia la mayor parte del día. Viento del Norte. Anocheció con mal aspecto.

Día 5 Hoy matamos 250 pajaros pichones de la rokería del monte, estos para trasportarlos tenemos que cargarlos en bolsas.

Tiempo regular. Viento fresco del Norte. Por la tarde estuvo nevando.

Día 6 Tiempo malo. Viento fresco del Norte Oeste. Durante la noche y el día estuvo nevando hoy como tres pulgadas de nieve sobre la tierra, hace frío.

En este mismo día caze una nutria grande. Esta bahía esta llena de mineral.

Día 7 Trasportantes los cueros de la rokería del monte. Tiempo malo. Viento SO. Durante la noche y el día estuvo nevando.

Día 8 Sacando la grasa a los cueros. Los arboles están ya verdes. Tiempo regular. Viento del Sud. Sigue nevando. Hace mucho frío.

Día 9 Transportamos el resto de los cueros de la rokería, le sacamos la grasa y la hemos picado para ehcarla al tacho. Tiempo bueno. Viento del Norte, sol caluroso. Anoche nevo hay un pie de nieve en la tierra.

Día 10 En este día encontre en la Bahía mucha pizarra, con un mineral. Tiempo bueno, viento del NO, anoche hiso calor y lluvia, lo que hiso desaparecer la nieve.

Día 11 Picando y frijendo grasa. Hay que aprovechar los buenos días. Tiempo bueno, nevó un poco. Anochecio con mala vista. Aquí el tiempo es muy variable.

Día 12 Tiempo bueno con sol. Viento del Ote. desapareció totalmente la nieve.

Día 13 Pasamos el día frijendo grasa, ya tenemos tres cascós de aceyte. Tiempo bueno con sol.

Día 14 Concluimos de derretir la grasa. Caze una nutria y un ratón colorado muy grande. Tiempo malo. Viento del Oeste, nevando.

Día 16 Empezamos hacer un corral para los pajaros grandes y cambear la prensa. Tiempo bueno. Viento del Norte.

Día 16, 17, 18, 19, 20 y 21 En estos días el tiempo fue tan malo que no nos dejó hacer nada, todo el tiempo estuvo cayendo granizo y nevando, hace un frío horrible pero los pajaros parecen que no lo sienten da gusto verlos muy pardos en la playa. Caze una nutria que tenía la cola agujereada parece que siempre estan en marchar.

Tiempo. El ultimo día sopló muy fuerte del No, seco mucho la tierra, en la noche estuvo nevando.

Día 22 Pasamos el día en la construcción de un rancho. Tiempo regular. Día nevado. Viento fte. del NO.

Día 23 Encontre en la playa un pescado parecido al robalo, caze tres palomas, embalsame un pajarito rey de los viejos que tenía en el corral-lo tuve 30 días sin comer. Uno como estos los tiene el Capitán Piedra Buena.

Tiempo malo. Viento fresco del Oeste, anoche nevó mucho.

Día 24 Tiempo regular. Viento SO. Nevó todo el día.

Día 25 Hoy traje una cantidad de mineral de la parte Oeste de la Bahía. Se encuentra en betas horizontales del Este al Oeste. Tiempo regular. Viento del Ote. nevando todo el día.

Día 26 Tiempo mejor. Viento SE. la tierra con nieve, hace frío.

Día 27 Tiempo bueno. Viento Ote. empezó a llover por la tarde.

Día 28 Tiempo muy malo. Viento fuerte S. lloviendo y nevando.

Día 29 Encontre por el monte los restos de una casa cosntruida con palos y también encontré la cabeza de un animal vacuno. Tiempo muy malo. Viento fuerte del Sud. Anoche soplo un temporal, todo el día llovió.

Día 30 Tiempo bueno en la mañana y malo en la tarde. Viento f. del Sud. O. llovió a la caída

Día 31 Tiempo nublado. Viento del SO. Los pajaritos se empiezan a poner flacos.

Junio 1° 1869 Tiempo muy bueno. Viento Sud Oeste, llovió en la noche.

Día 2 Este día encontré más mineral. Tiempo muy bueno, viento del Oeste, se cambió por la tarde en Vto. Sud. fuerte.

Día 3 Hoy fui a pasear a la otra bahía, es un lindo paseo. Caze una nutria. Tiempo regular, viento fuerte

Día 4 Se nota que los pajaritos engordan. Tiempo malo. Viento SE lluvia.

Día 5 Cazamos dos nutrias en la otra bahía en la que hay muchas, pero son muy ariscas. Tiempo malo. Viento Sud.

Día 6 Matamos algunos pajaritos para ver si tenían mucha grasa, pues ya es el tiempo del engorde. Tiempo lluvioso, viento Oe.

Día 7 Tiempo bueno. Viento fresco Oeste.

Día 8 Hoy he visto muchos lovitos de color verde. Son del mismo tamaño y parecidos a los de la Patagonia. Tiempo bueno. Viento del NO. El invierno aquí es más benigno que en el Estrecho de Magallanes.

Día 9 Con el auxilio de los perros caze una nutria. Vi más loros por el monte. Tiempo bueno. Viento del Ote. por la tarde siguió Sud.

Día 10 Tiempo bueno. Viento NO.

Día 11, 12, 13, 14 Cazamos una nutria. Durante estos cuatro días hemos tenido tiempo malo. Viento del temporal de NO. Con este

viento las mareas se elevan mucho. Se sienten mucho frío.

Día 15 Hoy aprovechando el buen tiempo empezamos a traer piedras para hacer un fogón y por la tarde fui a pasear y junte muchas curiosidades. Encontré en una parte de la playa una estención de 50 naves de largo de mineral. Los pajaritos siguen engordando. Tiempo bueno. Viento del Ote.

Día 16 Hoy trabajamos en labrar palos para cosntruir el galpón. Tiempo bueno por la mañana con Vto. Norte rolando a la tarde al SO.

Día 17 Tiempo bueno, viento Ote. Nevó en la noche (por la tarde sopló fuerte del NO).

Día 18 Tiempo malo. Viento fco. NO. Agua y granizo.

Día 19 Hoy es el día en que el Capitán Piedra Buena debía llegar con la Goleta.

Día 20, 21 y 22 En estos tres días matamos doscientos pajaritos para probar si estaban gordos (Todavía no es el tiempo de faenar). Tiempo bueno. el viento se mantuvo variable.

Día 23 Hoy matamos un lobo de dos pelos que había salido a dormir en la playa. Tiempo bueno, con sol. Viento Norte.

Día 24 Hoy avistamos un buque que navegaba por el Cabo de Hornos. Tiempo bueno. Viento del NEte.

Día 25, 26, 27, 28, 29 y 30 Tiempo en estos días hemos tenido un tiempo muy malo, con viento del SO. Ha nevado pero la nieve no para mucho sobre la tierra. Ha echo mucho frío. Tiempo neblinoso. En el último día avistamos un buque que navegaba por el Cabo de Hornos-trabajamos otros cien galones de aceyte.

Julio de 1869 **Día 1°** Hoy fui a a dar un paseo por la otra bahía fui a dar en ella de noche haciendo el viaje por adentro del monte que es muy tupido. Tiempo nublado. Viento Ote.

Día 2 Me ocupe en hacer un ranchito de palos y tablitas de buques perdidos de los que hay muchas en la playa de esta Bahía. Tiempo nublado y malo. Soplo un temporal muy fuerte del N.

Día 3 Al amanecer veía desde mi rancho un Bergantin que corriendo en popa el temporal venía con rumbo a esta bahía. Yo, conociendo que venía a estrellarse contra la costa, hice fuego con mi única camisa pero cuanto mas humo y fuego hacía yo, mas velas izaba el bergantin, por fin cuando distinguió la costa cambió de rumbo. Tiempo con neblina. Sigue el temporal de ayer.

Día 5 Hoy mate un lobo de dos pelos y regrese para la caza con el cuero pues ya estaba cansado del paseo. Tiempo bueno. Viento del Note.

Días 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31.

Del 6 a 13 El presente mes es el mas malo que hay en estas regiones. El frío, la nieve, el agua y el vientos nos tienen acorralados en nuestra casa sin poder salir afuera. Los arboles no cambian. se mantienen siempre verdes y las matas de frutilla que hay aquí están siempre con flor. Se le caen unas y le salen otras.

Tiempo durante estos días tubimos un tiempo regularmente moderado del Oeste.

Día 14 - mal tiempo viento del Sud

Día 15 - mal tiempo viento del SE

Día 16 - Nevado viento del Ote.

Día 17 - Buen tiempo viento del NO

Día 18 y 19 Buen tiempo viento del NO

Día 29 Buen tiempo viento del NO

Día 21 - Calma viento del NO

Día 22 - Buen tiempo viento del NO. Fui a la otra bahía mate un lobo y me lo comí

Día 23 - Buen tiempo. Variable

Día 24 - Mal tiempo lloviendo y nevando Vto. Sud.

Días 25 - 26 - 27 - 28 Igual al 24

Mes de agosto 1869 **Día 1** Hoy vi muchas palomas del mar son blancas, con el pico del Loro. Tiempo bueno. Brisa del NO.

Día 2 Día con sol y viento del No. El río está totalmente eleda, cruzamos sobre el sin miedo ninguno.

Día 3 Hoy matamos 700 pichones para ver si ya valía la pena de empezar la matanza pero encontramos que todavía están flacos. Las grandes empiezan a engordar pues ya no tienen que dar de comer a los pichones. Tiempo bueno. Viento del Nte.

Día 4 Hoy encuentre muchos pajaros niños muertos en la playa y esto proviene sin duda de algún pescado malo que ha de andar en el puerto.

Tiempo malo y frío. Viento fuerte del S.

Día 5 Tiempo malo. Viento fuerte del Note.

Día 6 Tiempo bueno con sol viento del NO.

Día 7 Avistamos un buque que navegaba al Sud. Tiempo bueno viento fuerte del Norte.

Día 8 A falta de otro alimento, comemos pinguines' Tiempo bueno y caluroso brisa del NO.

Día 9 Tiempo bueno, sol fuerte viento del N.

Día 10 Hoy hemos tenido banquete con cuatro patos que matamos con flecha. Tiempo malo lloviendo. Viento fuerte del EN.

Día 11 Cazamos dos patos y un chimango. Tiempo bueno con sol. Viento del NO. a la tarde cameo y soplo fuerte del Ote.

Día 12 Hisimos una asta para la bandera. La hacemos de laurel cuya planta abunda mucho en esta Isla. Son grandes y derechos. Tiempo bueno. día con sol. Viento del Ote.

Día 13 Tiempo malo, por la mañana lluvia y fuerte viento del SO, el que juntamente con el agua se calmó en la tarde.

Día 14 Suplimos el café con caldo de penguin con apio, peor es nada. Tiempo malo, nevando. Viento fuerte del SO.

Día 15 Hoy caze un pato kelpa, hemos estado de comida de fiesta. Tiempo malo, nevo todo el día. Viento SO.

Día 16 Tiempo malo, llovió todo el día. Dicen que en esta Isla llovio en un epoca por espacio de tres meses, No lo creo.

Mes de Agosto **Día 17** Tiempo bueno. Viento suave del Oeste.

Día 18 Tiempo bueno, Viento NO. Aquí la Luna parece que no ejerce ninguna influencia en el tiempo.

Día 19 Hoy hace seis meses que nos dejo la goleta y ésta no aparece. Gracias que ya estamos acostumbrados en esta Isla excelente paraje para prisionarios. Tiempo bueno. Viento flojo del Sud Este.

Día 20 Tiempo bueno. Sol fuerte. Viento del NO.

Día 21 Como se nos ha concluido el javon tenemos la necesidad de fabricarlo con aceyte de pajaros y ceniza, el cual hace una magnífica preparación para labar. Tiempo bueno por la mañana, por la tarde nevó y soplo NO.

Día 22 Hoy halle en la playa una petrificación la que dí a guardar al "Dr. Cleve". Tiempo bueno por la m. Viento f del SO, por la tarde rolo al NO. en la noche nevo.

Día 23 Tiempo bueno por la m. Viento f del SO, por la tarde rolo al NO. En la noche nevo.

Día 24 Fui a pasear por el monte y subí al serro mas alto que hay en el, Con una hacha de mano hise con los arboles muchas cruces y mi nombre lo puse en el arbol mas alto inmediato al cerro.

Del Día 25 al 31 - Agosto **Día 25** - Viento fuerte del SO.

Día 26 - Hoy hiso frio, llovio. Viento del Ote.

Día 27 - Día hermoso. Viento suave del Ote.

Día 28 - Hoy hiso calor. Viento flojo del Ote.

Día 29 - Hoy hiso calor. Viento flojo del Ote.

Día 30 - Llovió durante el día se cameo tiempo Vto. Sud

Día 31 - Mal tiempo. Viento fuerte del Ote.

Mes de Septiembre 1869. **Día 1** Ya se acerca la epoca de trabajar los pajaros, en este mes engordan mucho. En las dos Rokerias hay como 20.000 pajaros.

Las costumbres del pajaros niños de esta Isla son muy originales. Al salir del agua ban alineandos en la playa lo mismo que sifueran soldados y parece que entre ellos hay oficiales y caciques pues hay unos pajaros que repentina-

mente parandose adelante de su respetiva fila levanta la cabeza y empieza a dar ordenes por medio de un canto especial, a esta orden todos los demas se quedan parados.

Lo curioso es ver cuando ba a cantar. Se estira el pescuezo primero para arriba y despues cuando acaba su canto baja la cabeza hasta tocar el suelo quedandose así por un rato y seguidamente que levanta su cabeza rompen todos la marcha de frente y muy bien alineados.

Verlos marchar parece que uno esta viento maniobrar un batallon. En esta Isla hay cuatro calses de penguines. Los mas chicos son del tamaño de un pato y dan de 7 a 10 una galon de acetyl. Tiempo bueno.

Día 2 Estoy cabando la tierra para zembrarla. Tiempo regular, hace mucho frío. Vto. F. NO.

Día 3 Estoy en el mismo trabajo de ayer. Es un poco fuerte trabajar esta tierra por la cantidad de troncos que tiene, pero parece que es buena. alla veremos. Tiempo regular. Viento fresco del Oeste.

Día 4 Tiempo bueno. Viento fresco del NO

Día 5 Hoy fuimos a pasear del O (1) en busca de mas mineral, pues hay tanto que uno no sabe cual alzar. Hay barrancas que tienen betas de un pie de ancho, y cuando uno lo esta quebrando da un fuerte olor a azufre. Hay tanto que se podrían cargar algunos buques. No se puede errar el paraje porque la Bahía esta en punto don hay tres (2) y siempre hay pajaros reyes por la playa. Es la primera Bahía de un punto que se llama B.H. (3) señalado en el mapa de Fitz Roy. En todas partes de la Isla se encuentra de este mineral pero no en tan grandes cantidades. Tiempo bueno. Viento NO.

Día 6 Tiempo bueno. Día nublado. Veinto flojo NE.

Día 7 Hoy mudamos el corral a otra parte. Se ven pocos pajaros por la playa. Tiempo bueno. Sol. Viento fresco del S. se calmo.

Día 8 Tiempo bueno, sol. Viento flojo del NO.

Día 9 Hoy me toco hacer de cocinero porque el mozo que estaba haciendo esto que hacer se ha enfermado, siendo el primero que se enferma desde que estamos en la Isla. Tiempo bueno. Viento del Ote.

Día 10 Tiempo. Soplo un temporal del NO, día con neblina, el temporal se calmó tarde.

Día 11 Hoy comí un raton asado, tiene buen gusto, como el conejo.

Tiempo bueno fresco del Oeste.

Día 12 al 14 En estos tres días nos ocupamos por hacer algo, en cortar caminos por el monte. Tiempo bueno. Viento del Norte.

Día 15 Algunos de los pajaros estan ya mu-

dando la pluma, es ya tiempo de trabajarlos. Tiempo. Hoy nevó un poco pero hiso buen día.

Día de 16 Setiembre Hoy subieron muchos pajaros a la playa. Mañana creo que empezaremos a trabajarlos. Tiempo bueno. Viento del Oeste.

Día 17 Hoy dimos principio a matar los pajaros por hallarse ya gordos. Antes de la salida del sol ya nos hallabamos en la playa armados de nuestros garrotes y arreando a los pajaros como si fueran ojeas hacia el corral distante ocho cuadas. En este trabajo tiene que ir uno muy despacio y siguiendo el paso calmo-so del desgraciado penguin que marcha para el carnero.

Ahora estan gordos y su paso es muy calmo-so, tienen cada uno de 10 a 11 libras de grasa y es muy buena para comer.

Una vez que llegan al corral, se matan a garrotazos por la cabeza y hay que pegar fuerte porque son duros para morir, cuidando de no matarlos del todo porque despues se ponen muy duros y son costosos para manejarlos y sacarle el cuero.

Hoy matamos 400. Despues de sacarle el sacarle el cuero hay que sacarlos afuera y ponerlos en montones de a (borroneado) para que no se echen a perder y despues se tiran los cuerpos sin piel y grasa. Es un trabajo pesado pero que da mucha plata. Ahora es el tiempo en que mudan las plumas los pajaros viejos.

Día 18 Setiembre Hoy matamos 234 pajaros, todos gordos. El tacho que tenemos para trabajar es de 50 galones y es poco más ó menos adecuado al trabajo de 4 hombres. Pero cuando los trabajadores llegan a 10, es necesario entonces un tacho de 200 galones. Con los chicharros de la grasa se alimenta el fuego del tacho el que no es conveniente dejarlo enfriar. Tiempo bueno, por la m. Viento fuerte del Sud, por la t. soplo temporal del mismo lugar.

Día 19 Hoy matamos 131 pajaros. Tiempo bueno, con calor. Viento flojo del NO.

Día 20 Hoy matamos 276 pajaros. Tiempo regular - por la m. Viento fuerte del NO - por la t. soplo fuerte del Norte.

Día 21 Hoy matamos 175 pajaros. Tiempo caluroso- por la m. Viento fuerte del NO por la tarde se calmo del todo.

Día 22 Hoy matamos 170 pajaros. Tiempo bueno Viento flojo del NO.

Día 23 Tiempo malo - por la m. Viento fuerte del NO. por la tarde soplo del Sud. -hiso frío.

Día 24 Hoy matamos 450 pajaros gordos. tiempo bueno. Viento fresco del Norte.

Día 25 Hoy matamos 414 pajaros, tenemos que menear el cuchillo! Tiempo malo. Viento del Sud - Lluvioso todo el día.

Día 26 Hoy matamos 240 pajaros. Cuando se trabaja con tachos grandes el trabajo se hace mas facil y productivo pues se fríe la grasa con piel y todo. Tiempo bueno. Viento flojo del Norte.

Día 27 Hoy matamos 285 pajaros. Tiempo bueno, con sol. Viento por la m. SO se cambeo en la tarde y soplo fuerte del NO.

Día 28 Hoy matamos 285 pajaros. Tiempo bueno, con sol. Viento por la m. SO. se cambeo en la tarde y soplo fuerte del NO.

Día 29 Hoy planté semilla de navo, de lechuga, de sanahoria, de sebolla, la tierra es muy arenosa. tiempo malo. Por la m. Viento flojo del Ote. por la tarde soplo con temporal del SO.

Día 30 Seguimos trabajando en el aceyte. Tiempo malo, por la m. soplo fresco del SO y a la tarde.

Octubre 1869 Día 1 Pasamos el día componiendo los cascós. Tiempo malo, nevando y soplando fuerte del SO.

Día 2 Tiempo malo, sigue como ayer.

Día 3 Seguimos trabajando en la fabricación del aceyte. Tiempo bueno. Viento flojo del SO.

Día 4 Hoy matamos 630 pajaros y de ellos sacamos 300 cueros. Tiempo malo y frío con viento flojo del SE.

Día 5 Seguimos trabajando con los pajaros. Los pajaritos me han comido la mayor parte de la simiente. Hay insectos. Tiempo muy malo. Frío. Lloviendo y soplando fuerte.

Día 6 Hoy he tenido que entrar de cocinero y la comida que puse era como sigue. Almuerzo como todos los días. 1° sopa de penguin con apio silvestre. Bife de id. con grasa del mismo. Asado de id. id. id. id. Patitas de Id. hervidas pero frías.

La comida es la misma, con la diferencia de tomar ensalada de apio silvestre. Tiempo muy malo lloviendo y soplando del SO.

Día 7 Hoy matamos 100 pinguines con objeto de sacarle los hígados para comer, los que hallamos muy agradables (poder del hambre). Tiempo bueno, llovió un poco. Viento del SO.

Día 8 Hoy hemos concluido de llenar de aceyte 11 cascós. Observación: La primera vez que estos pajaros mudan le salen lo mismo pero un poco más amarillas, y la tercera vez le salen un poco mas amarillo -pero vivo- con lo que se quedan para siempre. En este mismo mes empiesan a mudar las plumas, algunos de los pichones.

Tiempo bueno y caluroso. Viento fresco del Ote., el que se calmó en la tarde.

Día 9 Tiempo malo, ha nevado. Viento flojo del Sud. Marcas muy bajas.

Día 10 Tiempo malo, ha nevado. Viento flojo del Sud. Marcas muy bajas.

Día 11 Todavía no hemos tacado la roquería

de adentro que tiene como 4.000 pajaros grandes y como 1.500 pichones. para comer son mejores estos que los grandes. Tiempo bueno. Viento flojo del Sud Oeste.

Día 12 Trabajamos algunos cascós de aceyte. Tiempo malo, día lloviendo. Viento del Sud.

Día 13 Todavía suben los pajaros en grupos de 120 a 50. Tan pronto como salen del mar lo acorralamos y a los que son flojos y no quieren caminar los matamos a garrotazos por la cabeza y le sacamos el cuero que echamos a la bolsa.

Tiempo nublado. llovió un poco. Viento Sud.

Día 14 Hoy hice dos grandes fuegos en el lado Este. Tiempo, se cambeo el viento ahora sopla del NO.

Día 15 La unica cosa que nos queda de proviciones es tabaco en una pequeña Isla tenemos 2 cerdos y 4 chivitos pero esta distante 20 millas, cuyo viaje dejamos para cuando terminemos la faena de los pajaros. Tiempo bueno llovió en el día. Vi un buque por el S. d

Día 16 Los pajaros de la roquería de adentro han mudado las plumas. Tiempo malo, Neglina y agua. Viento O SO.

Día 17 Parece que ya no vamos a matar mas pajaros gordos has que los de un año no muden las pluma. Aquí hay muchos patos pero son muy ariscos. Me pareció ver hoy un fuego por la parte Ote de la Isla. Tiempo bueno. Viento fresco del NO. Avistamos un buque que iba por el Cabo de Hornos.

Día 18 Matamos dos abutardas de mar. Estos pajaros estan poniendo y ponen hasta 8 huevos, pero por regla general no ponen más que 6. No son del todo agradables para comer. Tiempo regular, nublado. Viento flojo del NO. Por la tarde aclaro y soplo fuerte del O SO.

Día 19 Hoy hace 8 meses que estamos en la Isla. Tiempo bueno, Viento flojo del Norte.

Día 20 Tiempo malo lloviendo con Viento del SO.

Día 21 Tiempo regular. Viento fuerte del SO

Día 22 La semilla que planté va muy mal porque hay muchos insectos que comen las plantas apenas salen de la tierra. Tiempo bueno. viento fuerte del SO hace calor.

Día 23 Todavía continuamos trabajando en el aceyte. Tiempo bueno. Viento flojo del Sud.

Día 24 Hoy terminamos la fabricación de aceyte. Tenemos ya 18 cascós. El aceyte es muy claro. Los pajaros están ya flacos. Tiempo muy malo, neblina y viento del NO.

Día 25 Hoy fui a dar un paseo por la otra bahía encontré un pedazo de cera en la playa. Tiempo bueno. Viento fresco del Oeste.

Día 26, 27 Octubre Hoy hice un fuego grande arriba de un cerro. Tiempo muy bueno.

Viento suave del Norte. Avisté un buque que navegaba al Cabo de Hornos.

Día 28 Hoy empezamos a darle mas manga a nuestro bote; es muy chico para dar paseos por las otras partes de la Isla. Tiempo nublado por la m. por la tarde buen tiempo y viento del NE.

Día 29 Mi perro blanco es muy bueno para la caza. Tiempo bueno. Viento fuerte del NO.

Día 30 Hoy fuimos a una islita que hay en la bahía. Tiene una buena playa pero es chica. En ella encontramos unos cuantos huevos. Tiempo bueno. Viento del EN.

Día 31 Hoy fui en el bote a la otra bahía a proposito para examinar la laguna.

Tiempo bueno. Viento flojo del Norte.

Mes de Noviembre de 1869. Día 1. Hoy fuimos con el bote por el riacho hasta la laguna. Este riacho es muy angosto -como para un bote, es poco hondo. Entramos facilmente y fuimos hasta el fin de la laguna a remo.

Embicamos el bote en una playita y nos subimos a un cerro de 30 pies de alto, desde donde observamos que a unas 80 varas empezaba otra laguna que a nuestra vista no parecía alcanzaba hasta el otro lado de la Isla.

Zondé la laguna de afuera, encontrando menos agua en la parte Norte siendo esta de 1^{1/2} brazas. En el centro zondé 6 y disminuye hasta quedar por los lados en 3 brazas. En partes hay playas y en otras es barranca cortada.

La laguna es de agua dulce y en ella vimos pocas aves.

Día 2 Tiempo bueno. Viento del EN.

Día 3 Estamos a falta de otro manjar comiendo nutrias y lobos de dos pelos.

Tiempo bueno. Viento del Norte.

Día 4 Hoy regresamos a la casa. Es muy peligroso ir en botes por otras partes de la Isla por la corrientes que hay aquí. Tiempo bueno, sol y poco viento del NO.

Día 5 Tiempo bueno. Viento fresco del Norte.

Día 6 La semilla de sebolla no sale de la tierra, tal vez sera por mucho huano.

Tiempo bueno por la m. y vto. NE y por la tarde fuerte del Ote.

Día 7 Noviembre. Hoy los otros tres compañeros trataron de ir en el bote a la Isla para traer los cerdos y chivos. Han tenido que regresar por el mal tiempo. Viento.

Tiempo bueno, Viento del NO.

Día 8 Tiempo bueno. Viento fuerte del NO.

Día 9 Hoy fuimos a un puerto llamado Basil Hall. En este puerto hay mucho marisco.

Tiempo regular, por la m viento flojo del NO. y por la tarde llovio un poco.

Día 10 Tiempo regular, llovio todo el día, Viento flojo del NO.

Día 11 Matamos dos patos kelpas, que comimos. Tiempo bueno. Viento fuerte del NO.

Día 12 Matamos mas patos. Tiempo bueno. Viento fuerte del Sur, en la tarde llovio.

Día 13 Hoy salimos para la Bahía con viento suave del SO y hemos llegado muy entrada la noche.

Día 14 Hoy fueron los compañeros a la Isla a buscar los cerdos y chivos.

Tiempo bueno. Viento suave del SE.

Día 15 Estoy en la casa solo y triste, paso el tiempo cortando leña y haciendo jaulas para pajaritos que caze con una trampa.

Tiempo bueno. Viento flojo del Norte, hace frío.

Día 16 Tiempo bueno. Viento fuerte del S Este. por la tarde llovio.

Día 17 Hoy ví un buque que navegaba hacia el N. Tiempo bueno. Viento fuerte del NO.

Día 18 Me entretengo en condicionar cueros de pajarito niño. Tiempo lluvioso, todo el día llovio.

Día 19 Hoy hace nueve 9 meses que desembarcamos en esta Isla. Tiempo bueno, Viento del NO.

Día 20 Los pajaros empiezan hoy a poner. Gracias a Dios que tenemos algo mas que comer. Tiempo bueno. Viento del NE flojo.

Día 21 Tiempo muy malo. Viento fuerte dle NE. llovio todo el día.

Día 22. Tiempo muy malo. Viento fte. del Nte. llovio todo el día.

Día 23 y 24 En algunos arvoles sale un fruta muy amarilla y es grandecita pero no tiene gusto alguno.

Los indios de la tierra del fuego la comen. El tiempo siguió malo, el viento siempre fuerte.

Día 25 de Noviembre Hoy regresamos los expedicionarios de la Islita trayendo tres chivos casi muertos de hambre. Los cerdos y otro chivo habían muerto. La Isla donde los dejaron es muy chica y tiene poco pasto.

Tiempo bueno. Viento regular del SO.

Día 26 Tiempo bueno, Viento flojo del NO.

Día 27 Tiempo malo, viento fresco del NO.

Día 28 Tiempo bueno. Viento fresco del Nte.

Día 29 Tiempo malo, llovió todo el día y en la noche por la m. viento del NE. por la tarde sopló fuerte del SE.

Día 30 Tiempo bueno. Viento flojo del SE. En la noche llovió.

Mes de Diciembre de 1869 Día 1 Tiempo regular. Hace frío. Llueve un poco. Viento Nte.

Día 2 Tiempo bueno, viento fuerte del NE. llovio por la tarde.

Día 3 Tiempo bueno, llovio en la tarde un poco. Viento fresco del Sud. Avistamos un buque navegando al Sud.

Día 4 Tiempo bueno. Viento fuerte del NO.

Día 5 Tiempo nublado. Viento fuerte del NO. E. Lluvia.

Día 6 Tiempo bueno. Viento fuerte del NO. Avistamos un buque que navegaba al Sud.

Día 7 Tiempo bueno. Viento fuerte del SO.

Día 8 Tiempo muy bueno. Viento fuerte del NO. En la tarde estuvo variable y suave.

Día 9 Los pajaros de un año están engordando. Dentro de algunos días podremos ya empezar a matar.

Tiempo caluroso. Viento suave del NO.

Día 10 Tiempo caluroso. Es casi increíble la calor que hace aquí cuando no hay viento. Hoy hizo mucha calor.

Día 11 Hoy con motivo de ser cumpleaños fuimos a pasear por el monte y a juntar frutilla que dan unas matitas, son lo mismo que la manzana pero del tamaño de una guinda. Esta clase de fruta abunda mucho aquí en el mes de Enero.

Tiempo bueno. Viento suave del Sud.

Día 12 Tiempo malo. Viento flojo Este y lloviendo.

Día 13 Tiempo bueno. Viento flojo del NE.

Día 14 Tiempo bueno. Viento fresco del Norte.

Día 15 Tiempo lluvioso. Viento fresco del Sud Oeste. En la tarde se calmó pero continúa lloviendo.

Día 16 Tiempo malo y lluvioso. Viento fresco del SE.

Día 17 Ahora se ven muchos pájaros de un año en las rokerías.

Tiempo bueno. Viento variable del 3° cuadrante y del 4° cuadrante.

Día 18 Tiempo regular. por la m. sopló recio viento del NO y por la tarde llovió y soplo del Sud.

Día 19 Hoy hace diez meses que desembarcamos en esta Isla.

Tiempo caluroso. Viento muy fuerte del NO.

Día 20 Hoy empezamos a matar los pajaros de un año, matamos 170. Tiempo bueno. Viento fuerte del SE.

Mes de Diciembre. Día 21. Tengo ya en mi quinta rabanos lechugas y remolachas muy lindas pero chicas. La tierra de esta Bahía parece que tiene mucho huano y creo que es por esto que no dan las otras semillas.

Tiempo nublado, Viento flojo del SE.

Día 22 Hoy matamos 130 pájaros, pero la comida que estamos comiendo no dá muchas ganas de trabajar. Tiempo regular. Viento SE.

Día 23 Hoy matamos 180 pájaros todos gordos.

Tiempo bueno, Viento fuerte del NO. por la tarde llovió.

Día 24 Hoy matamos 150 pajaros. Tiempo bueno, Viento fresco del Sud, por la tarde cambió y rolo soplando fuerte del NO.

Día 25 Hoy matamos 150 pajaros.

Tiempo bueno. Viento fuerte del Ote. en la noche soplo fuerte del Norte.

Día 26 Hoy matamos 180 pajaros, quedan ya pocos en la playa.

Tiempo bueno. Viento del NO.

Día 27 Tiempo malo, llovió todo el día. Viento fuerte del S Ote.

Mes de Diciembre de 1869. Día 28. Hoy matamos 180 pajaros.

Tiempo malo, llovió todo el día, Viento fuerte del N Ote. Avistamos un buque que navegaba por el Cabo de Hornos.

Día 29 Hoy empezamos a freír la grasa. Tiempo lluvioso, Viento flojo y variable.

Día 30 Seguimos haciendo aceyte.

Tiempo bueno por la mañana con viento del NO. Por la tarde llovió.

Día 31 Ultimo día del año, en que paraje!

Tiempo bueno, Viento suave del Este y variable.

Enero de 1870 Día 1 Primer día del mes y también del año. Gracias a Dios nos encontramos con buena salud que es lo principal.

Tiempo bueno. Viento flojo del NO.

Día 2 Hoy acabamos de matar los pájaros. Tenemos ya 30 cascotes de aceyte.

Los arboles están con flores. Tiempo bueno. Viento flojo del Sud.

Día 3 Tiempo bueno. Viento suave del SO. Lluvia un poco.

Día 4 Tiempo malo, día con neblina y agua. Viento fuerte del NO. Hizo frío.

Día 5 Tiempo malo por la m. Viento Ote. y por la tarde rolo al SO soplando fuerte. En la noche soplo un temporal del mismo lugar.

Día 6 Tiempo malo llovió todo el día, Viento suave del SO.

Día 7 Que contentos hemos estado hoy al avistar a la goleta de nuestro Capitán Dn Luis Piedra Buena.

En la tarde dio fondo en la Bahía y no hemos tneido mas tiempo que para embarcarnos a su bordo. Hize mi equipaje con lo poco que tenía, dejando la bandera izada.

Desde que me embarque en la goleta no tuve tiempo para llevar mas este diario. Hasta el mes de Febrero anduvimos cazando en la Isla lobos de dos pelos y a fines del mismo entramos en el Pto. de Santa Cruz permaneciendo don el Capitán Piedra Buena hasta el mes de Abril del año—70— que abandone dicho puerto viniéndome a Buenos Ayres.

Junio 1870.
G.E. Gardiner"

Luis Piedra Buena y la caza de lobos marinos en Isla de los Estados

Después de dejar a los naufragos del bergantín "Doctor Hansen" en Punta Arenas, arma una tripulación para ir a buscar a sus hombres en la "isla". Los había dejado trabajando en la fabricación de aceite de grasa de lobo marino y en la salazón de cueros. En realidad se quedó trabajando con ellos hasta el 9 de marzo, cuando regresaron porque sus hombres no querían seguir trabajando en la cosecha de "pájaros" (pingüinos).

Con este relato podemos comprender qué tan a fondo conocía su "isla". Creo que no existe persona que la haya conocido tan en profundidad y se pueda vanagloriar de haberse paseado por cuanta caleta o bahía ya sea en la parte peligrosa, la sur, o en la más aceptada como segura, la norte. Lo cierto es que era una fuente de ingresos y podríamos compararla como si se tratase de un establecimiento industrial.

Ya en la primera parte vemos como siempre está presente la parte humana a costas de su bolsillo, un poco, del de sus acreedores. Es por ese motivo que pierde el comercio de Punta Arenas.

"Enero 3 de 1875. Hoy a la 1 h. de la tarde salimos con viento SO moderado en busca de mi tripulación, con 5 hombres. Dos muchachos y tres franceses, inútiles éstos para trabajar de marineros, los dos muchachos sabían gobernar la embarcación, mas los franceses eran completamente hombres de tierra y no sabían más que estar mareados, comer y dormir. Habiendo yo hecho tantos gastos de nuevas provisiones, avances, fianzas, por dichos hombres, me era muy doloroso y me cuesta muy caro este servicio a la humanidad, habiendo tenido que dejar todos mis trabajos abandonados, quitándole el pan a mis queridos hijos y esposa y sin poder llenar los compromisos que tengo con mis acreedores, sea todo por Dios.

4 - Hicimos agua y leña. Viento N casi calma. En la tarde vino el viento al O, zarpamos y dimos fondo en la Isla Isabel.

5 - A las 5 h. de la mañana pusimos vela con viento O y a las 10 h. se vino SO tan fuerte que tuvimos que derivar a palo seco y dar fondo en San Gregorio 12M. A las 8 h. 30 m. pasó un vapor de la carrera del Pacífico.

6 - Zarpamos con viento O fresco y dimos fondo en el fondeadero del Espora.

7 - Salimos con viento SO moderado y a las 9h. p.m. estábamos frente al Cabo Espíritu Santo. Viento OSO moderado.

8 - Dimos fondo del lado de afuera de la Bahía San Sebastián, con viento SO, a las 6h. de la mañana, y a las 10h. nos hicimos a la vela con viento OSO mod. y tiempo claro.

9 - A las 6 h. hicimos rumbo E SE de Cabo Penas y a las 8 de la tarde estábamos 15 millas WNW de la punta de Piedras Grandes. A las 10, la punta estaba SW by S (SO - S), entonces me puse a la capa por estar el barómetro tan bajo y al fin no sopló. A la 1h. a.m. del 10 seguí rumbo con viento O moderado y a las 10 h. del mismo día estábamos en frente de la Bahía Falsa, pero el mar estaba tan agitado que no me fué posible entrar y además el tiempo estaba con muy mala apariencia. El barómetro en 73: a las 6h. de la tarde el viento moderado y aclaró. Nosotros pusimos proa al NE para la Isla del Estado, el sol entró con muy buena apariencia de buen tiempo y el barómetro no subió, así es que tuvimos una linda noche.

Isla de los Estados.

10 - Por la mañana estuvo calma, hasta las 10 h. en que vino el viento al SO mod. y a las 12 m. se puso al S, soplando medio temporal. Había dos barcas y dos fragatas a la vista y todas con las gaviotas rizadas. Yo entré a Poat Hopner y nos aseguramos de un buen paraje. El tiempo seguía fuerte.

11 - Salimos de Port Hopner con viento S y a las 2 de la tarde dimos fondo en Crossley Bay. Al momento fuí a tierra a ver si encontraba a alguno de mi gente. Hicimos fuego enfrente de la fábrica, pero no contestaron.

12 - A las 6h. de la mañana salimos para (...) Bay y a las 12h. dimos fondo. Hicimos leña y agua. A las 8 h. de la tarde zarpamos para Bahía de las Nutrias y dimos fondo a las 9h. 45m. (Puede tratarse de Franklin Bay dadas las 6 horas de navegación. Esta bahía está muy expuesta a los vientos del sur oeste pero tiene grandes playas, un profundo río y varias caletas a su alrededor. Como ya comentamos en dicho lugar encontramos muchos restos de naufragios y en el río que desemboca en caleta Lacroix, una embarcación de unos 8 metros de eslora, aparentemente de pescadores, con madera trabajada a hacha. Abril de 1997, expedición velero "Callas", capitán Jorge Luis Trabuchi).

13 - Fuimos a tierra, encontramos el bote y nos pusimos a componerlo y pintarlo, al mismo tiempo que hacíamos remos porque los que tenía me los habían llevado. El viento SO fresco, tiempo claro. Barómetro 75,60.

14 - Amaneció tiempo claro y a las diez se nubló. Hicimos tres remos y trajimos el bote a bordo. El viento se puso al S fuerte con mucha lluvia. Barómetro 74,55 a las 4 h. p.m.

15 - Hoy a las 5 h. a.m. nos hicimos a la vela para Crossley Bay, con viento O mod., pero a las 8 h. de la mañana vino el viento al SO tan fuerte

que tuve que correr a puerto. Barómetro 74,50 con mucha lluvia.

La Fábrica de aceite.

16 - Viento SO mod., nos hicimos a la vela a las 6 h. a.m. con viento NO mod. y mucha lluvia. La corriente era a favor, así que a las 4 h. de la tarde estube fondeado en la fábrica (es el tiempo que tardamos con un velero de 14 metros desde Franklin a Crossley, son unas 12 millas y hay que contar los escarceos y la corriente además de los bordes). La gente estaba en Till Cove (puede ser Baiud en Bahía Flinders), todos buenos. John había venido por tierra, sólo un accidente habían tenido. Uno de la tripulación del bote se había caído del cerro vecino de más de mil pies de alto y se había lastimado, este infeliz no sabe como cayó. Estuvo sin sentido hasta el otro día, en que lo encontraron.

Mr. John me entregó varias notas de otro buque que se había incendiado en esta Isla. Barca inglesa W.S. Johnson el 24 de octubre de 1874. Pedían a la persona que las encontrase el hacerlas publicar en la primera oportunidad, ellos iban a cruzar el Estrecho para cabo San Vicente con la esperanza de encontrar algún buque que los salvase. Eran 13 personas, dos de ellas señoras. Han estado a dos millas de nosotros y no lo hemos sabido ni ellos nos han visto. Tienen muy poca esperanza de salvarse pues, según sus cartas, la cruzada la hacen con un bote abierto y después se van a poner en el peligro de los indios fueguinos.

17 - Mucha lluvia, el tiempo malo. Estuvimos alistando toda la madera para componer la ballenera.

18 - Viento NO mod. Compusimos la ballenera y la sacamos el timón al cúter Luisito para ponerle más quilla pero el tiempo se vino de afuera y nos privó el trabajo.

19 - Varamos el Luisito para ponerle más quilla pero el tiempo se vino de afuera y nos privó el trabajo.

20 - Alquitranamos un costado y el fondo. Llegó la gente del bote que estaba en Till Cove.

21 - Concluimos por haberse caído la lancha sobre el lado opuesto y que milagrosamente no pilló a seis u ocho que trabajábamos debajo del fondo colocando la quilla y que en ese momento salíamos para ir a almorzar. Zarpamos y a las 7h. de la tarde dimos fondo en SO Bay (Bahía Sudoeste) (puede tratarse de un salida a las 14 o 15 y llegar a las 19 a la otra bahía, tiempos normales de bahía Crossley a bahía Franklin). Tiempo del NO con rachas muy fuerte. Barómetro a las 12 h. 73,50.

Caza de lobos. Enero a marzo.

22 - Todavía fondeados en SO Bay, día

lluvioso, viento E mod. Se mató un lobo en la mañana. En la tarde el tiempo se puso más lluvioso y feo.

23 - Salimos y dimos fondo en Back Harbour a las 5 h. p.m., viento SW mod.

24 - Fondeados en Back Harbour (está ubicado en el lado sur detrás de San Juan de Salvamento), esperando el momento para salir a la roquería. A las 11h. de la mañana el barómetro estaba en 74°, lluvioso, viento N fuerza 5. A las 3 h. de la tarde salimos con dos botes, uno grande y otro chico, el grande atracó y el chico en que yo iba no, por estar demasiado picado el mar el bote grande trajo 4 lobos de 2 pelos, ya la roquería había sido trabajada por algún otro. El agua estaba cubierta de lobos.

25 - Viento N fuerte y muy lluvioso, no pudimos hacer absolutamente nada. Sólo se estibaron 6 cueros, dos de un pelo y cuatro de 2.

26 - Hoy el barómetro subió a 76° 10, el día fué mejor. Se trajeron 74 cueros de 2 pelos y la grasa, quedaron todos estibados.

27 - Hoy amaneció lluvioso, viento NO mod. Barómetro 75° 35. A las 9 h. empezó a soplar muy fuerte del Norte. Se descarnaron diez cueros de dos pelos y un macho de un pelo. La ballenera fué a la roquería a las 7h. 15 m. y volvió a las 12h. con 9 lobos de dos pelos. En seguida zarpamos y dimos fondo en la Bahía Julia a las 8h. de la noche. Esta nos dió abrigo por la noche. Es bastante abrigada de todos los vientos excepto del E que rara vez sopla, es fácil de entrar.

28 - Hoy fué el bote a traer los cueros que tenían salados. Trajeron 17 de un pelo y dos de dos pelos. Zarpamos de Julia Bay para Puerto María la Negra, con calma, teniendo que remar. A las 8 de la noche dimos fondo.

29 - Fondeamos bien el Luisito, en la primer parte de la mañana y después salimos a matar. Trajeron 74 cueros de un pelo. Hoy se abrió carne.

30 - Lluvioso. Se flincharon (?) algunos cueros, yo estuve armando cascos para la grasa.

31 - Fueron a la roquería y trajeron 75 cueros de un pelo.

Febrero 1° - Hoy trajeron 9 cueros. Tiempo bueno.

2 - Fuimos a matar y trajimos 50 cueros. El viento NO mod. tiempo claro.

3 - Salimos con los botes con viento Sud, mar agitado, a ver si teníamos otro paraje donde fondear para trabajar las roquerías de afuera. Encontramos una bahía pequeña que la nombré así. Después matamos 4 lobos.

4 - Amaneció lluvioso, con viento SE fresco. Mandé los botes a una roquería en el Puerto María la Negra. Trajeron 9 cueros. (Se sacó carne).

5 - Viento Sud fresco, salimos y dimos fondo en la Bahía Pequeña para estar más cerca de la roquería.

6 - Viento Sud fresco en la primer parte, y en la tarde vino al Norte. Mar agitado.

7 - Viento NO mod. Salimos con los botes a la roquería distante 3 milas de donde estaba el Luisito para tomar los cueros.

8 - Llevamos los cueros a tierra para sacarles la grasa. Por el viento Sud fuerte no pudimos traer más que los que habíamos desgrasado, teniendo que dejar los demás. Hoy se abrió un saco de porotos.

9 - Viento Sud. mod. En la tarde entró una goleta americana a la Bahía donde estábamos pero en el momento volvió a salir. El mar siempre agitado y no pudimos sacar los cueros.

(Como vemos, se trata de un trabajo bastante duro para ser realizado con botes y un pequeño cutter como embarcación de carga. Si hacemos bien las cuentas y descontamos los salarios que debía pagar no era mucho el rédito que sacaba después de una campaña de esta índole. Muy diferente era el resultado en las "factorías" o con buques grandes y sus balleneras para movilizarse. La presencia de la goleta americana nos habla a las claras de cómo el lugar era visitado por la atracción de sus riquezas naturales: la caza, entre ellas. Esta era considerada un recurso natural inagotable; algo así como lo que en un momento se pensó del petróleo).

10 - He estado componiendo mi bote. Viento S fresco.

11 - Salimos de Bahía Pequeña para Puerto María la Negra, por estar el barómetro tan bajo, todo el día en 72° 40. Viento NO. Claro.

12 - Salimos con viento NO y mucha lluvia. El barómetro se mantuvo en 72° 50 hasta las 10 h. a.m., en que fué subiendo a 74° y el tiempo tomó otro aspecto. El viento se vino al Sud muy mod. y la atmósfera aclaró, dejando el mar muy agitado, teniendo que volver al puerto anterior.

13 - El barómetro está fijo en 74°. Tiempo nublado, viento SO mod., se ha mantenido así toda la noche hasta las 4 h. del día 14.

En esta parte comienza el traslado de los cueros y la grasa del lugar de "cosecha" a la fábrica en bahía Crossley. Por lo general se fondea durante la noche en alguna caleta dada la proximidad de tierra y falta de visibilidad.

14 - Salimos con viento EN mod. para la fábrica, a las 7 h. de la mañana. A las 8 y calmó y no tuvimos viento hasta las doce en que vino al N.

15 - Llegamos a la fábrica a las 7 h. de la mañana. Viento NO, tiempo claro. Barómetro 75° 70.

16 - Descargamos 275 cueros de un pelo y 10 barriles grasa. Tiempo claro.

17 - Puse en tierra 31 cueros de lobo de dos pelos. En la tarde concluimos con el lastre y salimos con muy poco viento del NO.

18 - Viento N NO fuerte. No pude acercarme a tierra hasta la noche, en que dimos fondo en la Bahía Julia a las 11h. 30.

19 - Entramos al Puerto María la Negra, la gente tenía 200 cueros más.

20 - Empecé a cargar para la fábrica con grasa y cueros.

21 - Puse abordo 150 cueros y una porción de grasa. Tiempo Sud fuerte y muy lluvioso.

22 - Tiempo malo. Trajimos el agua abordo.

23 - Salimos con viento NO mod. a las 7h. de la mañana y dimos fondo en SW Bay, porque el viento quedó casi calma.

24 - Salimos a remo a las 9 h. de la mañana, bordejamos hasta la 1 h. de la tarde, en que cambió la marea y pudimos pasar la punta. El viento vino al SO fresco y tuvimos que fondear en el mismo puerto.

25 - Viento SO fuerte y mucho mar. No pudimos salir.

26 - Viento O mod. en la primera parte y en la tarde NO fresco. Salimos a las 2h. p.m. con la marea en contra.

27 - Entramos a la Bahía de la Fábrica con viento NO mod.

28 - Descargamos 150 cueros y 8 pipas grasa de lobo.

En este relato, cuando habla de "Bahía de la Fábrica", se refiere a bahía Crossley. Allí llevaba los cueros y la grasa para hacer el aceite. El lugar es ideal para salir luego hacia caleta Falsa, donde recalaba para continuar viaje hacia Punta Arenas dado que ya estaba prácticamente afuera del estrecho de Le Maire con sus fuertes corrientes y escarceos de marea. Pero es evidente que trabajaba del lado sur de la isla y que a la bahía Franklin la tenía como punto de recalada bastante importante dado que por sus anotaciones entraba en cuanto lugar le permitiesen las piedras. Es una navegación no apta para embarcaciones grandes (más de 16 metros) que no estén especialmente diseñadas para varar (quilla corrida) y que sean muy maniobrables. También vemos como con varios hombres la pueden mover en tierra.

Marzo 1° - Nos alistamos para salir en la creciente y salimos a las 4.30 p.m.

2 - Entramos a Puerto María la Negra al alba. Otras dificultades. La gente con muy pocos víveres, el tiempo preparándose para el equinoccio, el barómetro en 72° 55, en tempestad y viento NNO muy fuerte y lluvioso.

3 - Salimos con viento SO casi calma. Pusimos abordo 43 cueros con grasa, e íbamos para

la fábrica, pero el viento no nos permitió. Dimos fondo en Bahía Chica para dejar una ballenera y descarnar los cueros.

4 - Viento NO mod. Zarpamos pero vino el viento al O casi calma y tuvimos que fondear afuera de Puerto María la Negra.

5 - Nos hicimos a la vela y dimos fondo en Franklin Bay.

6 - Fondeamos en la fábrica por la mañana y empezamos con la descarga.

7 - Por la mañana temprano zarpé para meter la lancha en el arroyo con el propósito de alargarla. Como era también la estación de los pájaros, la mitad de la gente podía trabajar en ellos y la otra mitad en la embarcación pero se opusieron, exigiendo un tanto por día, que era más de lo que valía el trabajo y yo no podía hacerlo. Tuve que empezar a cargar para la Colonia de Punta Arenas, para concluir con esto, que no fuéramos a más, y que este negocio quedara terminado.

8 - Viento O mod. Estuvimos cargando los cueros.

9 - Viento SE fresco. Completé 560 cueros, más o menos. Suspendimos y fuimos a ver los que quedaban en Till Cove por no tener más cabida en la lancha. Queda también en la Bahía Franklin una cantidad de grasa. De los cueros en Till Cove, habían muchos que ya estaban malos."

Regresó a Punta Arenas a instancias de su personal, si hubiera sido por él se hubiera seguido trabajando en su "Isla". Volver con sólo 560 cueros de lobos y unos 30 toneles después de dos meses de trabajo no es mucho. Si bien es cierto que dejó bastante en las diferentes bahías, no podemos pensar que se estaba haciendo millonario.

Luis Piedra Buena y su naufragio en la Isla de los Estados, 1873

Este diario es una copia del original realizado por Cándido Eyroa que fuera amigo de Luis Piedra Buena, su primer biógrafo y amigo de la familia. Vale la pena aclarar que muchas de las versiones que existen sobre el diario fueron "completadas" por los autores, cambiando los hechos o agregando fantasías de su propia cosecha para llegar a conclusiones absurdas e indefendibles. El resultado es el mismo: una total mentira que no se ajusta ni siquiera a la realidad geográfica del lugar.

Desde el comienzo de su relato Luis Piedra Buena nos muestra a las claras que era tan buen navegante como carpintero. Tanto es así que como le faltaba un bote para trabajar decidió construir uno mientras navegaba de

Punta Arenas a su "Isla". Otros marinos prefieren leer un libro o refugiarse en su camarote mareados.

Travesía de P. Arenas a la Isla del Estado

Hoy 12 de febrero salimos con viento O. moderado y dimos fondo en Chabunco, donde tenía mi tacho, el que sacamos esa misma tarde.

13 - En la primera parte del día viento SE moderado con mucha lluvia. A las 12 aclaró. Nos hicimos a la vela y fondeamos en San Gregorio con viento S fuerte.

14 - Hoy estuvimos fondeados en el mismo puerto con viento fuerte al SO.

15 - Fuí a fondear a la primera Angostura para esperar a José.

16 - Varé el buque para componerlo, y estando aun varado, vino José trayéndome 1 bolsa de porotos, 2 id. de galletas, 1 de café y una apreciada carta de mi vieja. La carta la contesté después de mi trabajo.

17 - Concluí con el buque. Pusimos el timón, quedando bien firme y el fondo limpio, pero desgraciadamente en la noche se nos fué la chata con el viento fuerte del SW. Pusimos a flote el buque y quedamos listos para partir.

(Aproveché para limpiarle el fondo al "Espera", el ex "Nancy" del "cónsul" Smiley, y por lo visto seguía con problemas en la mecha del timón).

18 - A las 5 h. de la mañana nos hicimos a la vela, como también José con la lanchita. A las 7 h. 30 m. nos saludamos. El siguió para Gallegos con sus nuevos pobladores a tomar posesión de dicho puerto en nombre del Gobierno chileno. Y seguí alejándome de Punta Posesión hacia el Sud, con destino a la Isla del Estado, a la faena de aceite de pájaros niños, **haciendo al mismo tiempo un bote**, por haber perdido el otro. A las 8 h. de la tarde la punta del Sud de San Sebastián, a 15 millas. (En las embarcaciones loberas del 800 se llevaba un buen equipo de carpintería dado que para el trabajo se necesitaba de embarcaciones menores -botes, balleneras y chatas o chalanas-, las cuales muchas veces se perdían al estar trabajando en "roquerías" y descargando en playas con rompies. También, en los buques de mayor porte, se llevaba directamente embarcaciones desarmadas a modo de repuesto).

19 - Amanecemos en Punta San Isidro con muy poco viento O. A las 5 h. a.m. empezamos el trabajo de la chata. A las 2 h. p.m. el viento refrescó del NNW, bastante fuerte y tuvimos que dejar el trabajo. A las 5 h. p.m. avistamos la Isla del Estado, pero, viendo que no llegaríamos sino de noche, me puse a la capa frente al Cabo San Vicente. (Ponerse a la capa significa hacer

las maniobras necesarias, con las velas y el timón, para tratar de mantener la posición sin intentar avanzar; es un procedimiento que se usa mucho con los veleros durante mal tiempo o viento contrario fuerte o también cuando no se quiere entrar a puerto por no existir visibilidad suficiente o desconocer el lugar o que no existan las medidas mínimas de seguridad.)

20 - Amanecemos casi en el mismo paraje, pero el viento era muy poco para cruzar el Estrecho, por la corriente que corría. Nos demoramos hasta las 12 h., cuando nos vino viento NO fresco y seguimos nuestro camino para Crosley Bay. Al entrar a ésta el viento calmó y tuvimos que dar fondo con mucho riesgo, pero me favoreció el viento que vino Sud. Zarpamos y fuimos a fondear a la Bahía de las Nutrias. El pobre gatito lo matamos sin verlos debajo de la chata que estábamos haciendo: pobre Beta! (No dice que tuviera riesgo de perder un ancla).

La fábrica de aceite

21 - Salimos (de Bahía Las Nutrias a la roquería, evidentemente no estaba cerca dado que necesita ir con el "Espora") viento fresco a fuera con destino a la roquería, pero el viento fué tan fuerte que me rompió el trinquete y tuvimos que volver a puerto. Dimos fondo a las 12 h. en la B. de las nutrias. Por la tarde la chata que hicimos fué a tierra con cuatro tripulantes y se les llenó de agua en las rompientes. Felizmente no sucedió nada.

22 - Con viento NO volvimos a salir, con ansiedad de llegar a nuestro destino porque el tiempo de la faena ya está encima. A las 5 h. p.m. encontramos lo que yo ya esperaba, los pájaros en tierra. Con esos millones de animalitos se podría hacer gran cosa, pero yo no puedo por mi situación. A las 6 h. fuimos a tierra con el tacho y dejé dos hombres en tierra.

23 - Temprano fuimos a tierra, limpiamos la tina, se acomodó todo. El cilindro tuvo vapor a las 3 de la tarde. Se mataron 300 pájaros y a las 7 h. se cargó la tina y nos vinimos a bordo porque no estaba amarrado. (Es costumbre en la zona fondear y amarrarse a tierra, sea en una roca o un árbol. De esa manera el barco queda fijo y no cambia de posición ante los diferentes cambios de dirección del viento. En este caso regresa a bordo preocupado por la seguridad del barco al no estar amarrado, pero deja la "tina" derritiendo grasa).

24 - Hoy sacamos la primera tina que probamos, con 250 de pájaros. El resultado del cocimiento fué regular. Lo descargamos y fuimos a matar más pájaros. Después la cargamos con 550.

25 - La descargamos, aunque no tan cocidos, pero en fin regular. Cargamos con 600, mitad

desollados y mitad con cuero. También pusimos la olla en orden de poder trabajar cilindro y tina. Para mi idea, andaba bien. Los pájaros son numerosos pero el tiempo es corto. Lo que sufrimos en el trabajo sólo Dios y yo lo sabemos.

26 - Por la mañana tuvimos que ir a componer el bote traer leña para la fábrica, agua, etc. Fuimos a la fábrica y el conocimiento parecía bueno. Los pájaros sin desollar estaban desde volver a tierra conforme el viento viniese de afuera. Así fue que no tardaron mucho en venirme a buscar. Fuimos abordo sacamos las vueltas de la cadena y el buque más afuera. Calmó el viento completamente. Hoy no hicimos casi nada.

27 - En la primera parte del día estuvimos ocupados en entrar el buque a la Bahía para amarrarlo, pero como el viento era tan variable todo nuestro trabajo fué inútil. Después fuimos a la fábrica a armar la prensa y acomodar los caminos para arrear pájaros. Matamos 450. Ya se han hecho con la tina 200 galones. La olla está lista, y como no podemos estar en tierra por no tener el buque seguro, no podemos continuar. Tenemos 1200 cueros listos.

28 - Por la mañana, a las 5h. nos cayó un temporal al SW fuerte. Tuve que largar el chicote de la cadena e ir adentro. Aunque esta bahía es abierta y sin reparo a este viento, tiene una playa de arena a donde por lo menos puede varar uno en caso de desgracia, cuando afuera la madera no serviría ni para fósforos. Estuvimos muy bien, pero sin poder amarrar bien al buque por el mal tiempo y poca gente. En la noche el viento moderó.

Pérdida del bote (Con un temporal del SW)

Marzo 1° - A las 4 a.m. cambió el viento al N con mucha fuerza y nos echó afuera y tuvimos que fondear a donde habíamos dejado el ancla. En la salida tocó el timón, quebrando la caña, fué compuesta y suspendida la cadena. En la noche hubo casi calma.

2 - A las 5 h. a.m. empezó a soplar viento SSW con bastante mar, continuando hasta las 2,30 p.m. (El aneroide 76-35. Tiempo claro con uno que otro chubasco de granizo).

3 - A las 6 h. a.m. puse en tierra a Smith, con bastante dificultad por estar el mar tan irritado, a concluir con la faena y a hacer lo que se pudiese. El tiempo, de peor en peor, sin poder hacer nada. Somos pocos y no podemos atender a fábrica y goleta.-

4 - El viento sigue todavía fuerte del Sud, y no podemos ir a tierra a nuestro trabajo.

5 - El viento se vino más al NO, y pude desembarcar. Tenemos muy poca leña. Mandé el bote por más. Cuando estuvieron cerca, el

viento se llamó al SW fresco. A la media hora NO. Vino el bote. Estuvo desembarcando leña, y casi al concluir vino un golpe de mar que lo sumergió completamente con tres tripulantes. No hubo desgracia personal, por hallarme en la playa, y al instante los auxilié con cabos. El bote salió para afuera sin que lo pudiéramos agarrar. Como a la media hora vino el viento del Sud. El bote continuó alejándose. El tiempo, fuerte y lluvioso. La gente toda mojada.

6 - Temprano salí con tres hombres en un bote de cuero que tenía para el río, pues es muy penoso caminar por encima de los cerros por la altura de la montaña y el espeso bosque. Vimos muchos pájaros que todavía se podían trabajar, pero la gente ya está desanimada, creyéndose casi perdidos. A las 10 h. salimos con el bote del río. Fué abordo, sacamos remos y fuimos en busca del bote perdido. Estaba en la reventazón, todo roto, viento NO. Esperé abordo hasta que el mar calmó un poco y fuimos a buscar. Como el bote estaba boca abajo en las piedras no quedó más que el fondo. En momento de llegar abordo puse en cubierta, empezando con la compostura. Las piedras bastante agudas, y el mar picado, me impidieron ir a tierra.

7 - Hoy amaneció viento N, pero con tanta fuerza que era imposible salir con el bote a ningún lado. Me puse a acomodar la gente y el aceite de tierra. Al obscurecer concluimos de entablar el bote. El tiempo moderó. En tierra se ve que están ocupados en freír aceite en el tacho. La tina no tiene fuego. El tiempo se prepara del Sud.

El naufragio.

8 - Hoy el viento estuvo variable y dió vuelta todo el compás. Lluvioso, pero moderado. a las 3h. p.m. concluimos el bote. (En dos días habían reconstruido el bote perdido en las piedras). Estábamos por echarlo al agua cuando el viento vino de afuera. El tacho sigue trabajando de día, pero creo que no podrá continuar, por el tiempo lluvioso y la escasez de leña. Hasta ahora no hemos podido atracar.

9 - Viento SO moderado. El mar agitado en el desembarcadero de la fábrica. La fábrica tiene 500 pájaros, pero no funciona por falta de leña. A la tarde arriamos el bote y fuimos al río por leña. La trajimos abordo sin poder llevarla a tierra. El tiempo con fuertes chubascos de nieve y granizo, del SO.

10 - A medianoche el viento empezó a soplar con mucha violencia. Pusimos boyas en las anclas, y cuando amaneció el viento seguía lo mismo o más fuerte. Notamos que el ancla grande estaba sin cepo y no aguantaba y sólo nos sostenía la chica y siempre garreaba un poco. Temiendo que no nos dejara lugar para dar vuelta, siendo el mar tan fuerte, me deter-

miné a largar el ancla y a varar el buque en la playa de arena, pero desgraciadamente el buque se atravesó y los golpes que daba le sacaron la estopa, yéndose a pique. No nos quedó más que salvar las provisiones, las que llevamos a tierra. De la fábrica vino Celestino.

El "Espora" va a parar a la playa del puerto Bahía Las Nutrias, que es una bahía abierta a los vientos del SW. Esa no es bahía Crossley ya que es totalmente reparada a los vientos de dicho cuadrante y tiene la particularidad de no presentar caletas interiores, salvo una que está expuesta a los vientos del noroeste o norte. La única que hemos encontrado, **con playa de arena**, y expuesta al SW es bahía Franklin. En realidad hay muy pocas playas de arena: la de Puerto Roca, extendida y ancha; la de Bahía Flinders (abierta al norte). También las de Caleta Baiud, de bajo gradiente, anchas y cortas, y Bahía Belgrano extendida y ancha con un gran río en el cual había parte de una banda de un buque de madera de cierto porte; bahía Crossley con una gran playa en la baliza Cap. Zaratiegui y muchos restos de naufragios y corta y angosta donde está la baliza Tte. Palet. El resto son playas de piedra o costa casi a pique. Otro detalle es que la roquería no está en bahía Crossley tan sólo porque no hay ninguna roquería en el lugar salvo unos islotes donde nunca anidaron pingüinos dada su exposición al mar.

Tanto en Crossley, como en Baiud y especialmente en Franklin hay muchos restos de naufragios y en esta última incluso un río, al cual se puede entrar con bote desde el mar, con una embarcación (de unos 8 metros de eslora y muy vieja) hundida en él. Es el único río de la isla al que en la actualidad se puede ingresar navegando con un bote. Otro río importante es el que está en Puerto Roca pero no se puede ingresar con un bote navegando desde el mar.

El punto de la playa es fundamental dado que el "Espora", que queda en la playa, no lo da como perdido hasta muchos días después. Por otra parte tiene que existir un lugar físico para construir una embarcación de unos 11 metros de eslora y además vivir.

Esto indica que es imposible que se trate de Isla Observatorio que no tiene una sola playa de arena y cuya costa se eleva a unos 20 metros (opiniones de Braún Menéndez y Ratto); mucho menos Hoppner que no posee ninguna playa de arena con arroyo o río (versión del Cap. de Nav. Botta).

11 - Hoy empezamos por acomodar las provisiones. El tiempo había calmado pero el mar era demasiado fuerte para hacer algo. Ví que el buque no estaba roto, nada más que sacudido por los golpes de mar.

Tentativa de sacar el buque. Se construye una casa.

12- Smith está enfermo. Fuimos a buscar lo que había abordo. Sacamos las cadenas de la bodega y acomodamos las bombas para probar al día siguiente de mover el buque proa afuera. Pusimos una cadena en tierra. Las boyas estaban todas bien.

13- Por la mañana fuimos abordo. Calafaté a popa y el costado hasta donde pude. Probamos con la bomba pero fué inútil, tuve que dejar. Le pusimos aparejos en los palos y lo enderezamos, pero en la noche cortó los aparejos, por la mañana, no obstante, amaneció derecho.

14- Fuimos abordo por la mañana, y como el buque estaba derecho no nos costó mucho tumbarlo sobre estribor, así fue que tuve oportunidad de medio calafatear el lado izquierdo, pero con todos a las bombas no pudimos más que sostener, y eso a toda fuerza y viendo que no podríamos aguantar más de una hora. Por este motivo tuve que suspender el trabajo. La gente da al buque por perdido, pero yo no. En fin, estamos cortando curvas para la embarcación que pensamos hacer. Porque la gente esta ya con cuidado.

Hoy también se enfermó otro hombre y no quedamos más que seis. D. Celestino, que había quedado para afilar hachas y cortar curvas, ni afiló hachas ni cortó curvas; así que, de ocho que somos, sólo cinco estuvimos trabajando.

15- Siendo el tiempo tan cruel y lluvioso, con todo mojado, colchones y ropa, me puse a hacer una casita para que no se enfermaran más. Hoy hizo un día bien seco pero ventoso. Viento O. Al obscurecer concluimos el techo y le puse un pedazo de lona en una costado. En fin, dormimos tres en el rancho.

16- Empezamos con la casa por la mañana. Día muy lluvioso. El aneroides estaba en 73°, lo más bajo que hemos visto hasta ahora. Al buque no pudimos hacerle nada. Teníamos dos enfermos, y yo no me sentía muy bueno, debido a mi enfermedad, pero con todo no tenía más remedio que andar. Hice traer las provisiones a la casa. Una bolsa de galletas se mojó. También a la tarde pusimos la quilla para la embarcación. Medía 33 pies.

Construcción de un cúter

17- Hoy amaneció soplando temporal, que no dejó hacer nada. Llovía y nevaba. Nos pusimos a hacer estopa. En la tarde pudimos cortar el codaste de popa. La embarcación tenía por escala, 33 pies quilla, 13 manga, 5 puntal, 7 a popa, 8 a proa.

18- Hoy el aneroides subió a 74°. El día es ventoso, mas sin lluvia. Viento O. Pusimos en la quilla los codastes de popa y proa y paramos

una curva en el medio. Los enfermos siguen con poca mejoría.

19- Hoy el aneroides se ha mantenido en 74°, y el viento al O, más moderado. El trabajo de la embarcación va despacio. No empernamos más que seis maderas. La sierra grande fué puesta en servicio y empezamos a trabajar pero ninguno era baqueano para ella. El buque está a pique. Cuando el agua crece, se mueve, pero las mareas son de tan poca crecienta y bajante que no se puede calafatear las junturas que alcanzo a ver, ni podido ponerle casco abajo. Espero que pase esta luna para poder darle otra mirada al fondo. En este momento está soplando temporal. Son las 7h. de la noche, viento O. Claro. (Es interesante ver cómo va realizando la construcción del cúter "Luisito" pero sin abandonar la idea de salvar la goleta. Es evidente que hasta ahora no debe haber usado maderamen de la goleta sino la que podía llevar a bordo para reparaciones o construcciones y la que podía servirle del bosque).

20 - Amaneció soplando fresco. Se puede decir que el buque no ha sufrido nada a causa del último temporal. El mar ha estado más sereno, pero no podemos trabajar, por las mareas y los tiempos fuertes.

21 - Hoy hizo un día regular. Viento O, moderado. Puse 14 maderos, hubiese puesto más si hubiera otro que me ayudase. Dos tenemos enfermos, dos aserrando tablas, Celestino no es constante a su trabajo, sólo trabaja a ratos y eso parece de mala voluntad.

22 - Amaneció muy lindo, sin viento. Trabajamos todo el día en la embarcación hasta las 4.30 p.m., que empezó a llover. El enmaderamiento va muy despacio. la sierra no nos ayuda, porque no hay quien sepa aserrar con ella. Por consiguiente las tablas salen muy torcidas (deben estar aserrándolas de un macizo o tablón mayor). El aneroides subió a 75° 80. Termómetro 42° F. (6° C.).

23 - Viento SO moderado, con lluvia y nublado. El aneroides 75° 90. Hoy estuvimos trabajando en la embarcación, dos labrando curvas y cuatro cortando en el monte. (Evidentemente fueron a buscar madera para el cúter). Termómetro 43° 52, Aneroides 75° 85. El tiempo de muy feo aspecto.

25 - Viento Sud, fuerza 8. Nublado, bastante mar. Aneroides 76° 25. Termómetro 43° 2. Hoy se trabajó en la embarcación. Al buque es imposible hacerla nada por el tiempo (se refiere al "Espora"). Está subiendo más sobre el banco, a donde me parece que podré componerlo con más facilidad si el tiempo lo permite (todavía no se dio por vencido).

26 - Hoy el tiempo mejoró y trabajamos en la embarcación chica. Al costado de la goleta no se pudo permanecer.

27 - Empezamos a entablar. Tuvimos otro enfermo, así, que tuvo que venir al trabajo Smith, que estaba bastante malos y D. Celestino, que no estaba tan enfermo para aflojar. Las provisiones se acortan y no sabemos cuál de las dos embarcaciones estará afuera primero (sigue con la idea de salvar también la goleta además de construir el cúter). Es preciso trabajar porque el invierno se nos acerca.

28 - Hoy es un lindo día. Se trabajó en la embarcación.

29 - Amaneció un hermoso día y continuó hasta las 5 h. p.m., cuando empezó a garuar fuerte. Dejamos el trabajo. En fin, se entabló más de la mitad de la embarcación en estos dos días, Smith de un lado y yo del otro. El viento vino más al SE.

Domingo 30 - Viento EN moderado, con lluvia. Aneroide 75° 10. Termómetro 44°. La goleta está lo bastante más arriba para poder trabajar en ella, pero la dificultad es la brea para las costuras grandes, porque la estopa se saldría. Y también el ancla, que no podremos sacar hasta concluir la lancha que tenemos en obra que creo estará, con tiempo bueno, en 20 días. (Sigue con la idea fija de salvar la goleta, es tal vez la idea de no resignarse; al cúter lo llama lancha y lo va a emplear para recuperar el fondeo. El término lancha es y era usado para denominar a los veleros del sur de Chile).

31 - Hoy pusimos todos los maderos y la tabla-zón de arriba. El día nos favoreció, siendo seco y sin viento fuerte. Empezamos a alistar el cintado. Celestino, como siempre, sacando el cuerpo. Lo que piensa es en la barriga, y creo que no sería malo el dividir la galleta y la carne. Tenemos 6 barriles carne, 3 bolsas galleta, 4 fariña, como 60 libras azúcar, 50 libras arroz, 40 café. Se come bien y se trabaja poco. Aneroide 75° 60. (Ver anexo 11)

Penurias. Abril, lluvia y viento.

Abril 1° - Viento N fuerte y lluvioso. Termómetro 44. Aneroide 74° 25. Continuamos el trabajo en la lancha. A las 10 h. dejamos el trabajo por el mal tiempo y nos pusimos a abrir estopa.

2 - Trabajamos en la embarcación. Hizo un día bueno, aunque frío. Alcanzamos a poner 5 tirantes de la cubierta y trabajamos hasta el anocheecer.

3 - Hoy se trabajó en la embarcación todo el día, pero no con todo ánimo, aunque iba bien el trabajo. El día, lluvioso. Yo trabajé hasta la noche. Las provisiones todavía no escasean y la embarcación está a más de medio concluir. Hoy se abrió una bolsa de galletas.

4 - Día lluvioso pero no muy ventoso. Estuvimos empleados en enmaderar la cubierta de la embarcación.

5 - Amaneció muy ventoso y la arena nos impedía trabajar a gusto, peor con todo se trabajó hasta la noche. El anerode a las 7 h. p.m. 74° 85. Termómetro 45° 5. Viento NW y nublado. Nos pusimos a ración de galleta, es decir, una por persona, para cada comida. (Se racionó la comida.)

6 - Trabajamos en la embarcación. Hizo un día bueno y se continuó hasta la noche.

7 - Empezamos a poner la cubierta. Se supo la mitad y se tapó la mitad del tambucho de la cámara. Llovió por la mañana y a la tarde aclaró.

8 - Día lluvioso. Trabajamos en la embarcación. También dividimos un poco de galleta. Nos tocó 5 lib. cada uno. Veremos cuántos días nos dura.

9 - Amaneció hermoso con viento O claro. Cortamos la vela y empezamos a hacerla. Seguimos trabajando en la embarcación y concluimos la cubierta.

10 - Hizo una mañana muy fea. En la tarde se pudo trabajar. Fué abordo de la goleta y traje el timón, que estaba con un macho quebrado. La goleta está siempre llena de agua sin poder trabajar en ella.

11 - Tiempo muy fuerte al Sur, con lluvia y nieve. No pudimos trabajar en la embarcación. Armé el fuelle para fundir los machos del timón.

12 - Hoy amaneció el viento S fuerte, con menos lluvia. Tiempo frío y obscuro. Después del temporal, parece que el buque ha subido más arriba. La gente está aparte y el empeño es de hacer la embarcación y no de ayudarme a sacar la goleta, así es que no sé lo que haré todavía. (Luis Piedra Buena sigue con la idea de trabajar en la goleta, aunque los demás no.)

13 - Hoy hizo una mañana muy linda, pero a las 2 el tiempo se descompuso y empezó a llover. Tumbamos la embarcación empezando con el fondo y a calafatear la cubierta. Hoy se repartió más galleta.

14 - En la mañana estuvo bueno, aunque nublado, concluimos el fondo de un lado y terminamos a calafatear la cubierta.

15 - Empezamos a poner el doble fondo. El día hizo claro con viento N fuerte. Se trabajó todo el día y se calafateó el primer fondo.

16 - Viento S. Temporal muy fuerte. Esta noche nos llevó las tablas y todo lo que teníamos en la playa. Ha hecho la marea más grande que he visto.

17 - Empezamos a juntar todo lo que habíamos perdido. El tiempo violento al Sud y lloviendo muy fuerte. La goleta subió más arriba pero no se pudo ir abordo.

18 - Hoy estuvo bastante fuerte el viento al Sud, con chubascos de agua y nieve. No se trabajó más que un rato por la mañana. El aneroide con este tiempo anda de 75° 5 a 76°. El mar trabaja contra la goleta, pero no fuerte.

19 - Hoy el tiempo en la mañana todavía seguía fuerte, pero a la tarde calmó y pude ir abordo a media marea a sacar tablas para concluir la embarcación que estamos construyendo, nada extraordinario noté en el buque. Sacamos una porción de tablas y como estaba a media marea creciente tuvimos que volver a tierra, porque la marea sube y baja como afuera por las costuras, que están todas abiertas. Se dividió galleta y se abrió carne. (En este momento se precisa claramente que las tablas estaban dentro del "Espora" y no que eran parte de la goleta).

Abandono del "Espora". Terminación del cúter.

21 - Hoy amaneció el viento al N fresco. El mar bajó. Fuimos abordo a desengrillar la cadena que impedía al buque poner la proa al mar, y vi que del costado izquierdo una tabla a popa había aflojado y del derecho varias se habían desclavado. Cargamos el bote con tablas y las trajimos a tierra. A la 10 empezó a llover fuerte, pero con todo se trabajó hasta tarde. ¿El buque?: no sé. No tenemos con qué hacerle la reparación que precisa, ni el tiempo nos lo permite, ni tenemos provisiones para este trabajo. El buque es viejo y la clavazón no aguanta. (Ya empieza a resignarse pero el "Espora" sigue entero, es decir que hasta el momento no fue desguazado para construir el "Luisito" aún cuando retirasen tablas de adentro; podría ser el doble forro o simplemente la madera que siempre lo debería acompañar para hacer toneles, un bote o un refugio o incluso una reparación a la propia goleta).

22 - Hoy tumbamos la embarcación para el otro costado, quedando un lado concluido. Viento NO moderado, con un poco de lluvia. Se trabajó todo el día.

23 - Amaneció viento N moderado, y fuimos a la fábrica en busca de tablas. Trajimos como 15 tablas. La fábrica parece una ruina, el techo volado sobre la olla. El aceite se movió por efecto del terrible temporal.

24 - Concluimos de poner el primer forro por fuera y calafatearlo. Tuvimos un día hermoso, viento O claro.

25 - Viento SO fuerte y claro. Forramos el costado y pusimos la sobrequilla. Empecé a

amoldar los machos del timón. El aneroide bajó a 73° 30. Termómetro 43°. Llovió de las 12 a las 3 h. de la tarde. (Hasta hizo los herrajes del timón, sin utilizar los de la goleta.)

26 - Viento SO con lluvia. Trabajamos un poco.

27 - Viento SW moderado. Acabamos de forrar y de calafatear todo lo puesto. Se mataron 3 patos. El tiempo se puso lluvioso.

28 - Viento SO fresco. Estuve amoldando los machos para el timón. Se trabajó en la embarcación, en poner las escotillas y sobrequilla. El tiempo muy feo y nevoso.

29 - Viento S fuerte con mucha nieve por la mañana, a la tarde aclaró. Concluimos de calafatear toda la embarcación. También empezamos a poner el piso de la cámara. El molde de los machos no salió bien, a causa de la tierra, que era mala. No se hizo más por no tener tablas.

30 - Viento N moderado. Mandé el bote a traer tablas, el palo y jarcias, mientras acomodaba el timón y machos. Así es que hoy considero la embarcación concluida. (Ahora sí fueron a buscar vergas y palo a la goleta).

Mayo 1° - Viento EN moderado. Fueron abordo, trajeron cabo y algunas otras cosas que precisábamos y pusimos el piso en la cámara. El día lluvioso.

2 - Viento O moderado y hermoso día. Le coloqué el timón y ellos acomodaron las jarcias y el palo.

3 - Hoy llovió todo el día. Hice el piso y acomodamos el palo para amarrar la cadena y los palos para echarla al agua. Queda del todo concluida.

Indisciplina

4 - Comenzamos con un día malísimo, viento N fresco. Trajimos una ancla para la embarcación. La gente está con sus modos embromadores, encontrando faltas en lo que ellos no sabrían hacer, ni por el tiempo malo, ni por su capacidad. Yo siempre sigo el trabajo sin molestarme con ellos, pues es una clase de gente que no permiten a nadie saber más que ellos y no tienen idea para nada. Cuando uno les dice de hacer algo, lo que se les pide no es como lo que ellos quieren hacer. De noche hacen y deshacen todo (en sus comentarios) y de mañana esperan el café en la cama, huyendo al trabajo. Unos quieren hacer una cosa, los otros otra y el tiempo se pasa. Don Celestino amenazó quemar la embarcación, porque no le daba trabajo a su gusto. Le dije lo que debía hacer, pero no tardó en dejarlo, así es que constantes no trabajamos más que dos.

5 - Hoy empezamos por tratar de echar la embarcación al agua, pero no tenía los palos

que les había ordenado, además no amarraron la tira en la piedra firme sino en un anclote en la arena, sin asegurar. Empezó Carlos a decir que todo estaba mal puesto y que iba a romper la embarcación con el hacha. Al fin lo hice callar y que fuera a buscar palos con los demás. A Celestino lo mandé a hacer la bomba. Y cuando volví había hecho una sola duela. El trabajo se dejó por el agua, que crecía, y fuerte nevazón. El viento al SO, en temporal.

El Lanzamiento.

6 - Viento N. Sacamos la lancha hasta la orilla del agua. A causa de ser la arena tan blanda no pudimos sacarla más afuera. (Playa de arena blanda).

7 - Viento O moderado. La sacamos un poco más afuera. Dormimos seis abordo.

8 - Viento S muy fuerte con nieve y agua. No pudimos trabajar. Todos, los 8, dormimos abordo.

9 - Hoy el viento estuvo lo mismo que ayer, mucho frío. Las anclas garreaban, pero asimismo la hicimos caminar, y en lo mejor se cortó el aparejo y el agua empezó a crecer. La playa es muy larga y la arena blanda, por lo que debemos trabajar mucho. (Se parece, por la descripción, a la playa de bahía Franklin; hay que tener en cuenta que estuvieron cuatro días con aparejos y palos para llevar al cúter a un lugar en que pueda flotar. Esto da que pensar en una playa de poco gradiente, como la de Franklin o caleta Baiud.)

10 - Viento N. La primera parte del día estuvo muy linda. La gente siempre está en discordias y peleas entre ellos. Carlos y Celestino tuvieron una gran discusión, que si no estamos allí, se agarran. Carlos decía que Celestino no ayudaba y que tendría que ir en el bote como cualquiera, en beneficio de todos, que estábamos en un paraje de no jugar, y Celestino le contestó que no iba porque tenía que hacer pan. Al fin los apaciguamos. Pusimos el bote en el agua y lo mandé a la fábrica por la carne. Hoy también sacamos la embarcación más afuera hasta donde nos pareció que nadaría con marea grande.

11 - Hoy amaneció día hermoso, y así continuó hasta la noche. En la marea de la tarde la embarcación nadó, y salimos en más agua. El tal Carlos se está haciendo como capataz. Esta mañana le hizo pedazos la cucheta a uno de la gente. Yo no se si quiere armar motín con todos, siempre está hablándoles con amenazas.

12 - Hoy hizo otro hermoso día. Pusimos el palo. Carlos siempre sigue buscando camorra con todos.

13 - Viento O moderado. Se envergaron las velas y se trajeron dos atados de zinc y la

bomba, porque hace un poco de agua, en la tarde se puso abordo.

14 - Hizo otro buen día. En la mañana se trajo el tanque, provisiones, agua y leña. Durante el noche, un fuerte temporal del SO con nieve y granizo.

15 - Fuimos a tierra, hicimos más leña y se trajeron algunas cosas, pero el tiempo siempre siguió muy malo. La goleta está completamente inutilizada, se ha quebrado a popa y abierto toda. (Pérdida definitiva del "Espora").

16 - Continúa el mal tiempo. Hoy se empezó a cocinar abordo.

17 - Todo el día llovió y nevó muy fuerte, no se pudo hacer nada. El viento era SO moderado.

18 - Amaneció con chubascos de nieve. Viento SE moderado. Nos alistamos y a las 12 dejamos a nuestro pobre Espora todo hecho pedazos.

19 - Amanecemos frente a Policarpo. Viento E moderado. (En 19 horas estuvieron frente a Policarpo; 30 millas desde B. Crossley o 37 desde B. Franklin, pero haciendo todo el Le Maire).

20 - Hoy a las 12 estuvimos frente a Orozco. Fuertes chubascos de agua, Viento NE moderado.

21 - Viento E casi calma. Avanzamos muy poco.

22 - Viento SE moderado. Llegamos a Bahía San Sebastián con tiempo muy obscuro, y en la noche di fondo en Cabo Espíritu Santo.

23 - A las 3.30 a.m. zarpamos. A las 11 h. vimos pasar un vapor. Viento SW pero muy liviano.

27 - Llegamos a Punta Arenas y encontré todo lo más precioso, que era mi familia y mis hijitos, buenos, olvidando en el instante todo lo pasado. A Dios gracias.

Faltan algunos datos como para decir que fue tal o cual lugar con total certeza. Abierto al SW y con arena, sólo Franklin. Las roquerías pueden ser las de puerto Roca, donde había una colonia de pingüinos Rey muy grande y que fuera explotada por los empleados de Luis Piedra Buena años antes (ver G. H. Gardiner, 1869). Pudo haber habido algunos lobos marinos en Crossley pero en realidad los trabaja del lado sur de la isla en Puerto Back (lado opuesto a San Juan de Salvamento).

Pero más allá del lugar preciso es increíble lo que hizo y cómo vivió junto a sus hombres. Creo que no existe marino de su talla en el hemisferio sur (dejando de lado el tema de guerra y estrategia naval).

Expedición "Callas 97", a la Isla de los Estados

Como complemento de los trabajos que el Museo Marítimo de Ushuaia venía realizando en la Isla de los Estados con el faro de San Juan de Salvamento y puerto Cook, donde se realizó un Relevamiento de la Infraestructura Histórico Humana de ambos lugares, en un convenio suscrito con la Armada Argentina y el Museo del Fin del Mundo, es que se decidió recorrer la costa de la isla para ver qué restos de naufragios se podían encontrar.

En realidad se buscaba cuáles eran los lugares más propicios para improvisar un astillero y dónde se pudo haber perdido la goleta "Espora"; siempre guiados por el diario de Luis Piedra Buena.

Es así como durante el mes de abril de 1997 realizamos una corta expedición a la Isla de los Estados con el objetivo de recorrer todas la costa del lado norte de la isla, la isla Observatorio y lo que pudiéramos del lado sur, que se limitó a la bahía Franklin.

Utilizamos como medio de transporte al velero "Callas", un ketch de 14 metros de eslora, que además de ser muy fuerte y maniobrable nos permitía comparar mejor las velocidades y determinar las situaciones con las que se pudo topar don Luis Piedra Buena. Todo es muy diferente desde el puente de mando de un aviso; un velero chico tiene acceso a lugares que un buque nunca podría ni pensar en llegar. Llevamos un bote de goma con su motor, equipo de buceo y todo lo necesario para caminar toda la costa y explorar cada uno de sus arroyos y ríos.

La expedición estuvo compuesta por Jorge Luis Trabuchi, "Captain and Owner" del velero "Callas"; Gabriel Asbi, camarógrafo; Daniel Kuntschik, buzo y navegador; Darío Urruty, de todo; Adrián "Osito" Jiménez Hutton, fotógrafo y periodista; Aníbal Moya, oficial de la Prefectura; y el que firma el presente trabajo.

Las observaciones que se volcaron en esta parte del libro tuvieron ese origen. El relato de la travesías fue publicado por la revista Barcos y está incluido en un libro de navegación austral deportiva.



*Velero "Callas" de Jorge Luis Trabuchi en Puerto Hoppner.
En él realizamos el último relevamiento en el otoño de 1997.*

Capítulo 6

La expedición de Giacomo Bove: "Expedición Austral Argentina"

Como parte del auge de las expediciones polares mundiales, el Instituto Geográfico Argentino, constituido en 1879 y presidido por Estanislao Zeballos, se vincula con el oficial de la marina italiana Giacomo Bove y tramita ante el gobierno el patrocinio de una exploración al Polo Sur.

Giacomo Bove, que en 1878 había acompañado a Adolfo Erik Nordenskjöld en la expedición Vega al Polo Norte, había manifestado en Roma, en una conferencia pública, un plan de exploración al polo antártico.

La Comisión Cooperadora para la Expedición al Polo Sur, creada por Zeballos, estudió las bases del apoyo legal que podían surgir de las leyes nacionales del 13 de junio de 1877 y del 11 de octubre de 1880, por la primera de estas leyes se ordenaba se practicasen estudios sobre faros y balizas en los ríos y costas argentinas.

Después de presentaciones y consultas con el ministro del Interior Antonio del Viso, con el departamento de marina, y comisiones técnicas, se firma el 22 de octubre de 1881 el decreto que faculta la expedición dentro del marco de las leyes limitándola al extremo sur continental.

Es así como don Giacomo Bove realiza una serie de observaciones sobre la navegación en los mares australes y describe diferentes aspectos de la Isla de los Estados, como su geografía, clima y el grado de abandono en que se encuentra. También realiza observaciones sobre la seguridad en la navegación del lugar y da su opinión sobre puertos naturales y la posibilidad de colocar faros. Son justamente estos puntos los que se reproducen en los diferentes capítulos del libro.

La expedición se llevó a cabo en la corbeta Cabo de Hornos; la jefatura científica la detenía el teniente de la marina italiana don Giacomo Bove y la comisión científica estaba integrada por Domingo Lovisato, geólogo y segundo jefe; el Dr. Decio Vinciguerra, zoólogo y botánico; el teniente Roncagli, pintor y fotógrafo; el Dr. Carlos Spegazzini, naturalista perteneciente al Museo de La Plata.

El mando militar dependía del teniente Coronel de Marina don Luis Piedra Buena y el grupo militar estaba compuesto por el capitán

Edelmiro Correa, segundo jefe y representante del Instituto Geográfico Argentino; el subteniente Rodolfo Galeano; los guardiamarinas Juan M. Noguera, Juan L. Murúa, José M. Achaval e Ignacio Vila y los aspirantes Adolfo Archel, y Esteban de Loqui. Completaban la dotación el cirujano Edmundo Puch, el comisario Fermín Eguía, el farmacéutico José Frigerio y sesenta marineros.

Zarparon del puerto de Buenos Aires el 18 de diciembre de 1881, hacia la Isla de los Estados. El primer punto que tocaron fue el establecimiento de Piedra Buena en la isla Pavón, donde permanecieron durante tres días. El 30 de enero comenzaron a descender por el río Santa Cruz, el 5 de febrero se detuvo frente a Policarpo.

Arribo a la Isla de los Estados

De aquí en adelante el relato pertenece al mismo Giacomo Bove, que dejó escrito un completo informe del viaje en *"Informes preliminares presentados a S.S.E.E. los ministros del interior y de guerra y marina de la República Argentina por Giacomo Bove, publicados bajo la dirección del Instituto Geográfico Argentino. Buenos Aires. Imp. del Departamento Nacional de Agricultura", 1883.*

"La noche del 5 nos pusimos a la capa ante la bahía de Policarpo a fin de defendernos del Estrecho de Lemaire, famoso por sus marejadas y sus golpes de viento, y la mañana del 6, avistada la Isla de los Estados, navegamos hacia ella con la intención de echar el ancla tras la isla del Año Nuevo en una bahía que, tomado su croquis y sondada, fue designada por mí con el nombre de Puerto Presidente Roca, en honor del primer magistrado de la República Argentina..."

"...Nuestras intenciones quedaron muy pronto frustradas por un violentísimo viento del N.E. acompañado de tales nubarrones y torrentes de agua, que nuestro horizonte quedó reducido a poco más de algunos centenares de metros. Fue necesario abandonar la idea de aproximarse a la isla y buscar refugio mar afuera. Hacia la 11 a.m., habiéndose despejado el tiempo, se hizo una segunda tentativa sobre el puerto Parry, pero a dos millas de su boca, la neblina cayó sobre la entrada con la rapidez de

un telón de teatro; delante de nosotros había apenas el agua suficiente para virar, pero se prefirió a un peligro cierto uno incierto, se puso la barra a la orza y forzando la arboladura conseguimos remontar cabo San Antonio y salir nuevamente mar afuera...”

“...dos días después, habiéndose calmado los elementos, entrábamos con pocas velas en Puerto Roca. La mañana era extraordinariamente esplendida, y la isla se desplegaba ante nuestra vista en toda su grandeza y en toda su magnificencia. Descubríanse a cada momento una nueva maravilla y la negra tinta de que veíamos cubiertas las bases de los montes, se cambió bien pronto en el verde oscuro de una riquísima vegetación que formaba un agradable y extraño contraste con las desnudas rocas y los oscuros derrumbaderos con que se precipitan hacia el bajo los montes Buenos Aires, Roma, Bucheland, Acqui, etc...”

La necesidad de colocar faros

“Su opinión sobre la seguridad en la navegación en las inmediaciones de la Isla de los Estados. Resalta la necesidad de colocar faros y de esa forma transformar un obstáculo en una ayuda a la navegación. Por otra parte, relata dos naufragios y señala lo importante que sería el contar con una estación de salvataje en el lugar. En los países del Mar del Norte era algo muy común contar con estaciones de salvataje; aquí los salvatajes los ofrecían particulares a costos muy altos. Casi podríamos decir que la única excepción fue don Luis Piedra Buena.”

“Si el resultado de nuestras observaciones sobre la Isla de los Estados no es muy abultado para los especuladores, ellas producirán siempre un beneficio: el de obligar a los interesados a volver una mirada sobre aquel terrible cementerio de (permítaseme la palabra) centenares de naves, y buscar algún remedio que conserve al comercio tantas riquezas y tantas vidas.”

“La isla de los Estados en vez de ser el terror de las naves destinadas al Pacífico, debía ser una guía para remontar con menos dificultad el tan temido Cabo de Hornos.”

“Antes que tratar de evitar la Isla, las naves deberían ir en su busca; pero si tal cosa puede ser posible (en el estado en que hoy se encuentra) durante el verano antártico (y en tal estación las nieblas son frecuentes y las lluvias casi torrenciales) es muy peligrosa durante las largas noches del invierno austral. Fácilmente podría evitarse esto poniendo un faro sobre la estremidad del Estrecho de Lemaire en cabo San Diego y sobre la estremidad oriental de la isla en cabo San John (Cabo San Juan).”

“Comprendo que mi propuesta no es nueva, pues centenares de veces el capitán Piedrabuena señaló tales necesidades, mas encontrándose la República Argentina envuelta en disturbios políticos, comprendo que haya resultado difícil al Gobierno Argentino escuchar tan humanitaria propuesta. Pero hoy, que toda cuestión de posesión ha cesado, hoy que la República navega en el océano de la paz, espero que la propuesta del capitán Piedrabuena sea favorablemente acogida y se ponga pronto mano a la colocación de los faros sobre las puntas arriba enunciadas. Mi pluma no alcanza a espresar los sentimientos de tristeza con que vagaba a lo largo de las costas de la isla desde cabo San John (Cabo San Juan) hasta cabo San Antonio, entre los cuales puntos examiné detenidamente la costa: no hay palmo de tierra que no recuerde un naufragio: los fondos de Puerto Luisa, de Pactolus, del Año Nuevo, Puerto Roca, los ángulos de Basill Hall, de la Bahía Humberto, Cabo Collnet, no están cubiertos sino de tablas rotas, de árboles despedazados, de fierros torcidos por la violencia de las olas, de cables desmenuzados. En mis momentos de ocio íbame a revisar aquellas tablas, testigos mudos de quién sabe cuántas miserias, de quién sabe cuántos actos heroicos, en busca de un dato que me dijese qué bandera flameaba sobre ellas, pero excepto un remo de balsa, que llevaba el nombre italiano “Vergeri”, y una tabla sobre la que estaba escrito el nombre inglés “Yess”, no encontré otra indicación.”

“Las esbeltas proas genovesas yacen al lado de los amplios costados americanos, las tablas de hace veinte años forman una sola ruina con las tablas de ayer.”

“Sí, de ayer.”

“Cuando la Cabo de Hornos resistía sobre sus cuatro anclas en el Puerto Roca (13 de febrero), al más violento temporal que yo haya presenciado, a una milla de Puerto Cook, la barca anglo-americana “Pactolus”, mandada por el capitán W.L. Mac Lellan, de la Nueva Escocia, rompía sus anclas y era arrojada por la furia de las olas y del viento contra las rocas que constituyen el fondo de la bahía del puerto Pactolus. En un Jesús la barca se abrió, desapareció y fue vomitada sobre la costa.”

“Diversas versiones corren sobre la pérdida del Pactolus: el capitán Piedrabuena y yo acojimos con la debida reserva tan encontradas versiones y nos sentimos muy contentos de que nuestra exploración de la Isla de los Estados comenzase bajo tan favorables auspicios y fuese dado a la Cabo de Hornos cumplir una misión tan humanitaria cual de recoger aquellos infelices naufragos del Pactolus. Nadie podría com-

prender la alegría de aquellos once individuos cuando del fondo de Puerto Cook (donde se habían refugiado) vieron a la Cabo de Hornos dirigirse a toda vela hacia ellos y andar a pocos centenares de metros de su tienda."

"El capitán Mac Lellan, enfermizo fue inmediatamente alojado a bordo: los demás quedaron en tierra hasta que concluyeron sus víveres y el 18 de marzo fueron retirados sobre la Cabo de Hornos."

"El *Pactolus* no fue el único barco que tuvo necesidad de asistencia durante nuestra breve estadía en la Isla de los Estados. El 21 de febrero el ballenero Manuel Carreras de la goleta malvinense *Juchehetighu* encontró en el ancladero externo de puerto St. John a la nave inglesa *Capricorn* que necesitaba auxilio contra el fuego que espontáneamente se había apoderado del carbón con que estaba cargada. La nave había ya perdido sus anclas en desproporcionado fondo, y habríase seguramente perdido a no ser don Manuel y su gente que trajeron la barca al fondo del puerto donde la fondearon para apagar el fuego que de ninguna otra manera era posible dominar. Entre don Manuel y el capitán Rees de la nave inglesa se llegó a una convención por la cual el primero debía poner su goleta a disposición del segundo para el transporte a las Malvinas del equipaje naufragado y de la carga salvada de las llamas mediante una recompensa del 45 % del valor de todo cuanto se hubiera salvado incluso el valor de la nave, (que había sido repuesta a flote y amarrada a tierra) siempre que esta, una vez visitada, fuese declarada apta para algún servicio."

"Todo esto naturalmente tuvo lugar en ignorancia del capitán Piedrabuena y mía, pues nosotros no habiéramos permitido de ninguna manera que la asistencia fuese vendida en aguas argentinas bajo tan onerosos pactos, y solo tuvimos conocimiento de lo acaecido en una visita hecha por mí a puerto S. John."

"El segundo, Davies, del *Capricorn* que había quedado en custodia de la nave abandonada por el capitán Thomas y por la mayor parte de la tripulación, me contó que el fuego se había declarado a bordo en las inmediaciones del Cabo de Hornos y que apenas conocida tamaña desventura, el capitán había ordenado hacer rumbo hacia las Malvinas. Los vientos constantes del N.E. impidieron a la nave tocar en tales islas, y así fue que con verdadera repugnancia por parte del capitán y de la tripulación, se dio y se ejecutó la orden de enderezar la proa hacia la Isla de los Estados."

"Los días pasados en el mar en vanas tentativas para arribar a las Malvinas fueron los

que decidieron a la pérdida de la nave, (pues dudo que el *Capricorn* esté aún en estado de navegar)."

"Cuán diversas disposiciones habría tomado el capitán Thomas si hubiera podido contar con un auxilio en la Isla de los Estados. La casualidad le hizo encontrar dos embarcaciones al ancla; pero, qué suerte habrían corrido el capitán Thomas y su gente si hubieran encontrado desierta la isla, como a veces sucede por una larga serie de años."

"El capitán Piedrabuena y don Manuel (Carrera) están acordes en que no menos de siete u ocho naves se pierden anualmente sobre las costas de la isla; si he de juzgar por los restos encontrados, creo que tal número es aún inferior al verdadero. Rara vez una tripulación escapa hacia las Malvinas: los más son arrebatados por las corrientes y las olas, en sus tentativas de arribar a aquella lejana colonia."

"Poquísimos son recogidos por las embarcaciones, muchas de las cuales huyen en vez de recoger a los míseros naufragos que piden auxilio..."

Con los dos ejemplos dados es muy gráfico en su exposición. También se puede pensar si en todos los casos los naufragos eran socorridos o simplemente abandonados a su suerte previo robo de sus pertenencias y saqueo del buque.

Exploraciones en la isla

Recorrieron la isla casi por completo por tierra y por mar y "más de treinta de sus montañas, tenidas hasta hoy por inaccesibles, fueron medidas con exactitud por medio de barómetros Fortin y Aneroid. Ninguna de las más altas cumbres escapó al martillo del geólogo, y los montes Richardson, Foster, Génova, Roma, Buckland, Titton, etc., encierran entre los detritus de sus cimas, recuerdos de nuestra visita. Tierra alguna, si exceptuamos las más cultas, fue tan detenidamente estudiada en su forma geológica, como la Isla de los Estados; y el número de las observaciones hechas por el profesor Lovisato servirá no poco para hacer la luz sobre estas comarcas tan olvidadas hasta hoy..."

"... Mientras los señores Lovisato, Spegazzini y Vinciguerra, coadyuvados por el señor Ottolenghi recorrían la isla con miras científicas, yo dirigí al subteniente señor Roncagli y al aspirante Noguera en el estudio de los puntos más importantes de la costa septentrional de la isla. La brevedad del tiempo y otras ocupaciones no me permitieron dar a los trabajos hidrográficos el desenvolvimiento que habría deseado, si para la mejor realización de ellos hubiera podido a más disponer del cutter Santa Cruz.

Sentimos no poco su falta, no porque sin él no se hubiera podido desempeñar la honrosa tarea que se nos había confiado, sino porque con él nuestro ánimo habría estado tranquilo, asignando a aquella embarcación el penoso y peligroso trabajo que debieron efectuar las lanchas de abordó."

Relato de una experiencia de navegación

En esta breve descripción encontramos un buen comentario sobre una navegación con las embarcaciones que contaban.

"Y en verdad, nada más desagradable que recorrer con tan pequeñas embarcaciones una costa donde con la rapidez del rayo caen violentos golpes viento, donde las corrientes son violentísimas y variables, donde a cada golpe de mar había que luchar con peligrosísimas oleadas de marea. Tengo aún presentes los más mínimos detalles de una excursión que hice de Puerto Roca (Penguin Rockery) a Puerto Cook."

"Salí de Puerto Roca con una fresca brisa del oeste: todo hacía esperar que ella duraría unas horas, las necesarias para llegar a Puerto Cook; pero no bien había pasado la Punta Conway, una mar gruesa del nor-este comenzó a inquietarme. Hice amarrar el segundo estay a la vela, y no fue precaución inútil, pues pocos minutos después, el viento empezó a soplar con tal fuerza que la pequeña embarcación apenas soportaba la poca tela desplegada."

"Pero como a sotavento de nosotros no se veía sino una costa desmantelada y erizada de rompientes, hacía necesario ponerse a fuerza de vela para llegar a Puerto Cook antes que el bote corriese serio peligro, pero no tuvimos tiempo."

"Sobre el cabo Baily, en medio precisamente de uno de esos remolinos que, puede decirse, son la bestia negra de los pobres balleneros que se aproximan a la Isla de los Estados, dos o tres ráfagas de viento se sucedieron con tal violencia que en pocos minutos se alzó un espantoso mar. No era posible gobernar ni usar las velas, ni remar: la pobre embarcación se alzaba, se bajaba, se retorció bajo la acción de aquellas ondas que la azotaban de proa, de popa y de flanco; si hubiera tenido tiempo de hacer observaciones, la habría comparado con un pedazo de madera arrojado en una caldera de agua en ebullición. Jamás encontré tan justo el proverbio: Hay un Dios aún para los locos, como en esta ocasión, cuando ya creíamos entrar en el centro del remolino y nos encontrábamos afuera: un prolongado suspiro se escapó de nuestros pechos y todos volvimos los ojos al peligro del que habíamos escapado. A nuestras espaldas, el mar no era más que una serie de cimas rectas y blanquí-

simas que se seguían, que se avanzaban unas sobre otras reapareciendo más veloces y más terribles, semejábanse a millares y millares de rompientes, y el fragor parecido al del trueno que resuena sobre los valles, hacía aún más aparente el engaño."

"Estaba asombrado de nuestra salvación, pero no era el momento de mayores reflexiones, el tiempo apuraba y era necesario ganar el puerto con la mayor prontitud. Llegamos a bordo en el momento en que se desencadenaba uno de aquellos temporales cuya violencia solo puede conocer quien haya doblado el Cabo de Hornos."

"Me he detenido un poco sobre esta corta pero difícil excursión efectuada por mí, para significar cual sería mi zozobra cuando tenía que mandar un bote fuera del buque. Parece que nuestra salvación se hubiera debido a la rapidez misma de las olas; el ligero bote había adquirido una inercia relativa sobre la masa de agua que la sostenía, por lo que quedo atrás luchando con aguas menos veloces y menos encrespadas..."

Puerto Roca y Puerto Cook, su opinión como puertos

Vale la pena aclarar que en ese momento la propulsión utilizada todavía era la vela. Por ese motivo se refiere a las angostas bocas de excelentes puertos como lo son Parry, Cook y San Juan. Es que un velero grande se puede ver en problemas para maniobrar con vientos contrarios o fuertes. Por el mismo motivo prefiere Puerto Roca, donde la maniobra a vela se puede realizar con mayor facilidad; pero es un lugar muy expuesto a los vientos norte y es así como relata la tormenta que tuvieron que sufrir al ancla. Dentro de los otros puertos casi no se hubiera enterado de que la tormenta existía.

"... Puerto Presidente Roca y Puerto Cook de que hice levantar cuidadosamente un croquis, son, en mi parecer, los puntos más notables de la costa norte de la isla; el primero como lugar de temporáneo refugio contra los vientos del oeste al SE y SO, y el segundo como el más adecuado para una larga residencia en estos pasajes. El buque que intente arribar a Puerto Roca puede pasar con toda confianza por el medio del canal comprendido entre las Islas del Nuevo Año y entres estas y cabo Colnett por un lado y punta Conway por el otro, indicándole el Kelp los peligros que debe evitar. (Kelp: esta alga es la planta más providencial del Océano Austral. Ella indica a los navegantes los escollos ocultos; forma el antemuro de los muchísimos entre los puertos de Tierra del Fuego y constituye tanto directamente como por medio de sus parásitos el principal alimento del pobre fueguino)."

"...El ancladero del Puerto Roca ofrece sobre todos los demás de la isla la ventaja de permitir salir de él con cualquier viento, lo que no se puede decir del puerto Cook, puerto S. John (San Juan), Parry, etc., etc., los cuales, por la estrechez de su boca, por el cambio simultáneo del viento propio de toda garganta y barranco, por la violencia de las ráfagas de los vientos y la variabilidad de sus fondos esponen los buques que tienen que entrar o salir de ellos a graves peligros. No encontramos pocas dificultades para elegir el día de nuestra partida de Puerto Cook: los vientos aunque ligeros por el Sud entraban con fuerza extrema en el angosto pasaje y se presentaban bajo distintas direcciones en la boca. Es menester tomar toda clase de precauciones, sean al entrar, sea al salir de estos puertos; las anclas deben estar listas para poder anclar en cualquier ocurrencia (una ancladura de popa no será demás), las velas cuadradas deberán cerrarse y de las latinas se conservan sólo las necesarias para el buen gobierno del buque."

Asentamiento en Puerto Roca (ex Pingüin Rockery)

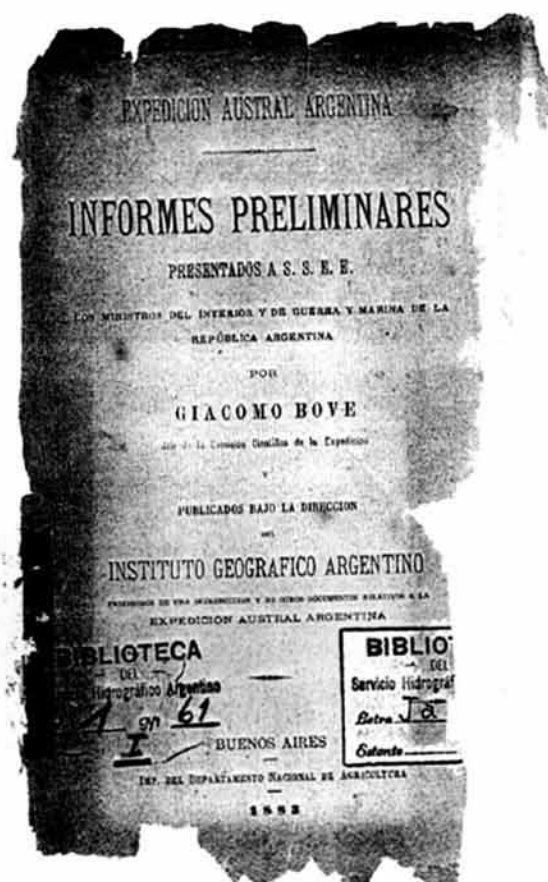
"... Dimos a Puerto Roca la preferencia para nuestros estudios, por ser la parte central de la isla, por tener un clima más agradable que cualquier otro punto y por ser su fauna y flora abundantes."

"Sobre la margen occidental del arroyo establecimos la casa que el subdelegado de Santa Cruz nos había suministrado y a su alrededor levantamos las tiendas que sirvieron de laboratorio a los naturalistas que habían desembarcado conmigo. Delante de la casa fue erigido un sedicente mástil de buque y a su extremidad izamos de vez en cuando los colores argentinos."

"En un bello día la bahía presentaba el más animado aspecto: hidrógrafos, zoólogos, botánicos se esparcían sobre su margen y por doquier se oían las detonaciones de los cazadores en busca de ocupaciones para los preparadores y el cocinero."

"Al amainar la bandera nos recojíamos al campamento para recomenzar, después de una sabrosa cena y un agradable descanso, al día siguiente nuestra vida nómada."

"Quedé así por doce días lejos del buque, al espirar los cuales, lo alcancé recorriendo por tierra la no pequeña distancia que separa Puerto Roca de Puerto Cook. Bien sabía que no serían pocas las dificultades que encontraría en el trayecto: bosques casi impenetrables, peñascos casi perpendiculares, mesetas pantanosas: a pesar de esto, me resolví a partir para hacerme una idea del interior de la isla y corregir la orografía, elemento tan necesario a los navegantes que



arriban a estas tierras meridionales. Partí acompañado por el profesor Lovisato y los dos marineros Charles e Iglesias, los únicos que se mostraron capaces de seguirnos al profesor Lovisato y a mí, en nuestras primeras escursiones. Franqueada la llanura pantanosa que sigue a la bahía Roca, comenzamos a subir a la cadena de montañas que liga el monte Roma al monte Buenos Aires. El penoso ascenso fue largamente recompensado por el magnífico panorama de que se goza desde lo alto del monte Savona."

"El día estaba insólitamente hermoso para estas latitudes, lo que desde esa altura nos permitió abrazar toda la isla, la lejana Tierra del Fuego y dos vastas masas de agua: el Océano Atlántico al Norte y el Océano Austral al Sur, ambos apacibles como el mar tropical. Los montes Buckland, Roma y otros se desarrollaban delante de nuestros ojos en toda su magestad; sus plataforma, sus pequeñas cascadas, y los cien laguitos que bañan sus pies, nos recordaban las magníficas vistas de nuestros Alpes: pero estas nos parecían aún más hermosas por ser nosotros los primeros en contemplarlas..."

"... Los musgos especialmente eran los que más nos acobardaban, porque no ofrecían al pie resistencia alguna; ellos me hacían recordar mis escursiones sobre las inmensas llanuras

siberianas donde el cuerpo se hundía en la nieve hasta la cintura, bastando pocos pasos para dominar la naturaleza más robusta..."

Estudio del puerto de San Juan de Salvamento

En esta parte del relato don Giacomo Bove da una cabal idea del puerto de San Juan (St. John). Después de haber navegado la zona en muchas oportunidades y permanecido dentro de ese puerto en fuertes tormentas, mi opinión se ajusta totalmente a sus observaciones. Sin lugar a dudas el gobierno nacional tomó su experiencia como antecedente para colocar en el lugar la sub prefectura. Por otra parte, don Luis Piedra Buena opinaba que era uno de los mejores puertos de la isla.

"... No fue esta la única excursión terrestre que hice en compañía del señor Lovisato. Después de haber permanecido en Puerto Cook por algunos días que empleamos en tomar el relieve, partimos para puerto S. John..."

"...El descenso a puerto S. John no fue cosa tan fácil como nos lo habíamos figurado el día anterior: al fin llegamos al pie y poco después a bordo de la Capricorn, la nave inglesa que mencioné en las páginas precedentes."

"Empleé los tres días que por el mal tiempo, tuve que pasar a bordo de la Capricorn, en el examen del puerto, mientras los señores Spengazzini y Lovisato estudiaban la flora y la fauna de las montañas que encierran el referido puerto."

"El puerto S. John sería sin duda el más hermosos de la isla, si no fuesen las fuertísimas corrientes que atraviesan la boca, por las cuales un buque no puede aventurarse a entrar o salir del puerto sino con viento firme."

"La Capricorn, que ya he mencionado varias veces, por haber tentado entrar en puerto S. John con ligera brisa, estuvo a punto de ser arrastrada por la marea sobre el cava Turneaux; durante dos días tuvo que luchar contra la corriente para poder alcanzar surgidero. El buque que sólo tenga que permanecer pocos días en puerto S. John puede anclar a espaldas de puerto Vega. Con viento NO-NE el mar se desencadena con bastante violencia y no permite llegar a tierra de ningún modo. Hablo por experiencia propia, porque, habiendo intentado con mis compañeros de viaje desembarcar con un bote manejado por osadísimos cazadores de focas y ballenas, faltó poco para que bote, boteros y viajeros se estrellasen contra las agudísimas piedras de que se compone la costa."

"El mejor ancladero es sin duda el fondo del puerto, frente a su arroyo."

"Como las ráfagas del SO son en este punto muy fuertes, debido a los enhiestos montes que

lo dominan, así será conveniente ponerse a cuatro anclas para no esponerse a un continuo manejo de anclas y cadenas; de otro modo se corre el peligro de errar descendiendo el fondo con mucha rapidez hacia el medio del canal donde el puerto forma un pozo de cerca de cincuenta metros de agua."

"Igual recomendación se puede hacer respecto de todos los puertos de la Isla de los Estados excepto el puerto Roca y por no haber querido nosotros seguir tal consejo, nos vimos a menudo obligados en Puerto Cook a levantar las anclas para desenredarlas y por dos veces bogamos casi hasta la mitad del puerto..."

Sobre los loberos y empresarios del salvataje

"...Dolorosa es la historia de la cruda guerra que balleneros y pescadores a este pobre animal [focas]. Ha casi desaparecido ya de la isla, y difícilmente una nave puede cubrir los gastos de armamento, por cuya razón la isla en otro tiempo tan frecuentada, está hoy desierta."

"Sólo don Manuel con el Inchetighici la visita anualmente atraído más que por la caza, por el humanitario propósito de salvar las naves y las tripulaciones sobre las costas de la isla."

"Fácilmente se comprende cuanto hay de generoso en tales propósitos como quiera que los gastos de sus excursiones son abundantemente cubiertos por las recompensas que estos auxilios les procuran."

"Bien que don Manuel tenga derecho al reconocimiento general, sería ya tiempo de que otros asumiesen este filantrópico encargo con menor gravamen para los desgraciados naufragos..."

Comentario sobre el clima

Continúa después el informe refiriéndose a la hidrografía y al clima. Con respecto a este último dice: "Las avalanchas, las lluvias torrenciales, las furiosas marejadas, los violentos vientos son la causa de tan repentinos cambios de la naturaleza hidro-topográfica de la isla..."

"Es en las condiciones atmosféricas que (los puertos) tienen un enemigo continuo, y a la verdad, parece que las lluvias y el viento no tuvieran jamás reposo alrededor de la isla."

"Pobre clima es el de tan remota comarca. Humedad y frío, los dos más terribles enemigos de la naturaleza humana, no dan tregua. Aún en los días más calurosos del verano, el termómetro sube difícilmente arriba de 12 grados; y no es raro ver durante el verano las cumbres de las montañas cubiertas de nieve."

"A pesar de todo llegamos a la isla llenos de entusiasmo y la dejamos llenos de melancolía."

Capítulo 7

División Expedicionaria al Atlántico Sur

Posiblemente como resultado de la expedición de Giacomo Bove, que insistía en su informe con la necesidad de instalar faros en la isla, se organizó esta expedición con el fin de establecer definitivamente faros y sub prefecturas en la Isla de los Estados y en Tierra del Fuego.

En realidad el primero en sugerir la idea de instalar faros fue don Luis Piedra Buena que fue propietario de la isla por un decreto de 1868. Conocía exhaustivamente la región y, como es sabido por todos, protagonizó muchos salvatajes de naufragos. Por otra parte fue un gran defensor de la soberanía Argentina en estas latitudes, y en honor a la verdad, por muchos años fue el único que la ejerció.

Hasta 1883 el Poder Ejecutivo no realizó ninguna gestión para llevar a cabo la empresa. Es posible que dos hechos importantes ayudaran a decidir la obra: a) la culminación de la Conquista del Desierto y b) la firma del Tratado de Límites con Chile.

El 24 de septiembre de 1883, un decreto del Ministerio de Guerra y Marina, a instancias del Poder Ejecutivo y en consecuencia de lo resuelto por el Poder Legislativo, nombra a don Augusto Lasserre como comandante de la flota de la "División Expedicionaria al Atlántico Sur", designando los buques que lo acompañarán para instalar faros y sub prefecturas en Isla de los Estados y Tierra del Fuego. Asimismo nombra una comisión para que estudie y dictamine sobre todo lo necesario para cumplir el objetivo, sea personal o materiales. También ordena que se realicen trabajos de prospección de salitres, guano, fosfatos, pesca y faenamiento de pingüinos (y lobos marinos implícitamente).

Es interesante ver en el **Anexo 5** el decreto y las listas de personal que se debe enviar y los distintos materiales y elementos, no sólo para la construcción de los faros y las sub prefecturas sino que, prácticamente, para montar dos colonias.

Es que en esas listas figuran desde las lámparas del faro a arados, ganado en pie y personal casado para que se asiente en el lugar dada la lejanía de los establecimientos con respecto a la capital de la Argentina. Solicita dos buques de apoyo para facilitar las comunicaciones y el traslado de animales desde las islas Malvinas

hacia la región dado que ya se hallaban aclimatados; lo que se haría mucho después pero por los estancieros particulares.

De cualquier forma es evidente, lo manifiesta expresamente, la idea de poblar además de instalar los faros y las sub prefecturas. Es así que se comprende el porqué de los lugares elegidos en función de una estrategia geopolítica. San Juan era visitado por buques extranjeros en viaje al Cabo de Hornos, ya sea para hacer aguada o buscar leña para el fuego y en la bahía de Ushuaia existía una misión anglicana, donde los indios hablaban su lengua y el inglés.

En documentos posteriores podemos ver cómo también se dispone de presos para avanzar con los distintos trabajos a realizarse y ya va formándose la idea de una colonia penal.

Pero, como suele suceder, los gastos fueron recortados y las "colonias" quedaron suspendidas en el tiempo. No se autorizó tampoco la radicación de familias ni se entregaron tierras, ni se llevó ganado en las cantidades propuestas. El faro fue construido en una forma mucho más modesta; las sub prefecturas, como delegaciones para realizar salvatajes, no tuvieron los medios necesarios y muchas veces los propios marineros de la de San Juan debieron salir a remo a pedir ayuda a embarcaciones que pasaban cerca.

La Expedición llegó a la Isla de los Estados entre el 18 y el 28 de abril de 1884, ya que primero lo hicieron la cañonera "Paraná", buque insignia, donde viajaba el Coronel de la Armada Don Augusto Lasserre; el transporte "Villarino"; la goleta "Cabo de Hornos" y posteriormente el aviso "Comodoro Py"; los cúteres "Patagones", "Bahía Blanca", "Santa Cruz" y la barca "María T". Fondearon en el puerto de San Juan, el que para Don Luis Piedra Buena era el mejor de la isla. El coronel Lasserre, tras construir las bases del faro, lo nombró San Juan del Salvamento.

Diario de a bordo de la cañonera "Paraná", en San Juan de Salvamento

Los buques permanecieron en la isla desde ese mes hasta casi fines de septiembre. Gracias al Archivo General de la Armada tuvimos la posibilidad de leer el diario de a bordo de la

cañonera "Paraná" y el diario del sub teniente Darío Saráchaga, al mando del cutter "Bahía Blanca", que se halla en "Casa Amarilla" (Departamento de Estudios Históricos Navales).

De esta forma pudimos seguir día a día la vida de a bordo y las actividades que el personal realizaba para llevar a cabo la misión encomendada. Para no repetir todo el diario de la cañonera "Paraná" realizamos un breve resumen:

En pleno invierno, desde mayo hasta agosto, se tocaba diana a las 7 de la mañana; durante el mes de agosto y septiembre lo hacían a las 6. Encendida la tripulación tomaba el desayuno que todos los días era de café, galletas y caña.

A las 8, siempre de la mañana, se entregaba la guardia que la mayoría de los días la hacían los subtenientes Alvarez y Bustos, a partir del día 11 de julio el subteniente Benigno Alvarez pasó por orden del jefe de la División a prestar servicios a bordo del "Comodoro Py" y fue reconocido como oficial del buque el subteniente Saénz Valiente; en algunas oportunidades el subteniente Pozzo llevó la guardia. En el libro figuraba todo el movimiento que se producía a bordo.

8.22 horas, hora en que salía el sol, se izaba el pabellón nacional con los honores de ordenanza.

Alrededor de las 8.30 ó 9 horas se largaba la lanchita con el segundo comandante, oficiales y marineros que trabajaban en el faro, en la ensenada y en la boca. Algunos días se mandaban a tierra tablas de madera de pino de tea, que los carpinteros habían cepillado y preparado en cubierta. Allí también los herreros prepararon bisagras y zunchos con destino a ventanas y puertas de las casillas.

Desde el 28 de mayo se encontraban en comisión en el faro el guardiamarina Suárez, el carpintero Rodríguez y ocho marineros, quienes permanecieron en el lugar hasta mediados de julio.

A las 11 se daba rancho a la tripulación.

Alrededor de las 15.30, hora en que se ponía el sol, se arriaba el pabellón con los honores de ordenanza.

A las 5 p.m. regresaba el Coronel, jefes, oficiales y marineros que trabajaban en la ensenada.

A las 7 p.m. se daba rancho a la tripulación.

8 p.m., retreta y se arreglaba el servicio.

9 horas: silencio.

Así transcurrían en general los días que la "División" permaneció en la Isla de los Estados, sin embargo hubo algunos días especiales, ya sea por las fiestas patrias, o por algún acontecimiento especial. Los días de lluvia los trabajos se suspendían.

Esto es lo que figura de esos días especiales en el diario de a bordo, sin embargo más adelante se podrá leer la descripción que de la vida cotidiana en la isla realiza el, en ese momento, ayudante Frigerio.

25 de mayo: "Por ser día de la Patria se dio a toda la gente una camiseta y un pantalón negro. La gente se vistió de parada."

Fueron los Comandantes de los cutters y del Py a saludar a los jefes y oficiales de la Paraná.

Se arrió el pabellón con los honores de ordenanza.

Quedó definitivamente instalado el faro a 200 pies de altura sobre el nivel del mar. Situado a los 54° 43' 24" latitud sur y 63° 47' de longitud oeste". (En una ceremonia solemne se lo dejó oficialmente inaugurado, aunque como después veremos los trabajos continuaron por un tiempo).

Del diario de Darío Saráchaga tomamos el mes de mayo y vemos que la mención del faro es bastante breve:

"Mayo. El día 3 a 7 h. p.m. (léase 3 de mayo a las 7 horas post meridiano, es decir 19 horas) entró el vapor aviso 'Comodoro Py' perteneciente a la división, a las órdenes del capitán Méndez. El día 8 a 3 h. p.m. entró la barca 'Marta. T.' Con carbón, víveres y madera para la División. El día 14 a 5 h. p. m. zarpó para la Capital el Transporte 'Villarino'; este día se prendió el faro construyendo una casa provisoria para el efecto. Salíó el vapor 'Py' para apreciar la distancia a que alcanzaba la luz. En este mes han reinado los vientos del N y del E; la nieve cae casi diariamente y en intervalos, granizo o agua, esto último cuando el termómetro ha estado todo el mes entre 4 y 5 R.

El día 25 se inauguró el faro.

Darío Saráchaga

Nota: A fines de éste llegó el Cutter 'Santa Cruz'."

Los hechos suceden en el mes de mayo de 1884 en San Juan de Salvamento (por supuesto). En esta mención leemos que al momento de inaugurarse el faro, la construcción era provisoria. Debe ser por esa razón que en el diario de a bordo de la cañonera "Paraná" encontramos que una comisión, con carpinteros y marineros, estuvo en el faro hasta julio de ese año. Es evidente que los trabajos continuaron después de la inauguración.

Continuando con el diario de a bordo de la cañonera "Paraná":

Día 9 de julio: "se mandó la lanchita con el objeto de traer a los suboficiales de la Subprefectura, del faro y de los cutters, 'Santa Cruz', 'Bahía Blanca' y 'Patagones', una vez reunidos a bordo de la 'Paraná' fuimos (...) por el Segun-



Sub Prefectura de San Juan de Salvamento. Foto tomada desde el muelle por la expedición de Adrián de Gerlache (1897).

do Comandante Iturreta y Mayor Maymo fuimos a saludar al Sr. Jefe Coronel Don Augusto Lasserre en conmemoración de este día tan hermoso para la República Argentina, Aniversario de nuestra Independencia. Después pasamos a la Cámara donde hicimos algunos brindis. Enseguida se hicieron regatas las que terminaron a las 5 p.m." Esta guardia la había realizado el subteniente Alvarez.

El día anterior, **8 de julio**, el subteniente Beccar, que hacía la guardia, informaba que: "... a las 7 p.m. llegó un bote de la barca inglesa Siword (sic.), con destino a Bahía Concepción (Talcahuano), con cargamento de hierro y cuando cruzó la luz del faro desprendió dicho buque este bote para informar lo que contenía este buque, una vez obtenidos los informes, que existía en este puerto un faro, regresó el bote a su bordo siguiendo nuevamente viaje."

22 de julio: "se avistó un buque de vapor que fondeó a las 3 p.m., cerca de nuestro amarradero fue el piloto Jasidaski a su bordo para fondearlo convenientemente: era el Scotia. Vino en seguida el teniente (...) a bordo trayendo correspondencia para el Sr. Coronel. Vinieron los oficiales Aguirre y Vila a presentarse. Se trajo a bordo la correspondencia y encomiendas a la oficialidad y tripulación. El 28 de julio zarpó para Puerto Deseado".

Sobre los presos destinados a San Juan:

"... El 30 de julio vino el subteniente Saráchaga con la gente armada conduciendo a los destinados Rodríguez, López, Díaz y Nuñez, a los cuales se les remachó dos grilletes con cadenas, quedan a bordo los dos primeros, Díaz en el cutter Patagones, Nuñez en el Py..."

Estos eran parte de los diez presidiarios sacados de la Penitenciaría de Buenos Aires, algunos de los cuales debían cumplir su condena en la isla.

Los grilletes los tuvieron hasta el 13 de agosto. Pasaban la noche a bordo de los buques y a la mañana los llevaban a la "ensenada" a cargar piedras. Cuando se refieren a la "ensenada" es la que está entre Punta Lasserre y el "Cabito de Hornos", donde se construyó el muelle, al cual se le hizo una base de piedra. Sobre esta ensenada daba la sub prefectura.

Comentario de don Augusto Lasserre sobre la construcción del faro y la sub prefectura

Don Augusto Lasserre envía una nota al Ministro de Marina sobre el avance de las obras en las instalaciones de la sub prefectura y faro en San Juan de Salvamento en julio de 1884. En realidad los trabajos estaban casi terminados, los carpinteros continuaron haciendo faroles y había personal en comisión tanto en el faro como en la ensenada.

"... Tengo el honor de comunicar a V.E. que desde los primeros días del presente mes, se hallan completamente terminados los trabajos de instalación definitiva de la Subprefectura de esta isla, así como los del faro y adyacencias efectuados a la entrada de este puerto."

"Se han levantado, señor Ministro, dos grupos de construcciones, separados unos de otros. El primero consta de cuatro edificios, destinados uno a la oficina de Subprefectura con habitaciones contiguas para alojamiento del Subprefecto y Ayudante, dos espaciosas cuadras para las dos brigadas de marinería y un galpón que cierra simétricamente el cuadro de los edificios para depósitos de víveres, artículos navales y elementos de salvataje."

Sub Prefectura San Juan de Salvamento. Nótese el muelle y la escalera hasta las casas. Estas son las casas que luego fueron trasladadas a Puerto Cook, y más tarde a Ushuaia.



"A estas construcciones, levantadas en el fondo de una ensenada de buen tenedero sobre una mesada desmontada al efecto en una superficie de mil metros cuadrados, se arriba por una sólida escalera de pino de tea de cuarenta y tres pies de altura por nueve de ancho, extendida sobre la barranca cortada con este objeto en plano inclinado y descansando sobre robustos troncos de árboles del mismo paraje."

"Esta escalera tiene los pies sobre un muelle de piedra de cincuenta y cuatro metros de largo por tres de ancho, la cual, con la marea más baja se atraca para descargar sin ninguna dificultad."

"El segundo grupo consta de un gran edificio circular de 11 metros de diámetro por 6/2 de altura hasta el vértice del agudo cono que forma el techo. Un sólido mástil de 75 pies de altura (N. del Autor: ver en el capítulo del Faro el comentario del Derrotero y más adelante la tormenta que tiró abajo el "mástil") enterrado y asegurado convenientemente con vientos de cabo de alambre atraviesa a todo el edificio y sirve de eje al tambor y grada donde se coloca el juego de luces cuya combinación forma el faro, comprendiendo además ese edificio las habitaciones de los hombres encargados de su cuidado y los gabinetes donde, en estantes, se colocan los tubos, vidrios y demás utensilios para el servicio reglamentario, el laboratorio y la despensa."

"Unida a ese edificio por medio de un puente, está la oficina de telégrafo de señales internacionales, observatorio meteorológico y la habitación del oficial encargado del faro."

"Todos los trabajos, señor Ministro, se han efectuado con la mayor solidez, teniendo en cuenta también las condiciones higiénicas re-

queridas, por el rigor de las estaciones y la constante humedad peculiar de esta Isla. Todos los edificios están techados con hierro galvanizado y cada sección tiene sus oficinas correspondientes."

"Los recios temporales que durante los meses de mayo, junio y el presente se han sufrido en esta región, han comprobado, cuanto es posible, la solidez de las construcciones ejecutadas, no habiendo sufrido ninguna de ellas la más insignificante alteración."

"Los planos que tendré el honor de presentar a V.E. personalmente a mi arribo a esa, complementarán los detalles expresados."

Dios Guarde a V.E. fdo. Augusto Lasserre."

Lamentablemente estos planos, si es que llegaron al Sr. Ministro, no llegaron a nuestros días, sea por el motivo que fuere. Sólo quedaron descripciones en distintas crónicas y una sola fotografía (1896) de la expedición de Adrián Gerlache en el "Bélgica". En esa fotografía el mástil de 75 pies no figura y según la "Novela del mar", de Mariano F. Beascoechea, fue derribado en el transcurso de una tormenta.

Como podemos leer en el Derrotero de las Costas Argentinas de 1900 (fue el 1er. derrotero publicado por la Argentina), se menciona este mástil que tenía en el tope una "grimpola" y que, luego de una tormenta que lo partió, fue puesta al tope del techo tal cual se ve en la foto. Evidentemente no era para iluminación sino a modo de marca fija.

Recordemos que para ser visible de día a las marcas se las construía en forma tal que se recortasen del entorno y saltasen rápidamente a la vista.

El mástil de señales (banderas del código internacional), según nos muestra la foto, esta-

ba al lado. Desde 1896 hasta febrero de 1997 siempre existió el mástil central con la correspondiente bocha de hierro galvanizado de un metro de diámetro en el tope, el tambor con su correspondiente grada pero no superaba los 7,50 metros de altura, un poco más si consideramos casi el metro de profundidad que estaba enterrado. ¿Cuándo fue que el mástil se quebró? Todavía nos queda como un misterio.

Cementerio de San Juan de Salvamento

Otras de las construcciones que se pueden hallar es el campo santo que está al fondo de la bahía de San Juan de Salvamento. Decimos construcción porque es notable el trabajo que realizaron en el lugar. No tomaron un simple descampado y enterraron sus muertos sino que aplanaron y realizaron obras de zanjeo para drenar el agua que cae por la ladera de la montaña. (ver Anexo 9 donde se tratan los últimos trabajos de relevamiento.)

Por qué eligieron ese lugar tan distante al resto de las construcciones, no lo sabemos. Si lo comparamos con el de Puerto Cook que queda a pocos metros de las casas, entendemos menos.

Expediciones y vida en San Juan de Salvamento

Entre las anécdotas que se pueden encontrar en los dos diarios con que contamos, se encuentran dos del Subteniente Darío Saráchaga, a bordo del cutter "Bahía Blanca", que demuestran lo duro de la vida en la isla: cuenta que el día 17 de agosto salió con la canoa de la cañonera "Paraná" y cinco hombres para la roquería de los lobos, no habiendo podido llegar a las de dos pelos por el viento que se levantó y sin poder tampoco regresar por los remolinos del cabo San Juan, habiendo tenido que dormir en una cala con la gente, después de trabajar tres horas para sacar nieve de un metro de profundidad y poder hacer un fuego para pasar la noche. *"Lo conseguimos pero con mucho trabajo, pues la leña estaba llena de nieve, para conseguirlo empleamos bastante grasa de lobo, inútil casi es decir que a ninguno le fue posible dormir por el frío. Comimos una avutarda y galleta que era lo que teníamos, para tomar agua teníamos que poner nieve al fuego en un bote (lata) de carne, sin embargo, no siempre podíamos tomarla porque se recalentaba demasiado la lata y no podíamos arrimarla a los labios y si la dejábamos enfriar demasiado volvía a congelarse. A las 6 a.m. del día siguiente salimos con tiempo claro, viento N. muy escaso llegando a bordo del cutter Bahía Blanca a las 9 a.m. donde alegramos el estómago con*

un buen café con caña a los marineros y un mate amargo para mí."

Más larga y mucho más peligrosa fue la que el mismo oficial tuvo unos días después, a partir del 29 de agosto, cuando llegó en una misión a Puerto Cook. Habían zarpado el día anterior con *"...el Mayor Maymo, Capitán Mac Carty, Subteniente Saenz Valiente, el Piloto Jorge del cutter 'Santa Cruz' y el del buque Jorge Gregueson y el que suscribe su comandante, nunca tuvo una plana mayor tan numerosa mi cutter. A 10 y media a.m. hice pasar la canoa de la Paraná con sus seis remos y demás enseres al puerto Vancouver por el istmo que lo separa. Agosto 29 Fondeados en Puerto Cook, viento norte fuerte con lluvias, salió a cazar el Piloto Gregueson con el bote chico y un hombre, regresando a 9 a.m. con cinco patos vapor y siete avutardas, a la tarde fuimos a recoger mariscos con el Mayor Maymo trayendo el chinchorrito casi lleno de mejillones hermosísimos como no los hay sino en Puerto Hopper y Puerto Parry."*

"Día 30: viento N., fresco con lluvia, a la tarde se despejó el cielo fueron a Vancouver el Capitán Mac Carty, Subteniente Saenz Valiente y cuatro marineros a hacer algunos sondeos y tomar algunas marcaciones. Hoy día cumpleaños de mi madre hice una pequeña fiesta en compañía de los demás compañeros, haciendo los principales papeles del menú los patos y avutardas y algunas botellas de jerez y otros licores que tenía yo reservados, estuvimos de sobremesa dedicando recuerdos a las personas queridas de nuestras familias que la que más cerca estaba a 24 grados, hasta las 12 p.m. en que hice moción de que rompiésemos filas, pues tenía intención de aprovechar el siguiente día muy temprano, (que también era el cumpleaños de mi padre) para salir a recorrer en canoa la isla."

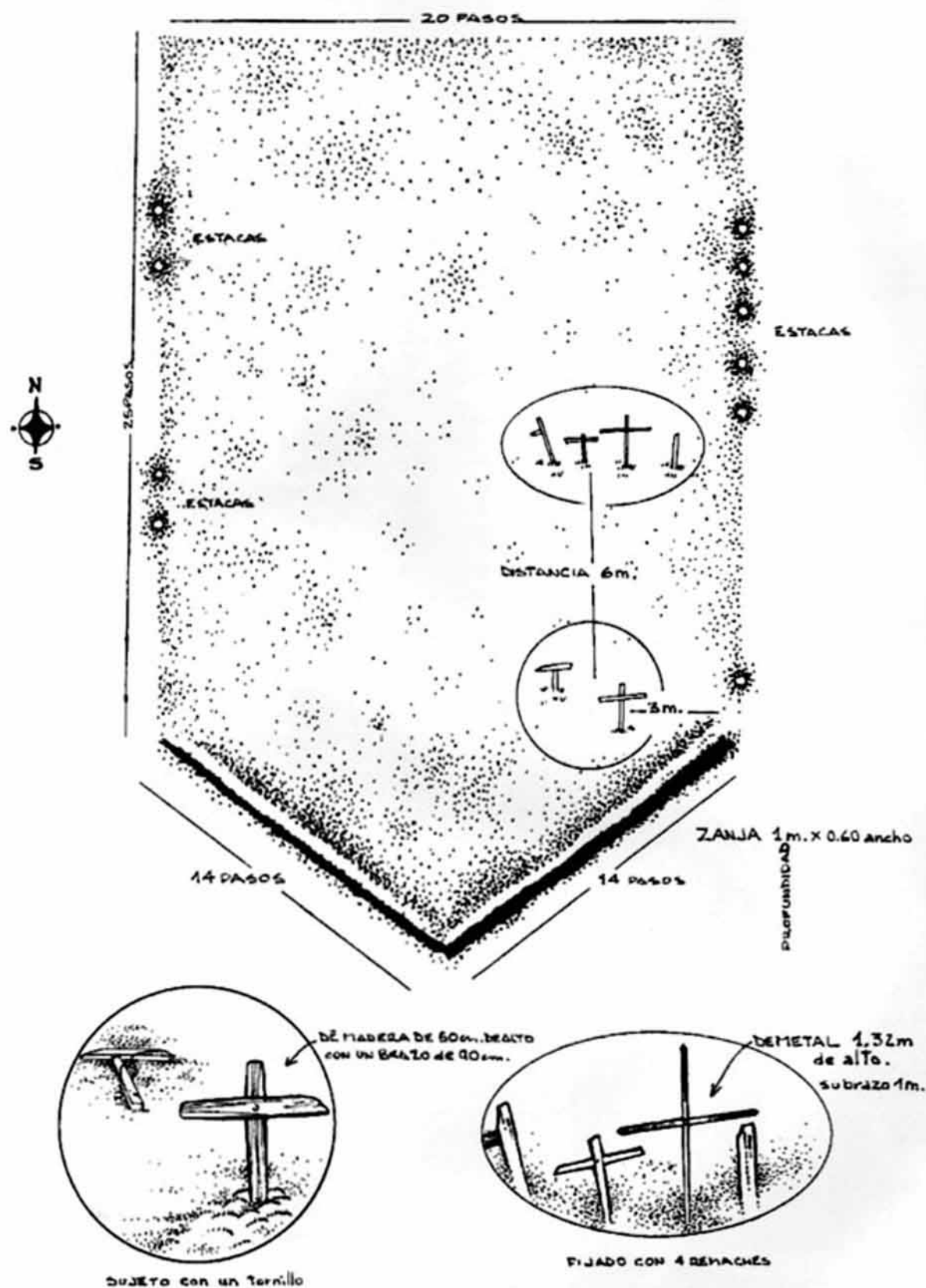
"Agosto 31: viento N. muy flojo, al aclarar salté con el subteniente Saenz Valiente, el Piloto Jorge y cinco marineros, víveres para día y medio y nuestras armas en la canoa que estaba en Vancouver, mi intención era, si el tiempo seguía bueno como parecía, volver en el mismo día, aún de noche. Después de llegar a algunas roquerías y cazar algunos lobos de dos pelos, en el trayecto hasta Backaber cazamos ocho avutardas, llegando a ese puerto a 10 a.m., encontramos en él los restos de un buque perdido hacia aproximadamente un año, por las cadenas y palos, vergas. Se puede suponer haya sido un barco de doscientas toneladas de desplazamiento, encontramos una cruz de un marinero muerto en 29 de agosto de 1881, restos de casa y cocina, en este puerto cargué algunos hierros y cobre buenos para utilizarlos en mi buque. A

12 y media p.m. embarcamos y continuamos llegando a 2 hs p.m. a la rockería, más tarde de los pensábamos, había como trescientos lobos, pero nos sintieron demasiado pronto y se echaron al agua pero no sin que les hubiéramos muerto nueve de ellos, repartidos así: por Saenz Valiente dos, Jorge uno y yo seis, después de hacerles sacar el cuero y prepararnos para regresar, se empezó a levantar viento del tercer cuadrante y gruesa marejada, sin embargo hicimos la prueba y apenas pudimos andar una milla en dos horas, viendo que la gente se extenuaba inútilmente dispuse regresar, el viento empezó a arrear, teniéndonos en serios apuros a 5 p.m. pudimos tomar una calita, ya era tiempo, el bote, aunque muy valiente para la mar se había hecho un rumbo de seis pulgadas en el tajamar y hacía mucha agua. Saltamos a tierra desembarcando todo y dejando tres hombres en el bote de guardia que se relevaban cada tres horas por otros tres, pasamos una noche toledana sin dormir y sin poder hacer fuego pues en esta parte de la isla escasea la leña todo lo sufríamos con resignación con tal que amaneciese el bote sin ninguna avería y pudiésemos regresar a cualquier otro puerto de donde a pie podíamos llegar a San Juan donde estaban los buques de la división y los recursos.

Día 1° de septiembre: Amaneció viento SO muy fresco tampoco podíamos volver a Vancouver y no podíamos resignarnos a esperar más pues ni teníamos alimento, ni esperanza de conservar el bote. Resolvimos intentar pasar por el N. de la isla y tratar de llegar a San Juan, así lo hicimos a 6 y media a.m. nos pusimos en camino, pero adelantábamos con mucho trabajo, porque al doblar los cabos nos venían rachas muy fuertes de proa y nos embarcaba mucha agua, a las 4 p.m. apenas habíamos adelanto 7 millas y solo nos faltaban cuatro para llegar a San Juan, pero teníamos lo peor, los remolinos del cabo de este nombre, que considerando las fuerzas de esta corriente y el mal estado de la embarcación y la pérdida de fuerzas nuestras, que no habíamos dormido ni comido desde el día anterior, al arriesgarse a pasarlo estábamos más expuestos a perdernos que a salvarnos, sin embargo, después de pensarlo detenidamente los tres oficiales, resolvimos largarnos a las corrientes y así lo hicimos, estuvimos batallando una hora con estas y nos tiró a la costa, con el bote lleno y agua y hecho pedazos, felizmente en un paraje donde podíamos ir por tierra a San Juan, apenas desembarcamos las armas, equipajes y saltamos a tierra, cuando aún quedaban dos marineros en el bote, vino un fuerte golpe de mar y rompió completamente este, pudiendo apenas salvar los dos hombres,

que por la gruesa mar y extenuados como estaban, no tenían fuerzas para nadar, en seguida después de haber asegurado lo mejor posible las armas y útiles, que habíamos salvado, buscamos un paraje más accesible en las rocas para ir por tierra al fondeadero de los buques y a 4 hs. p.m. empezamos a trepar una montaña de 1.000 pies con muchísimo trabajo a causa de la gran cantidad de nieve que algunas partes pasaban de un metro de profundidad, aunque la distancia que teníamos que recorrer era solamente tres millas y media, pusimos tres horas y media para llegar a causa de la nieve, hielo y las barrancas, una milla antes de llegar venía yo caminando atrás y pasando por encima de un cañadón cubierto de nieve se hundió esta conmigo, hundiéndome hasta la cintura, de haber ido sólo probablemente no salgo, porque no tenía fuerzas y a medida que me esforzaba en salir más me hundía, felizmente vino el Subteniente Saenz Valiente con dos marineros y pudieron sacarme pero no sin que se me quedaran las botas, que también tuvimos que romper mucha nieve para sacarlas y caminar descalzo era imposible, aún estando descansado, so pena de quedar con los pies helados. Felizmente a 7 hs 45' p.m. llegábamos a las barrancas, que dan al fondeadero de los buques. También nos vimos en apuros para bajar estas, completamente a pique, y de 1.000 pies de elevación, arrastrándonos y sin largar los arbustos, que a veces se arrancaban de raíz llevando enormes pedazos de piedra, que ponían en peligro a los que venían más abajo, felizmente a 8. 15 hs.p.m. hacíamos grandes fogatas en la playa y mandaron bote de la Subprefectura con el ayudante Frigerio, al mismo tiempo se largaba la lancha a vapor del buque jefe para ver, qué significaban las fogatas, nos embarcamos en aquella y fuimos a bordo. Grande fue la sorpresa del Jefe y Oficiales, al vernos, después de darle cuenta al Jefe de la División Coronel Lasserre de todo lo ocurrido, se amostazó algo conmigo por el peligro a que, según él, había expuesto a la gente. Sin embargo, de noche me mandó llamar a su Cámara, y me dijo que aún cuando él creía que yo había hecho así y fuera debido al demasiado celo, no quería que expusiese así a la gente, que el bote perdido no importaba nada, pero que le sería muy doloroso después de haber pasado seis meses sin novedad, tener que dar cuenta al Gobierno de que había dos o tres oficiales y seis marineros perdidos en una comisión en que se había obrado con poca prudencia y mucha facilidad. Después de servirnos una copita de jerez me retiré a descansar, cosa que nos venía muy bien a todos y lo hice tan bien que recién a 8 a.m. del día siguiente, me sentí

CEMENTERIO DE SAN JUAN DE SALVAMENTO, ISLA DE LOS ESTADOS



Cementerio de San Juan de Salvamento. En 1997 quedaban cuatro cruces en pie, una de ellas metálica. Otras dos cruces caídas y en comparación a 1991 faltaba una cruz.



En la parte sur el cementerio presenta dos zanjones en forma de "V" invertida para desagote.



hombre otra vez. En seguida manifesté al Segundo Comandante el deseo de que me mandase a Puerto Cook a mi buque, pues era de suponer que los que quedaron estuviesen alarmados con nuestra larga ausencia, me dijo que el Jefe ya había dado ordenes al Comandante del Comodoro Py, Capitán Mendez para llevarme con mi gente cuando el tiempo lo permitiese..."

Hasta el día 5 de septiembre, al Comandante del Py no le parecía prudente zarpar a causa del tiempo, a pesar de la ansiedad de Saráchaga que se preocupaba por sus compañeros que seguramente ya los creían perdidos. Ese día a las 8 p.m. ven aparecer en la boca un bote, era el chinchorrito del Bahía Blanca con el Mayor Maymo y los marineros J. Palacios y J. Scott, que con armas y víveres habían salido a buscarlos.

El día 6 zarparon con tiempo bueno, en el Comodoro Py para Puerto Cook, hacia el reencontro con sus compañeros.

Un relato novelado sobre la construcción del faro

En 1890, encontramos nuevamente al ayudante Frigerio en la Isla de los Estados, pero en ese entonces era encargado del faro. En la "Novela del Mar", memorias del Contralmirante Mariano Beascochea, encontramos la descripción que hace Frigerio de los meses que pasaron construyendo el faro y demás dependencias. Si bien se trata de un relato de un personaje de una novela, tanto las fechas como nombres y distintas acciones coinciden con la realidad al cruzarlos con los diarios de la cañonera "Paraná" y el de Darío Saráchaga del cutter Bahía Blanca. Donde termina la realidad y dónde comienza la ficción no lo sabemos, pero de cualquier forma es interesante leerlo. Escribe el Contra Almirante M. Beascochea: "... Hace ya muchos años, en avanzadas horas de abril de 1884, llegamos a bordo de la cañonera Paraná al puerto de San Juan de Salvamento. Nos acompañaba el transporte Villarino. Fondeamos en la ensenada de afuera. Rachas violentas saludaron nuestra entrada. Todo lo que nos rodeaba tenía un aspecto agresivo; algunas aves, espantadas, levantaron vuelo y se alejaron. Elegidos los fondeaderos, cada buque ocupó su puesto; luego cayó la noche, calmaron los vientos y un silencio sepulcral invadió la escena."

"Veníamos fatigados —prosigue Frigerio—. Desde nuestra salida de Buenos Aires nos habían combatido los malos tiempos. Durante el viaje recalamos en puerto Roca, Deseado, Santa Cruz y San Sebastián de Tierra del Fuego.

Era nuestro comandante superior el coronel Lasserre, recientemente nombrado jefe de la División Expedicionaria al Atlántico Sur."

"En Santa Cruz esperamos la incorporación de los buques divisionarios, los cuales eran la Villarino, el Comodoro Py, los cuter Santa Ana, Bahía Blanca, Patagones, la corbeta Cabo de Hornos y la barca María T.; y una vez reunidos se les impartieron ordenes para que en determinada fecha se encontraran en la isla de los Estados. El 13 de abril zarparamos la Paraná y el Villarino, mandado este último por el capitán Spurr, rumbo a esos mundos."

"El viaje desde Santa Cruz hasta la isla lo hicimos en cinco días, durante los cuales reinó siempre tempestad, la que más de una vez nos obligó a ponernos a la capa. Veníamos a instalar en este puerto una subprefectura y una farola en el peñón de la entrada."

"Dos días después llegaron la Comodoro Py, los cutters Patagones y Bahía Blanca, y la barca María T. Entonces, el puerto cambió de aspecto: hasta en el fondo de la segunda ensenada se veían buques fondeados. Botes de remo y de vela que iban y venían, y por las playas se notaban animados grupos de marineros que con sus cantos y uniformes alegraban aquellos parajes hasta entonces desiertos."

"Muy pronto se iniciaron los trabajos. Hacía frío y nevaba. Estudiando el paraje para construir el muelle, marineros de todos aquellos buques, dirigidos por un oficial, principiaron a acarrear piedras y distribuirlas en el sitio elegido, dándole forma y consistencia en una larga extensión perpendicular a la costa, de 54 metros de largo por 3 de ancho, revistiendo luego aquel espigón con listones de quebracho, y adicionándole en el extremo libre una escala por banda. Y mientras esto se realizaba, otros se ocupaban de desmontar parte de la barranca en plano inclinado, para construir sobre ella una escalera de quince metros de altura, que, descansando sobre el muelle, permitiese el acceso a la parte superior."

"Las horas de luz eran pocas, pero aquellos hombres las aprovechaban sin descanso y algunas veces, aún con noche cubierta, al resplandor indeciso de los bombillos de aceite, trabajaban empeñosos y satisfechos por los visibles progresos que realizaban cada día."

"Concluidos el muelle y la escalera, toda ella de pino de tea, se principió a voltear el bosque, que cubría una meseta que bordeaba la barranca. Y no fue trabajo fácil arrancar de raíz los millares de árboles que la cubrían y aplanar luego aquel terreno de extendida superficie."

"Desde el amanecer se oía el golpear de las hachas, el caer de los troncos, la quebrazón de

las ramas, y era de ver el cuadro que en las horas de nevada presentaba aquel conjunto de hombres, árboles y montañas emblanquecidos por el continuo caer de los copos de nieve."

"Lista y aplanada la meseta y concluidos el muelle y la escalera, se inició el trasbordo del material que tenía en sus bodegas la María T. Entonces cambió la escena: cesó el ruido de los hachazos, y los grupos de hombres, que antes se amontonaban en la meseta, se convirtieron en interminables cadenas de seres que subían por la escalera conduciendo listones, cal, barriles, ladrillos; y allá, en el puerto, el ir y venir de las embarcaciones, la lucha de los marineros para atracar al muelle entre aquellas aguas agitadas. ¡Qué faena, pero también que gente corajuda, nada los arredraba! Aún parecía que la inclemencia de la región duplicaba sus fuerzas."

"En el peñón donde se construía el faro, era también ruda la faena, penoso el acarreo por la distancia y la pendiente, pero todo se allanaba, los obstáculos se vencían y el edificio circular con sus grandes vidrios, que debía alojar la gran linterna, se levantaba y definía su forma, entre el clamoreo de bandadas de aves marinas, las que durante las horas de trabajo revoloteaban como manifestando su temor o su sorpresa. Y llegó, por fin, el 25 de mayo, día señalado para la inauguración del faro, y esa mañana todo estaba terminado en el peñón." (Ya vimos que la construcción de las habitaciones y demás dependencias continuó hasta julio según el diario de a bordo de la cañonera "Paraná".)

"La torre circular lucía su techo de hierro galvanizado, que, en forma de cono, levantaba su vértice a varios metros de altura. Un mástil de 25 metros atravesaba el centro del edificio y servía de eje al tambor y grada donde iban colocadas nueve lámparas en sus correspondientes pantallas enfocadas sobre un gran reflector común, combinación de luces que iba a constituir el fanal y que abarcaba un sector de 93 grados visible a 14 millas de distancia. Todo esto a 60 metros de elevación sobre el abismo." (la descripción se aproxima bastante a la realidad, aunque desconocemos la función del mástil como eje a un tambor que siempre estuvo fijo con argamasa. Por la altura, ¿se referirá al mástil de señales que estaba al lado? Ninguna de las personas consultadas, especialistas en el tema, pudieron dar una idea de para qué sirve tan alto mástil si no se elevaba ninguna luz dado que ésta estaba en el interior de la construcción. Por otra parte según quien escribió eran 7 o 9 lámparas de kerosene; son las clásicas de la época y figuran en todo libro de faros.)

"Aquel fue un verdadero día de fiesta. Por todas partes se veían flamear banderas. Desde el peñón se divisaban los buques engalanados. Las salvas de la artillería mezclaban sus voces marciales con las del mar y los vientos. Las rompientes bordeaban de espuma los escollos; y allá, en el cielo, entre nubes desgredadas, brillaba a intervalos el sol."

"A mediodía, numerosa comitiva de jefes y oficiales, vestidos de parada, seguidos por grupos compactos de marineros, llegaron al faro. Entre ellos estaban Lasserre, Isurrieta, Méndez, Maymó, Beccar, Ballesteros, Bustos, Saráchaga, Masistany, Figue, Pedrito Reyes y muchos otros que no recuerdo."

"Luego, en el momento oportuno, el coronel Lasserre izó la bandera argentina en el mástil de la farola y nos dirigió la palabra evocando la gloria de la patria, ideales de humanidad y de progreso y, entre salvas de aplausos y vivas, declaró inaugurado el faro en nombre del gobierno nacional."

"Al terminar la oración patriótica, se prepararon las lámparas, se llenaron sus vientres de aceite de colza, se empaparon las mechas, se les dio llama a pequeña altura y, levantando gradualmente los mecheros, se llegó al máximo de luz. Y cuando cayó la tarde, bien limpios los cristales de la farola, se descorrieron las cortinas; y en la noche negra vimos surcar, rompiendo las tinieblas, ancha faja de luz, que quedó fija, protegiendo la navegación por estos parajes."

"Cuando me paseo por el muelle —agregó Frigerio al terminar su relato—, cuando subo la escalera, cuando visito todas las instalaciones de la subprefectura y de esta farola, me acompaña la visión clara de aquellos días, rodeada de un triste encanto que se aumenta con los años".

Más adelante comenta sobre una gran tormenta que le tocó vivir al ayudante Frigerio al año de inaugurarse el faro. En dicha oportunidad el fuerte viento rompe el mástil y el semáforo, y es así que el mástil llega hasta nuestros días de poco más de 6 metros de altura, tal cual aparece en la foto tomada por la expedición de Adrián Gerlache, del "Bélgica".

"... Al año, mas o menos, de construirse el faro, pasé aquí uno de los momentos más angustiosos de mi vida. Era a fines de un mes de octubre (...) De golpe se sintió bramar el huracán, el mar se convulsionó como si un maremoto hubiera conmovido sus profundidades. Aquello fue algo indescriptible; semáforo y mástiles cayeron tronchados; voló el techo de la torre y nuestras viviendas fueron arrasadas..." Creo que es imposible que el mar llegue hasta donde está el faro, y mucho menos que las viviendas fueran arrasadas por él, pero sí pudo haber

tirado el mástil y el semáforo, o también pudo haber sido nada más que una licencia literaria utilizada por el escritor para hacer más interesante su novela.

En el relato anterior pudimos conocer algunos nombres de jefes y oficiales de la expedición. Gracias a los diarios de a bordo, podemos rescatar también algunos apellidos de aquellos valientes marineros que seguían las instrucciones de la oficialidad, de los que nos habla Frigerio: Prado, Vila, Blas, Rosa, Traverzo, Candia, García, Malba, Vergner, Agiori, Carter, Heredia, López, Gaffo, Franco, Freire, Millot, Stephenson, Dupuy, Miguel Lacoste; carpintero Rodríguez, contramaestre Sambrano, guardianes Méndez, Tenorio y Laurí, guardiamarina Peralta, jefe del faro, Distinguido Peñalva, Juan Andonaegui, foguistas Sherer y Juan Jerez, maquinista de la lanchita José Fernández, Comandante de la Cabo de Hornos: Howard.

El 26 de septiembre de 1884 la División abandonó Isla de los Estados rumbo a Ushuaia, donde también sentarían las bases de la soberanía argentina con la fundación de una sub prefectura frente a la misión anglicana que dirigía el Reverendo Thomas Bridges.

Inventario de San Juan de Salvamento cuando zarpa la escuadra

A continuación presentamos un inventario de lo dejado por don Augusto Lasserre en la Isla de los Estados y del cual acusa recibo el Sub prefecto don Carlos Méndez el 18 de setiembre de 1884. Cuando la escuadra dejaba San Juan de Salvamento con rumbo a Ushuaia. Aunque notarán que las medidas faltan, se respetó el original y, en otras partes del presente trabajo, las mismas están expresadas.

Ministerio de Marina

Memoria presentada al Honorable Congreso de 1885.

Estado Mayor General de la Armada

Tomo V

Bs. As.

Inventario de las existencias de la Sub-Prefectura de la Isla de los Estados.

Edificios

Una oficina con mampara, separándola de la habitación del Jefe, de madera con techo de hierro galvanizado, de (...) de largo por (...) de ancho, con tres puertas y cerraduras respectivas con ventanillos de vidrios.

Un galpón, depósito de madera y techo de hierro galvanizado con cerraduras de (...) largo por (...) ancho.

Una cuadra de id. y techo de id. con una división que determina una habitación repara-

da para el Ayudante con su puerta y cerradura y un ventanillo de vidrios, y habitación para las clases y maestranza con ocho literas, una puerta con cerradura y dos ventanas con vidrios.

Una cuadra para la marinería, hecha de id. id. y techo de id. id. con una puerta y cerradura dos ventanillos con vidrios y literas.

Muelle

Un muelle de madera y piedra de (...) pies de largo por (...) de ancho, con una escalera de id. de tea de 25 escalones que permite subir a la planicie donde están los edificios.

Un asta bandera de madera.

Muebles

Dos roperos - Dos escritorios - Doce sillas.

Artículos Varios

Trece lámparas kerosene con tubos. Una id. para el centro de la oficina.

Una piedra de afilar. Un paquete mecha.

Herramientas

Una fragua completa. Una bigornia. Cuarenta y cuatro hachas grandes. Veinte id. de mano. Cuarenta y cuatro palas anchas. Cuarenta y dos id. de puntear. Cuarenta y cuatro azadas. Treinta y cinco barretas. Cuarenta y cuatro picos. Diez y ocho serruchos. Diez y siete martillos. Nueve tenazas. Cuarenta y cuatro azuelas. Una sierra grande. Una id. trozadora. Seis id. de mano. Un taladro. Un formón. Una escuadra. Una garlopa. Tres garlopines. Un Cepillo.

Artículos Navales y otros

Cinco barriles alquitran. Cinco barricas tierra romana.

Una bordalesa cal.

Quince cajones agua raz. Treinta tambores aceite colza. Cincuenta tarros pintura blanca.

Veinte id. id. negra.

Doce cabos martillo. Ocho id. hacha grande. Ocho id. azuela. Ocho id. pico. Quince id. hacha de mano. Un reloj con cuerda para ocho días.

Ropa

Veinte camisetas paño. Cinco gabanes id. Nueve gorras id. Veintinueve cintas de gorra.

Ocho cinturones de correa. Nueve navajas. Once rabizas de id. Treinta y cinco mantas.

Seis pañuelos corbata. Veintisiete bolsas. Tres calzoncillos franela. Dos camisetas id.

Un coy.

Armamento

Dos cañones Blakely de 9 centímetros con sus montajes y pertrecho.

Veinte fusiles Remington con machete. (En una nota al pie de página aclara que trece fusiles se tomaron al "Villarino", diez al "Santa Cruz" y siete al "Paraná")

Trece cananas completa (las trece cananas pertenecen al "Villarino").

Mil quinientos tiros a bala (Mil tiros del "Villarino" y 500 de la "Paraná").

Faro: Edificios

Un edificio circular de madera de (...) diámetro con un eje puntal de un asta de (...) de altura; el edificio consta de altillo y tres gabinetes para laboratorios, despensa, etc., todo techado de hierro galvanizado con puertas y ventanillos con vidrios. (Nota del Autor: lamentablemente los números faltan en la memoria de Marina. Aunque Don Augusto Lasserre los dio no entendemos por qué faltan.)

Una vidriera con (...) cristales.

Un banco semi-circular para los faroles.

Un paso puente con destino al edificio contiguo que comprende el gabinete meteorológico; de señales, etc., y la habitación del oficial encargado del faro.

Efectos Varios

Trece faroles de metal. Diez id. de madera.

Quince lámparas completas. Trescientos setenta y cuatro tubos.

Trece vidrios. Diez reflectores. (platino)

Ocho tazas para farol. Una aceitera. Un embudo. Una tijera.

Nueve chimeneas de faroles. Ocho gruesas mechas.

Dos bombillas faroles. Dos reflectores grandes.

Diez y nueve cajones aceite colza.

Seis sillas. Una mesa escritorio. Un ropero.

Un juego de señales y código del Telégrafo Internacional.

Un anteojo-gemelo. Una mesa. Literas.

Armazones para colocar los tubos y faroles, etc.

Una escala de cabo de alambre de (...) pies de largo por (...) de ancho.

Embarcaciones

Una lancha con su palamento completo.

Útiles de comedor

Cocina: Cuatro calderas de hierro. Dos pavas de latón. Dos parrillas de hierro.

Una asadera. Dos sartenes. Dos fuentes de latón. Dos cucharones. Una espumadera.

Un tenedor grande. Un tenedor grande de cocina. Una cuchara id. id. Dos rayadores.

Una cacerola. Una sartén.

Mesa: Seis fuentes loza, planas. Seis id. id. hondas. Dos soperas. Una fiambra.

Doce tazas loza para té. Doce id. id. de café. Doce platillos id. para tazas de id.

Doce id. id. id. id. té. Vasos cristal. Nueve platos soperos loza. Veinte y cuatro id. planos id. Nueve id. postre id. Una salsera id. Dos conchas aceituneras id. Una mantequera id.

Siete cuchillos. Siete tenedores. Una cuchara. Dos botellones vidrio.

Instrumentos (del Faro)

Un barómetro. Un psicrómetro. Un termómetro. Una aguja prismática. Un anteojo largavista. Un id gemelos. Un id. medio telescopio con trípode.

Libros

Dos libros foliados en blanco.

Hacienda

Trescientos diez animales vivos.

Ocho vacas. Dos toros.

Viveres

Galleta marinera, 1.900 kilos. Id oficiales, 600 id. Jabón, 175 id. Azúcar marineros, 395 id. Café, 291 id. Porotos, 156 id. Harina, 360 id. Arroz, 221 id. Tocino, 262 id. Sal gruesa, 110 id. Papas, 300 id. Fariña, 189 id. Aceite oliva, 146 id. The, 16 y _ id. Tabaco, 126 id. Sal fina, 60 id. Azúcar oficiales, 128 id. Grasa, 126 id. Bacalao, 630 id.

Carne salada, 24 cascos. id. conservada, 552 kilos. Caña, 116 kilos. Vino, 2.450 litros.

Vinagre, 175 id.

*San Juan del Salvamento,
Setiembre 18 de 1884.*

*Carlos Mendez,
Sub-Prefecto.*

Preocupación por el correcto funcionamiento del faro y reaprovisionamiento

En las siguientes notas firmadas por don Augusto Lasserre podemos ver su preocupación por que nada falle y todo salga correctamente, pero también es posible advertir que, como quedaban aislados, toma algunas medidas de seguridad extra contando a Punta Arenas como un puerto cercano.

1) En cuanto al funcionamiento del faro:

Expedición al Atlántico del Sud

Ministerio de Marina

Memoria presentada al Honorable Congreso de 1885

Estado Mayor General de la Armada.

Tomo Y

Bs. As. 1885

Isla de los Estados, Setiembre de 1884.

*Al Subprefecto de la Isla de los Estados,
Capitán don Carlos Méndez.*

Habiendo dispuesto el Superior Gobierno dar a Ud. el comando militar e inspección de las Sub-Prefecturas de la Tierra del Fuego y de esta Isla, procederá ud desde el momento que se retire de este puerto la División Naval a mis órdenes, a observar hasta nueva disposición las disposiciones que van encendida para cuyo estricto cumplimiento pasará ud copia de ellas a los empleados a sus órdenes:

1° Tomará ud. todas aquellas medidas conducentes a la mejor conservación de todas las construcciones que se han hecho aquí y se harán en la Tierra del Fuego, realizando todas aquellas mejoras que le sea posible y que contribuyan a aumentar la importancia de ambos establecimientos.

2° Dedicará su preferente cuidado y atención a la conservación y servicio del Faro a la entrada de este puerto para que jamás y por razón alguna, deje de encenderse a la puesta del sol, cada noche, permaneciendo encendido hasta la salida del mismo. Para facilitar este serio compromiso, queda esta Sub-Prefectura provista de los elementos necesarios para quince o diez y seis meses.

3° Diariamente y sin que se acepte excepción alguna se asentará en el Libro-diario del Faro la declaración siguiente que firmarán el Sub-Prefecto o en su ausencia el Ayudante, el Oficial encargado del Faro y el capataz del mismo: "Los que suscriben declaran que el Faro situado a la entrada de este puerto ha sido encendido en el día de ayer a hora, permaneciendo iluminado durante toda la noche y siendo apagado hoy a hora". Este libro será remitido trimestralmente a la Superioridad como constancia del cumplimiento de lo que se deja ordenado, aprovechando para ello toda oportunidad segura.

4° En seguida de las declaraciones de que trata el artículo anterior se anotarán las novedades ocurridas durante las veinte y cuatro horas, comprendiendo en ellas las observaciones generales, el número de buques que se hayan visto, sus rumbos, sus banderas (cuando se distingan), aparejo y demás circunstancias. Se llevará en cada Sub-Prefectura el Libro diario por duplicado a fin de dar cumplimiento a lo ordenado en la última parte del artículo tercero de estas instrucciones y dejar constancia en el Archivo respectivo de cada Repartición.

5° Prestará ud. y los empleados a sus órdenes, interpretando los propósitos humanitarios y la voluntad del Exmo. Gobierno de la Nación, todos los auxilios posibles a los navegantes que los precisaren, sin distinción de nacionalidad y en todos los casos, con cuyo objeto, quedan ambos establecimientos abundantemente provistos de todos los elementos necesarios, recabando, llegado el caso, de los buques auxiliados los documentos requeridos para su descargo y todos los datos que juzgara ser de utilidad para conocimiento del Superior Gobierno.

6° No permitirá ud. que empleado alguno de cualquiera de las dos Sub-Prefecturas se separe a más de una milla de su repartición respectiva sin previo permiso suyo como Jefe Superior, salvo los casos en que se hallare ausente y fuere

necesario prestar auxilios, reconocer buques, u otro asunto de servicio.

7° Recomiéndasele mantenga el mayor orden y disciplina en el personal de ambas Sub-Prefecturas, siguiendo a ese efecto el régimen establecido por el Jefe que suscribe.

Dios Guarde a Ud.

Augusto Lasserre

Es copia fiel - Carlos Beccar.

2) Ante el temor de que se queden cortos de combustible (carbón):

Punta Arenas Octubre de 1884

Al Comandante Militar de las Sub-Prefecturas de Tierra del Fuego e Isla de los Estados, Capitán Don Carlos Mendez.

A pesar del depósito de carbón que ha quedado en el puerto de San Juan de Salvamento, en la Isla de los Estados y el de este punto que se halla a flote a bordo del pontón y ambos pertenecientes al Gobierno Nacional, recomiendo a Ud. que en sus viajes entre esta rada y Ooshovia, - los que deberán efectuarse cada dos meses a lo menos-, a objeto de enviar los partes de ambas Sub-Prefecturas y faros, solo consumirá leña, a cuyo efecto el personal de cada Sub-Prefectura tendrá siempre trozos cortados de un tamaño adecuado a las hornallas del buque de su mando.

Procederá Ud. de la misma manera en los viajes hasta San Juan y esta medida permitirá poseer siempre una reserva de combustible para cualquier caso imprevisto.

Dios Guarde a Ud.

A. Lasserre.

3) Ante la posible falta de víveres:

Punta Arenas, Octubre de 1884.

Al Comandante Militar de las Sub-Prefecturas de Tierra del Fuego e Isla de los Estados, Capitán Don Carlos Mendez.

A fin de regularizar el recibo de las cargas que el Exmo. Gobierno considere conveniente enviar a las Sub-Prefecturas Marítimas de Tierra del Fuego e Isla de los Estados, así como en un caso que anormalmente pudiera ocurrir, fuera necesaria la provisión de víveres u otros artículos, pero únicamente en circunstancias extraordinarias e indispensables; queda encargada provisoriamente, la casa comercial en este punto de Wehrhalm y Cía. cuyo gerente es el Sr. R. Stubenrauch, de recibir las remesas que se envíen y también de la provisión a que he hecho referencia, así como de la correspondencia, etc.

Por consiguiente procederá Ud. de conformidad con lo que dejo establecido, hasta tanto resuelva la Superioridad de un modo definitivo.

vo, la forma en que será representado aquí el Gobierno Argentino y la persona en quien recaiga el nombramiento.

Dios guarde a Ud.

A. Lasserre.

Muy señores míos:

Convinendo el Gobierno Argentino tener en este puerto un Agente, encargado de recibir la carga que los paquetes con destino a las Sub-Prefecturas Marítimas Australes, recientemente establecidas, así como si llegara el caso de proveer a las mismas víveres, carbón u otros elementos; ruego a Uds. se sirvan manifestarme si esa casa comercial aceptaría la comisión indicada, y en caso afirmativo las condiciones en que lo hará.

Augusto Lasserre.

Señores Wehrham y Ca.

Punta Arenas, Octubre 27 de 1884.

El clima de San Juan de Salvamento, durante la construcción del faro

Existen algunos relatos publicados en distintos medios que fue nuestra intención transmitir dado que consideramos una gran pérdida su olvido. Por otra parte, aunque subjetivos, son de primera fuente. Es así como en la Revista de la Sociedad Geográfica Argentina, Tomo 2 de 1884, leemos un comentario del subteniente Diógenes Aguirre: "... Sólo un fin político o un deseo de prestar auxilio a la humanidad protegiendo la navegación de esos mares puede compensar ese gasto a la nación (...) A cualquier hora y sin ningún signo preventivo desembocan de las montañas en cualquier dirección furiosas rachas de viento de fuerza prodigiosa y que más de una vez han hecho sentir sus funestos efectos, ocasionando pérdidas y descalabros a los buques allí fondeados y dando no poco motivo para la intranquilidad constante de todos..."

"Para formarse una idea de estas rachas téngase en cuenta que a la Paraná le voló a más de 800 m de distancia, un toldo de madera que se había construido y asegurado en la borda del barco para poder trabajar al abrigo del granizo constante que ahí cae. La Cabo de Hornos tuvo que abandonar este puerto después de haber sufrido serios contratiempos a causa del mal fondeadero. Estuvo a punto de estrellarse contra las rocas de la costa".

"Las condiciones climatológicas del lugar son malísimas, como puede verse de las observaciones que siguen tomadas del libro de guardias de la cañonera Paraná y comprobadas en 10 días (?) de observación personal. La tabla que sigue da a conocer las observaciones tomadas a bordo y modificadas por consiguiente por la temperatura del mar que como es sabido es mucho mayor que la de las montañas, habiéndose observado

entre ellas una diferencia de 5 grados centígrados. He creído suficiente dar a conocer solamente las indicaciones del barómetro, termómetro y psicrómetro de los promedios de cada mes.

OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS DE SAN JUAN DEL SALVAMENTO

Barómetro Termómetro Psicrómetro

Mayo de 1884

Nieve 15 días / Lluvia 10 días / Despejado 5 días

Max. 765 mm. Max. + 6° t. s. + 6° t. h. + 6°

Min. 725 mm. Min. - 4° t. s. - 3° t. h. - 2°

Junio de 1884

Nieve 17 días / Lluvia 10 días / Despejado 3 días

Max. 769 mm. Max. + 6° t. s. + 6° t. h. + 5°

Min. 712 mm. Min. - 4° t. s. - 5° t. h. - 4°

Julio de 1884

Nieve 18 días / Lluvia 9 días / Despejado 2 días

Max. 757 mm. Max. + 6° t. s. + 6° t. h. + 5°

Min. 737 mm. Min. - 5° t. s. - 5° t. h. - 4°

1: Esto indica un alto grado de humedad donde el detalle es que se está constantemente en el punto de rocío.

"... Estas observaciones han sido hechas en invierno y puede esperarse tiempo más benigno en verano, sin embargo hay quien asegura que muy poco se gana en el cambio. Por el aumento de temperatura, los hielos paulatinamente se condensan convirtiéndose en una lluvia continua, cuando no en una espesa niebla..."

Creo que con estas observaciones, además de las que se pueden extraer del libro de guardia de la Cañonera "Paraná" le saca a cualquiera las ganas de establecerse en semejante lugar y como él bien lo dice las motivaciones pueden ser sólo de orden político y humanitario porque en cuanto a las riquezas comenta: "... la isla está cubierta de bosques casi impenetrables, de árboles corpulentos y altos relativamente (80 cm de diámetro y 6 a 7 m de alto los más grandes), pero su suelo es una esponja de tierra y hojarasca acumulada por los siglos, que vierte constantemente agua. La pesca y la caza es insignificante. Lo único que allí abundan son los lobos marinos de un tamaño extraordinario que habitan a centenares en cavernas profundas que han hecho las olas del mar en algunas bahías..."

No obstante este informe, para muchos comerciantes emprendedores como Luis Vernet y Luis Piedra Buena valía la pena trabajar en ella.

Otro comentario que nos fue aportado por el Dr. Alfredo Becerra es el que encontró también en la revista de la Sociedad Geográfica Argentina (Tomo III de 1885, pág. 82) y es el apuntado por el comandante del aviso "Comodoro Py" Teniente Federico Mourglia, en su diario el 20 de febrero de 1885: "... El clima de

los Estados no es soportable para los seres humanos, lo demuestran las observaciones meteorológicas que tenemos a la vista, no hay un solo día en el año que no haya llovido o nevado, agregado a una temperatura que raras veces ha pasado de 12° C. sobre cero en verano y que fluctúa en invierno entre 5° y 15° bajo cero."

"La vida animal requiere cuidados especiales: los ensayos de cría de vacas y ovejas han dado resultados negativos, es preciso tener estos animales para el consumo de la población en establos y con alimentación importada; lo demás serán sacrificios estériles. Sólo la cabra, que vive en las rocas alimentándose de corteza de árboles, soporta este clima."

Eso era en San Juan, en cambio de Cook dice que "... es el mejor puerto de los Estados, abrigado de todos los vientos, y su aspecto es también mucho más simpático. Un istmo bajo y de media milla lo separa de Vancouver, el único puerto (abrigado) que hay al sur de la isla. En las playas de ambos lados del istmo se encuentran numerosas familias de aves marinas, y en menos de dos horas cazamos 30 avutardas y patos..."

Ya desde un primer momento comenzaron las controversias sobre la correcta elección del lugar. Creo que el más acertado fue el que enseguida pensó sobre una estrategia política global. Pero como siempre pasa, no hace falta más que hacer algo para que aparezcan detractores.

Faro de San Juan de
Salvamento.
Foto de 1898 desde un
buque.



Puerto de San Juan de
Salvamento. Ubicación del
Faro en Punta Laserre.
Foto tomada por
Natalie Rae de Goodall.



Capítulo 8

Indios en San Juan de Salvamento

Leyendo sobre la Isla de los Estados es inevitable llegar al tema de los "indios". Como hemos visto, la etnógrafa Anne Chapman encontró restos de ocupación humana en bahía Crossley. Evidentemente cruzaron con sus canoas por algún motivo y no se quedaron a habitar la isla. (N. del Autor: para ampliar el tema leer *La Isla de los Estados en la Prehistoria*, de Anne Chapman, y *Los Yamana*, de C.P. Vairo)

Pero siempre me llamó la atención un comentario de Roberto J. Payró sobre el cementerio de San Juan de Salvamento, en el libro *La Australia Argentina*:

"... Era el cementerio de San Juan de Salvamento, pobre y melancólico camposanto, donde nadie va a llorar ni orar por los que fueron. Sobre las toscas cruces leímos algunos nombres, ya casi borrados por tantas borrascas. Otras tumbas, aisladas, como desdeñadas, no tenían ni nombre ni cruz: sepulturas de indios, segregados de la sociedad hasta para el sueño eterno..."

Por cierto una imagen triste y realista, pero ¿de dónde salieron estos indios? y muchas otras preguntas que cualquiera puede pensar. Encontré una respuesta parcial expresa asentada en 1884 por Darío Saráchaga, comandante del cutter "Bahía Blanca", en su diario que a continuación reproducimos textualmente. Pero nadie nunca podrá saber a ciencia cierta cuántos fueron ni durante cuanto tiempo se llevó indios al lugar. No se encuentra en los escritos de los viajeros ninguna otra mención sobre el tema. Sólo la del periodista y la de Darío Saráchaga.

"Octubre 10 / 1885 (sic 1884). A 12 empezó a soplar del E, a 1 h. p.m., refrescó; a 5 h. p.m. empezó a amainar y a rondar al O; a 8 h. p.m. empezó a nublarse, bordeando para tomar fondeadero en la isla Nueva, fondeando 9 p.m. en la cala Pescado de ésta en seis brazas de agua.

A 3 h. a.m. vino una canoa de indios a bordo y se retiró a 9 h. a. m. A 10 h. a.m. regresaron y tomamos de ellos mujeres y una chinita, largando la canoa con dos indios, que se dirigieron a tierra blasfemando. A 11 a.m. zarpamos con



viento fresco del SO; ya de regreso en la travesía se han visto algunas canoas que se dirigían a las bahías Aguirre y Valentín.

Darío Saráchaga

Octubre 11 Navegando con viento fresco del SO y rumbo ENE. a 10 p.m. enfrentamos la Bahía Aguirre y mandé poner el buque al paio a causa de la oscuridad de la noche. A 2 a.m. salió la luna y se cazó el paño y empezamos a bordear en demanda del puerto de los Españoles, fondeando a 7 h. a.m. Vinieron a bordo dos canoas llenas de indios; de ellas tomamos dos chinitas de seis años y un muchacho de doce y zarpamos a 8 a.m. con viento muy flojo de SE. Bordeando hacia afuera, los indios nos seguían con sus canoas armando una algazara; como la brisita era tan floja el buque apenas caminaba y hubo veces que las canoas atracaron al costado y los indios intentaron subir a bordo. Al oscurecer aun estamos en la boca de la Bahía, en calma chicha.

Barómetro fijo en 754. Termómetro 9° C.

D. Saráchaga.

Octubre 12 Principiamos ésta en calma hasta las 6 h. p.m. en que cayó una brisa del SO a las 10 h. p.m. estábamos aguantándonos cerca de la costa en la Bahía Valentín. A las 2 a.m. empezamos a bordear en dicha bahía, fondeando a 5 a.m. En tierra se veían varios indios; arrié el bote y me largué con 4 marineros y vinieron aquellos hacia el bote, escondiendo los arcos bajo el quillango. No pudimos desembarcar por la mucha resaca; al atravesarse el

bote, un golpe de mar estuvo cerca de tumbarlo llenándolo de agua y mojándonos completamente. Regresamos a bordo e izamos el bote. A 10 h. a.m. avistamos el cutter "Allen Gardiner" de la Misión Inglesa. Barómetro fijo en 754. Termómetro 9 y 1° C.

D. Saráchaga.

Octubre 13 A 1 p.m. zarpamos de esta bahía con viento fresco del O en demanda de la bahía Buen Suceso; al salir afuera volvimos a ver al "Allen-Gardiner", que bordeaba de la vuelta del OA 5 h. p.m., frente a la boca de Buen Suceso, nos calmó el viento e hicimos rumbo al NE para librarnos de caer en los remolinos del Cabo San Diego. Durante la noche navegamos con viento fresquito SO rumbo NE y ENE. A las 3 a.m., en el Estrecho de Le Maire, arreció el viento del SO; se puso huracanado con fuertes chubascos de granizo y nieve; tomamos un rizo a la mayor. La mar, muy gruesa y fosforescente; los indios en la bodega hacían una gritería al sentir la fuerza del viento y los golpes de mar. A 4 h. a.m. tuvimos que tomar otro rizo a la mayor y cargar el foque, que se había rifado. La marea la llevamos en contra y esto con la gruesa mar nos quita camino. A 7 h. a.m. divisamos las islas de Año Nuevo, pasándolas a 8 a.m.

A 10 h. a.m. frente a punta Wallis; a esta hora derribamos con rumbo a San Juan, donde fondeamos con felicidad a 12 m. Desembarcamos las chinas y las entregamos a la Sub-Prefectura, a cargo entonces de Capitán Villarino.

Darío Saráchaga."

Capítulo 9

Presidio y Mujeres

Organización de San Juan de Salvamento

Cuando hablamos del faro de San Juan de Salvamento, sub prefectura o Presidio nos referimos a toda una organización. En algunos informes oficiales encontramos el término "Estación de Salvamento", con esta denominación muchos se refirieron a la sub prefectura dado que por aquél entonces ésa era la idea.

Pero veamos cómo era la organización propiamente dicha cuando don Augusto Lasserre se va de la isla. Por un lado estaba el faro con su jefe y grupo de torreros. Estos vivían en el faro y era un grupo independiente con una tarea a realizar. Debían dar cuenta de lo que sucedía y recibían órdenes de la autoridad máxima de la isla.

La sub prefectura tenía la función de una "Estación de Salvaje o Salvamento", a la usanza del hemisferio norte, y contaba con sus hombres, instalaciones y un oficial que era la autoridad máxima de la isla. Pero esto fue durante los primeros años dado que después (a partir de 1900) la autoridad máxima de la isla pasó a ser el jefe del presidio, como ya veremos.

Recién en 1890 llegan los primeros penados militares. Mucho después de lo que se piensa aunque es probable que antes hayan arribado "voluntarios". Recibe un aporte importante de hombres e instalaciones cuando en 1896 es levantado el de Santa Cruz y los penados enviados a la isla Martín García (los de buena conducta) y a la Isla de los Estados los restantes.

De esta forma el Presidio Militar con unos pocos hombres fue desarrollándose hasta alcanzar una cierta importancia. Llegó a tener varias cuadras, calabozos del tipo celda unipersonal (en puerto Cook) para castigos y un grupo de guardias de infantería de marina y luego de ejército bajo las ordenes de un oficial que a su vez respondía a la autoridad máxima de la isla. Esta figura del presidio llegó a tener una dimensión importante, tanto es así que había presos con sus esposas que ocupaban "casillas" un poco más alejadas.

Retrocediendo en el tiempo vemos que don Augusto Lasserre arribó a San Juan con presos. Pero éstos no eran militares. Eran penados que debían cumplir con la pena de presidio ("... serán destinados a obras públicas de cualquier género, con tal que no sean contratados

por particulares...") y se los eligió dentro de aquellos que tuvieran aptitudes para la construcción del Faro y los distintos trabajos que originasen las sub prefecturas de Tierra del Fuego. El ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública, Eduardo Wilde, los puso a disposición de Lasserre y los seleccionó entre quienes tenían un oficio. Fueron Alejandro Rodríguez, Juan González, Juan Francisco Andonegui, Pilar Rodríguez, Guillermo Nuñez, Esteban López, José Díaz, Antonio Farro, Serapio Aguirre y Francisco Castellanos, de la penitenciaría de Buenos Aires, condenados a penas entre 10 y 22 años de presidio.

También sabemos que no todos ellos quedaron en la isla dado que muchos de estos nombres aparecieron por la bahía de Ushuaia e incluso uno de ellos trabajando con Thomas Bridges.

La idea del Presidio en Isla de los Estados

En ese momento, con un territorio recién recuperado y teóricamente integrado a la república, comenzaron a circular por Buenos Aires muchas ideas. Entre ellas tenemos las de Giacomo Bove y Luis Piedra Buena, pero además la de un Ingeniero Rumano con mucho peso en la sociedad porteña y en realidad en los altos círculos de la misma: don Julio Popper. Veamos qué dijo de Isla de los Estados y su futuro: "*La isla reúne todas las condiciones, responde a las exigencias más escrupulosas para hacer de ella un presidio natural, inmejorable. La isla de los Estados está llamada a ser tarde o temprano el presidio de la república, porque para este fin ofrece todas las ventajas tanto morales como económicas. Allí no se precisan ni murallas ni fortificaciones; un solo buque de la Armada sería ampliamente suficiente para hacer imposible toda tentativa de evasión.*"

Abunda el material para las construcciones y el combustible es inagotable; las condiciones higiénicas son excelentes, y los presidiarios gozarían de relativa libertad, de la vida campestre, exentos de la atmósfera desmoralizadora de las penitenciarías y dedicados a un trabajo benéfico y productivo. Allí se podrían instalar fácil y económicamente, talleres de carpintería, fábricas de muebles, tornerías y tonelerías. En el istmo que separa el puerto Cook del

puerto Vancouver, se podría establecer un astillero para embarcaciones, y en todos los puertos del norte de la isla, fábricas que transformarían la abundante madera, en pasta de papel, industria que rinde excelentes resultados a Noruega, donde las maderas, el pino blanco, son menos propias para esta industria, que el haya de la isla de los Estados.

Una reserva de 20 leguas en Tierra del Fuego produciría el ganado vacuno más que suficiente para proveer de carne fresca a los presidiarios, en condiciones mucho más económicas que en Buenos Aires, mientras las legumbres y especialmente las papas, se podrían cultivar en la misma isla, donde los ensayos practicados al efecto por la subprefectura de San Juan, dieron satisfactorios resultados.

"Con el establecimiento de un presidio en la isla de los Estados, se obtendría, en fin, una considerable economía para el erario, y la valorización de miles de brazos improductivos que servirían para fomentar nuevas y provechosas industrias para el país". (Conferencia dada en el Instituto Geográfico Argentino el 27 de julio de 1891 por el ingeniero Julio Popper, Librería Ernst Nolte, Buenos Aires, 1891)

Esta opinión dada en un discurso coincide, en cierta forma, con el proyecto de los juristas Norberto Piñero, Rodolfo Rivarola y José Nicolás Matienzo en el que las reformas al código penal preveían la pena de deportación (relegación por tiempo indeterminado) a cumplirse en la Isla de los Estados (1891). En cuanto a la pena de presidio, debía cumplirse con trabajos forzados en alguna isla del sur. Es así como en 1886 se inaugura la cárcel de Tierra del Fuego, en Ushuaia, que nada tiene que ver con el Presidio Militar (Nota del Editor: ver *El Presidio de Ushuaia*, de C. P. Vairo)

Vale la pena tomar el párrafo del Dr. Alfredo Becerra: *"Milenario era el trabajo forzado de los presos. Criminalistas y economistas recomendaron que el trabajo del penado sea atractivo y no debe ser público y además debe ser retribuido y evitar que haga una competencia injusta a la industria libre, impidiendo que se arrienden presos a especuladores"*. Sería transformarlos en esclavos.

Algo diferente decía el código de justicia militar el cual establecía: *"La pena de presidio consiste en la sujeción a trabajos forzados, constantes y sin compensación en los establecimientos militares destinados al efecto"*.

Importancia del Presidio Militar en Isla de los Estados

Si vemos los primeros años de funcionamiento del faro y de la sub prefectura vamos a

notar que el grado de soledad y casi abandono en que fueron dejados esos hombres es casi increíble.

A medida que fueron enviados más hombres y desde que funcionó el Presidio Militar se puede ver en los libros de guardia una mayor recalada de buques. También de visitas, tanto de médicos e inspectores de la Marina, como de periodistas y personajes diversos. Es probable que haya sido un poco por la existencia del Presidio Militar y en gran parte por la política del General Julio A. Roca.

En un principio don Máximo Paz fue nombrado como sub prefecto de Isla de los Estados. Pero estuvo bien poco en la isla porque éste pasó a ser el gobernador de Tierra del Fuego y siguió viaje con don Augusto Lasserre a Ushuaia quedando como jefe interino el capitán Villarino, siendo éste la autoridad máxima de la isla.

Pero a medida que el presidio tomó mayor importancia, por número de presos y guardias, el jefe del presidio pasó a ser la autoridad superior de la isla por orden general N° 31 del 12 de Febrero de 1900. A causa de intereses internos, o sólo por burocracia, se realizaron una serie de cambios. Es así como por un decreto del 27 de enero de 1900, la sub prefectura de la Isla de los Estados pasó a llamarse **"Estación del faro y presidio"**, pudiendo el Ministerio de Marina invertir los fondos de estas últimas partidas en el personal que sea necesario para la nueva estación (artículo 2). Este decreto puso bajo dependencia del Ministerio de Hacienda la Prefectura General de Puertos y sub prefecturas antes dependientes de Marina, exceptuando la Isla de los Estados, que entonces **dejó de llamarse sub prefectura**. Por decreto del 20 de diciembre de 1904 la Prefectura General de Puertos volvió a depender del Ministerio de Marina.

Presidio, mujeres y colonia penal

Durante el 800 no era una situación rara que las mujeres de los soldados los acompañen a todas partes. De hecho no fueron pocos los soldados que lucharon en la larga guerra con el Paraguay teniendo a sus mujeres e incluso niños a pocos metros de la trinchera. Tampoco es para exagerar decir que todos los hombres iban a la guerra con sus familias. Pero es por este motivo que no debe extrañar la presencia de mujeres en la Isla de los Estados.

Cuando leemos a Roberto J. Payró (1898) en su célebre visita a la isla aparece el siguiente comentario: *"... Entre los presos hay seis que tiene mujeres, más ó menos legítimas, como si se tratara de implantar allí una especie de colonia*

penal. Ensayo difícil arraigar una población en San Juan, cuyos recursos no pueden ser más escasos, y cuyo clima no puede ser más inclemente... Es decir que vivían con su familia.

La memoria del Ministerio de Guerra y Marina de 1898 dice que en 1897 racionaron a 41 mujeres y 11 menores. En 1895 el subprefecto capitán de fragata Carlos Méndez censó 60 personas entre marineros y penados, cuatro de éstos con mujeres. Muchos se aferran a estos números o datos sueltos para hablar de una colonia penal en Isla de los Estados cuando nunca existió en la práctica. Siempre fue Presidio Militar, salvo los pocos civiles que trajo la expedición de don Augusto Lasserre.

Vigilancia de los presos

En este punto queremos aclarar cómo era el grupo humano, dejando de lado a los torreros del faro. Desde un primer momento la vigilancia en San Juan de Salvamento había quedado a cargo de un piquete del batallón de Infantería de Marina a cargo de un sub teniente.

Pero a partir de 1898 (decreto del 7 de nov.) este batallón fue disuelto y la vigilancia pasó a la Artillería de Costas que fue el cuerpo que absorbió las tropas. El Presidio ya mudado a Puerto Cook continuó bajo la vigilancia de este cuerpo cuando fue reemplazado por un destacamento del 1º de Infantería, con asiento en Río Gallegos y bajo el mando del Subteniente Angel Hernández. Como la autoridad naval en la isla era un oficial de mayor graduación todos dependían de él. Es así como entonces existió, en

Puerto Cook, un jefe de Presidio y un jefe de Custodia o Vigilancia. La población de Puerto Cook en 1902 era de unas 170 personas contando a 30 hombres del ejército, 16 de la Marina y 114 (o 119) reclusos.

En cuanto a los presos la mayoría eran soldados o clases de los cuerpos de líneas con algunas excepciones como algunos oficiales de la Guardia Nacional como también leemos del relato de Roberto J. Payró.

Es aquí que vale la pena hacer la siguiente aclaración: el ejército (desde 1895) estaba compuesto por dos ramas:

- I) Cuerpos de línea.
- II) Guardia Nacional.

Las dos ramas tenían sus oficiales y sub oficiales.

I) Los Cuerpos de Línea son el "ejército permanente", también denominado "ejército de línea". Se trata de personal voluntario, contratado, conscriptos y muchos "destinados" es decir castigados, como por ejemplo aquellos que no cumplían con el enrolamiento en la Guardia Nacional.

II) La famosa Guardia Nacional era un cuerpo formado por hombres entre los 18 años y hasta los 45 en el caso de los solteros y 40 para los casados, de carácter obligatorio.

La creación de estos cuerpos fue motivada en las guerras entre caudillos. La guardia nacional fue concebida para apoyar al general Justo José de Urquiza (1852) y los cuerpos de líneas para combatir contra él. (Nota del autor: Para ampliar el tema ver *Fuga de los Estados*, del Dr. Alfredo Becerra).

Capítulo 10

El Faro del Fin del Mundo

Faro de San Juan de Salvamento o el "Faro del Fin del Mundo"

De este famoso faro ya hemos visto el porqué de su instalación (antecedentes en el capítulo de Giacomo Bove) y la construcción del mismo en el capítulo de don Augusto Lasserre. Existen varios otros aspectos que hacen al conjunto de lo que fue el faro. Estos van a ser tratados cada uno por separado y abarcan desde el funcionamiento, las razones por las que se lo saca y su traslado a isla Observatorio. También vamos a tratar los trabajos realizados por el Museo Marítimo que permitieron reconstruir los planos del faro original.

Funcionamiento: del diario de guardia del faro de San Juan de Salvamento

El funcionamiento de un faro de lámparas de aceite con luz fija es bastante sencillo. Creo que no hace falta una gran explicación pero sí es interesante leer cómo era el funcionamiento del conjunto faro, es decir de la vida en el faro. Esto lo podemos ir interpretando de los diferentes comentarios de los visitantes, como Roberto J. Payró y Adrián Gerlach, y de lo que pudimos extraer del libro de guardia del faro.

Diario del Faro 1° de febrero de 1898 - 30 de septiembre de 1902

En él se anotaba, por mes y día por día, la hora en que se prendían y apagaban las lámparas belgas, total del kerosene consumido, buques a la vista y de qué dirección venían, el viento dominante en 24 horas, el estado del tiempo y las observaciones generales, donde figuraban el kerosene existente, el consumido y el que quedaba, qué provisiones traían los transportes, alguna anomalía climática, etc.

Así es como leemos que en el mes de febrero de 1898, es decir pleno verano, el faro se prendía a las 7.45 p.m. y se apagaba a las 4.17 a.m. En cambio, en agosto (invierno austral), se prendía a las 4.20 p.m. y se apagaba a las 7.40 a.m. El horario de prendido y apagado va variando todos los días; depende, lógicamente, de la duración de la luz solar.

En cuanto a los buques avistados en el año 1898 fueron: 102 fragatas, algunas de cuatro palos, y 80 barcas.

Ese año los transportes nacionales los visitaron con bastante asiduidad: el 3 de marzo entró al puerto el transporte "Ushuaia" y el 9 del mismo mes entró el transporte "Villarino". El día 2 de abril llegó el transporte "1° de Mayo" que les trajo kerosene. 12 de mayo: transporte "Villarino" que salió del puerto a las 9.30 a.m. Julio 4 entró al puerto el transporte "1° de Mayo", salió al día siguiente.

Agosto 18: un barco de Liverpool que de Hamburgo se dirigía a El Callao, llevaba 92 días de navegación informa que iba todo bien. El 29 entró el "Villarino" que salió dos días después.

Octubre: el 4 entra el transporte "Santa Cruz", sale el 7, trae kerosene para el faro. El 28 llega al puerto el transporte "1° de Mayo" que sale el 30 del mismo mes.

Noviembre: El 25 entra el "Villarino".

Diciembre 31, ingresa el transporte "Santa Cruz". Evidentemente después de las protestas tanto por notas como por publicaciones, de la demora con que eran visitados por los Transportes Navales, éstos recibieron ordenes de aumentar las visitas.

Entre las observaciones meteorológicas más importantes encontramos dos algo extrañas: El día 10 de julio "se siente un ligero temblor de tierra a las 5.10. sin que dure 2 segundos" y luego el 5 de noviembre "... a las 10 p.m. se oyeron dos truenos al este, a las 3 y 10 a.m. se escuchó otro, también al este. Los truenos son un fenómeno bastante poco frecuente en el archipiélago fueguino; los temblores lo son más."

El día 10 de octubre del mismo año encontramos la firma de Augusto de la Serna como torrero y realiza una enmienda al diario.

Año 1899

Se trata de un año bastante especial dado que en San Juan de Salvamento queda solo el faro. La sub prefectura y el presidio son trasladados a puerto Cook.

Enero: buques a la vista; 15 fragatas y 6 barcas.

El día 18 entró al puerto el transporte nacional "1° de Mayo", zarpó el 19 dejando al torrero I. Frigerio como jefe del faro.

Febrero: buques a la vista 4 fragatas y 5 barcas.

El 4 entró el transporte "Villarino" conduciendo a un inspector, salió el 5 de ese mes, dejó

12 capones. Se hizo cargo de su puesto el torrero Vicente Bustos.

Entre el 20 y el 22 estuvo en el puerto el transporte "Ushuaia", el 22 zarpó con carga para puerto Cook de la subprefectura, regresó el 24 y zarpó nuevamente para puerto Cook el 28. Es evidente que este movimiento inusual se dio por el traslado de las casas y cuadras a puerto Cook.

Marzo: Buques a la vista: 1 fragata y 3 barcas.

Con fecha 1 se devolvieron de la sub prefectura cuatro camas (coys de marineros) de seis prestadas por ésta. También el 1 regresó el transporte "Ushuaia". El 5 salió de nuevo para puerto Cook, regresando el 10. Continúa el traslado a puerto Cook.

El 12 de marzo entró al puerto el transporte nacional "Santa Cruz", efectuando el comisario del buque el pago del mes de diciembre del año pasado, al personal de este faro, adeudando sueldos de los meses de octubre y noviembre del mismo año. Salió el buque en la misma fecha. El día 14 el "Ushuaia" salió una vez más para puerto Cook y regresó al día siguiente. El 17 salió. El 20 entró al puerto el transporte "1° de Mayo", salió en la misma fecha dejando 15 capones (corderos ya adultos) y 8 cajones de kerosene.

Abril: Buques a la vista: 8 fragatas y 7 barcas.

El día 6 entró, procedente de puerto Cook, un bote salvavidas que salió al día siguiente. En el parte de servicio del día 8 se tomaron 700 gramos de kerosene por base de consumo. Día 16 "un tubo roto"; Entró el bote de puerto Cook regresando al otro día al mismo puerto. Día 23 "un tubo roto"; se trata de los tubos de las lámparas. Evidentemente tenían una gran provisión porque se rompían constantemente.

El 23 entró al puerto el crucero "Patria", salió de éste para puerto Cook, el 25 regresó. Ese día "dejó 50 kgs. de galleta, 10 kgs de arroz, 10 kgs. de fideos, 10 kgs. de azúcar, 10 kgs. de café, 20 litros de vino, 4 litros de caña, 10 kgs. de porotos, 5 kgs. de tocino, 10 kgs. de papas. Dos remos, dos chumaceras de bronce, dándose recibo".

Día 26 "tubo roto".

Mayo: Buques a la vista: 8 fragatas y 4 barcas.

Observaciones: el día 7 entró al puerto el transporte "1° de Mayo", se recibió el segundo trimestre de víveres. Se dio de baja al marino Pablo Escobar, con licencia el cabo C. Rodríguez. El contador del buque efectuó el pago por los meses de enero y febrero del corriente año.

Realmente por los gastos no se debían preocupar demasiado pero lo que sí sucedía era que esa plata por lo general viajaba de regreso para ir a manos de esposas o familiares; por eso la inquietud y las protestas con los retrasos. Los víveres se recibían cada tres meses y teóricamente por adelantado; en este caso reciben en mayo el 2° trimestre, es decir casi 37 días después de haberlo comenzado. Es por este motivo que en todas las reparticiones de la sub prefectura, faros y destacamentos de la marina se tuviera una reserva de víveres, además de usarlos con mucha reticencia.

El día 9 se rompió un vidrio del fanal. El 16 arribó un bote náutico de bahía Tethis con un piloto y seis hombres pertenecientes a la fragata inglesa "Andrina" (?), de Liverpool. Un acontecimiento como este debe cambiar la vida de todos hasta la llegada de un buque que se haga cargo de los naufragos. También estaba la posibilidad de que estos realizaran la corta navegación que hay hasta puerto Cook. Recibir naufragos representaba vestirlos, darles refugio y alimentarlos.

El día 25 de mayo se festejó haciendo tiros de cañón.

Días 27 y 30 se rompieron tubos.

El 31 llega el bote de puerto Cook.

Junio: Buques a la vista: 1 fragata, 1 vapor, 3 barcas.

El día 1° un bote náutico de la barca "Andrina", con nueve marineros procedentes de bahía Tethis. El día 4 salió el bote de la sub prefectura y el bote náutico regresando este último. Se le hicieron señales (a un vapor), no contestó ni hizo su señal a pesar de estar a 4 millas de éste, el día 7 salió el bote náutico con el encargado de éste, regresando el día 9.

Día 15: "un tubo roto".

Día 19: "Se rompió un tubo del fanal".

Día 21: entró el bote de la sub prefectura, salió el 22.

Día 26: "regresaron por tierra la gente de la sub prefectura por haber naufragado con la ballenera".

Día 28: salió el bote de éste con la gente de la sub prefectura.

Día 29: "se cambiaron las mechas".

Julio: Buques a la vista: 12 fragatas y 11 barcas.

Observaciones. El día 4 entró al puerto el transporte nacional "Santa Cruz", salió el mismo día, a las 2.30 p.m., se recibieron 690 kg de kerosene y el tercer trimestre de víveres.

Día 9: se hicieron disparos de cañón. Se trata del festejo de una fecha patria.

Día 12: se rompió un tubo.

Agosto: Buques a la vista: 8 barcas y 19 fragatas.



Unica foto que se conoce del Faro en actividad (1897). La perspectiva nos muestra seis caras del faro, haciendo suponer un total de doce cuando en realidad tenía dieciseis. Se aprecia la dotación completa del faro de cinco torreros y un jefe de la entonces Marina de Guerra.

Observaciones. El 3 entró al puerto el transporte nacional "1º de Mayo", se recibieron 15 kgs. de kerosene, salió en la misma fecha.

Día 17: "Se rompió un tubo".

Septiembre: Buques a la vista: 4 barcas y 18 fragatas.

Día 6: entró al puerto el paillebote inglés "Fair Rosamund", zarpó el 8.

Día 29: un tubo roto de la lámpara del fanal.

Octubre: Buques a la vista: 9 fragatas y 7 barcas.

Observaciones: el 13 de octubre llegó al puerto el transporte nacional "Santa Cruz", trayendo el cuarto cuatrimestre de víveres y 15 capones, 29 kg de kerosene.

El día 13 se retiró con licencia el jefe de la repartición y se presentó el cabo con ocho marineros.

Día 14: se carneó un capón.

Día 20: se carneó otro capón.

Día 24: se rompieron las tiras sufriendo averías el bote.

Día 26: llegó al puerto el transporte nacional "1º de Mayo", con un cajón de ropa.

Día 27: se carneó otro capón.

Noviembre: Buques a la vista: 18 fragatas, 11 barcas y 1 vapor.

Día 16: se cambiaron las mechas.

Diciembre: Buques a la vista: 7 barcas y 5 fragatas.

Día 3: entró el bote de puerto Cook con el jefe militar Mayor J. Grandón, salió el 6.

Día 9: entró nuevamente el bote de puerto Cook, al día siguiente salió con el jefe militar.

Día 23: llegó el transporte nacional "Santa Cruz", con el primer trimestre de víveres del año 1900, 16 kilos de kerosene y 20 capones.

Día 26: el cabo Secundino y el marinero Pucci fueron a Cook a dar cuenta al jefe D. Vicente Bustos.

Día 28: llegó a la repartición el penado N° 21 de puerto Cook.

Año 1900

Enero: Buques a la vista: 13 fragatas; 13 barcas; 1 vapor; 1 paillebot.

Día 1: El bote de puerto Cook con la comisión. El día 3 salió el bote de puerto Cook (...) para tomar a los penados. El 4 salió el bote a puerto Cook llevando al jefe para presentarse al Sr. subprefecto. Día 5 llegó una comisión por tierra de puerto Cook, tomaron al penado Sierra. El 7 entró el bote de Cook, salió el 8 llevando al penado Sierra. (Evidentemente nos habla de una fuga del presidio de puerto Cook y la búsqueda que se realizó, tanto a pie como en bote).

Febrero: Buques a la vista: 11 fragatas, 6 barcas, 1 vapor.

Día 25: llegó el transporte "1º de Mayo", trayendo al jefe del faro. Salió el 26.

Marzo: Buques a la vista: 5 fragatas, 3 barcas, 1 vapor.

Abril: Buques a la vista: 9 fragatas, 4 barcas, 1 lugre de cuatro palos.

Día 3: un tubo roto.

Día 6: se cambian las mechas.

Día 12: entró el transporte Santa Cruz trayendo víveres y carneros, salió al día siguiente. El comisario pagó los haberes de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 1899.

Día 20: se alimentan las lámparas de kerosene a 10 hs. p.m.

Día 26: las rachas fuertísimas del SO voltearon el palo del castillete.

Mayo: Buques a la vista: 8 fragatas, 5 barcas.

Día 6: un tubo roto.

Junio: Buques a la vista: 6 fragatas, 2 barcas.

Día 26: entra al puerto el transporte "Guardia Nacional". El comisario del transporte pagó los haberes de los meses de enero, febrero y marzo de corriente año, salió al día siguiente.

Julio: Buques a la vista: 11 fragatas, 8 barcas.

Los días 2 y 11 se rompieron dos tubos.

Día 24: llegó el transporte Santa Cruz, trajo 1.065 kilos de kerosene, 10 fardos de pasto y al torrero Sr. Aveleyra.

Agosto: Buques a la vista: 7 fragatas, 6 barcas, 1 paillebot.

Día 12: "se terminó el vino".

Día 16: "se terminó el licor de menta".

Día 18: se cambian las mechas.

Días 22 y 24: dos tubos rotos, 30 otro tubo roto.

Día 30: se carneó un capón.

Septiembre: Buques a la vista: 9 fragatas y 13 barcas.

Los días 8 y 15 se carnearon dos capones.

Día 20: se suspendió la alimentación de kerosene a las lámparas a 10 hs. p.m.

Día 21: se carneó un capón.

Día 27: se carneó un capón.

Octubre: Buques a la vista: 17 fragatas y 6 barcas.

Día 19: el mismo día entró y salió del puerto el transporte "Guardia Nacional".

Día 22: entró en transporte "1° de Mayo", saliendo enseguida después de haber dejado el último trimestre de víveres y kerosene (27 cajones).

Noviembre: Buques a la vista: 9 fragatas, 7 barcas y 1 paillebot.

Día 14: entró un bote procedente de Cook al mando de un alférez, salió para puerto Cook el día 19.

Día 22: entró, procedente de Cook el bote, salió al día siguiente.

Diciembre: Buques a la vista: 1 barca y 1 fragata.

Día 2: entró al puerto el transporte nacional "Santa Cruz", salió el mismo día.

Día 23: llegó un cabo con dos penados de Cook, trayendo correspondencia que dejó el transporte "Santa Cruz".

Año 1901

Enero: Buques a la vista: 8 fragatas, 2 barcas, 1 vapor.

Día 13: llegó el transporte "1° de Mayo", con el comodoro Enrique Howard, traía al personal de este faro, seis meses de racionamiento, con dos meses de repuesto de galleta y verdura. "Del racionamiento de vino faltaban 42 litros", dejaron también 435 kilos de kerosene.

Día 22: se rompió un tubo.

Día 29: se cambiaron las mechas.

Día 31: "truenos y relámpagos prolongados de 4 a 5 de la mañana".

Febrero: Buques a la vista: 4 fragatas y 2 barcas.

Día 23: el transporte nacional "Guardia Nacional" dejó 24 carreteles de hilo color.

Marzo: buques a la vista: 4 barcas y 4 fragatas.

Abril: Buques a la vista: 5 fragatas y 4 barcas.

Día 17: entró el transporte "Santa Cruz", dejando 130 kg de jabón amarillo.



Escudo nacional en el interior del faro.
Foto de Natalie Rae Goodall (1971).

Día 23: llegó un cabo con dos penados trayendo una bolsita de correspondencia, 1 bolsita de estopa.

Mayo: Buques a la vista: 4 barcas y 4 fragatas.

Día 5: "apareció un cometa visible a 5hs. 30 minutos p.m."

Día 12: se rompió un tubo.

Día 21: se rompió un tubo.

Día 22: salió el transporte "Guardia Nacional", dejando 16 kg de pintura blanca, 5 kg de aceite de linaza crudo, 6 gamuzas, 1 kilo de esponjas ordinarias, 4 felpudos de coco, (20 capones). Se trata de pintura blanca al plomo, clásica para pintar buques. Era el color con que estaba pintado el faro.

Junio: Este mes falta casi por completo en el diario.

Día 24: se rompió un tubo.

Julio: Buques a la vista: 9 fragatas, 2 barcas y 1 vapor.

Agosto: Están sólo los tres primeros días de este mes, porque falta la hoja 127-128 del diario.

Día 2: entra el transporte "1° de Mayo". Sale al día siguiente.

Septiembre: Entre los días 15 y 30, buques a la vista: 5 fragatas, 3 barcas, 1 vapor.

Octubre: Entre los días 1 al 26, buques a la vista: 8 fragatas y 3 barcas.

Día 13: llegó un bote de puerto Cook, salió el 15.

Día 25: fue a puerto Cook el transporte "Guardia Nacional".

Falta la hoja 133-134 del diario.

Noviembre: Entre los días 18 y 30, buques a la vista: 7 barcas.

Día 20: un paillebot hecha ancla en este puerto.

(Nota: parece que entre octubre y noviembre llega un jefe interino, Juan Perrone).

(Nota: de diciembre de 1901 no contamos con ninguna información porque faltan las hojas 139 hasta 150 del diario del faro).

Año 1902

El diario se reanuda completo en enero de 1902.

El jefe interino daba informes detallados del

consumo del faro, por ejemplo, el miércoles 1 de enero de 1902, informaba que "el gasto de kerosene se calcula 11 gramos por minuto y hay gasto de luz ordinaria".

Enero: Buques a la vista: 6 barcas, 1 buque, 1 fragata.

Febrero: Buques a la vista: 3 buques, 2 fragatas, 1 paillebot.

Día 16: hubo truenos y relámpagos.

Marzo: Buques a la vista: 5 fragatas, 3 barcas.

Como observación más importante de este mes, encontramos que la semana del 2 al 9, fue forzoso encender algunos minutos antes por el estado de la atmósfera: todos los días nublados y con cerrazón.

Abril: Buques a la vista: 5 fragatas y 7 barcas.

Día 18: entró el transporte "Guardia Nacional".

Mayo: Buques a la vista: 3 fragatas.

Junio: 13 fragatas.

Día 1: entró el transporte "Azopardo".

Julio: Buques a la vista: 3 fragatas y 1 vapor.

Día 4 (viernes): entra el transporte "1° de Mayo".

Agosto: Buques a la vista: 1 barca, 1 fragata.

Día 10: el transporte Azopardo trajo kerosene.

Día 14 (viernes): entró el transporte "Guardia Nacional".

Septiembre: Buques a la vista: 5 fragatas, 5 barcas.

El día 30 de este mes: "Por Superior orden se apagó el faro de San Juan, por haberse inaugurado el faro de Año Nuevo".

El mismo libro es llevado a la isla Observatorio y continúan las anotaciones que comentamos en el capítulo correspondiente a dicho faro.

Como vemos no hay grandes descubrimientos, ni enigmas ni secretos, sólo la realidad que nos muestra la monotonía de la vida como

CUADRO 1					
AÑOS	CLASE	NOMBRE DEL BUQUE	TONELAJE	SITIO DEL NAUFRAGIO	INDIVIDUOS SALVADOS
1885	BARCA	ANA GENOVA	800	ENTRE COOK Y AÑO NUEVO	14
	BARCA	RIVER LARGER	900	ISLA O. DE AÑO NUEVO	15
1886	FRAGATA	MOUNTANEER	1400	INCENDIADA FRENTE A S. JUAN	28
1887	BARCA	GARNOK	700	ISLA N. DE AÑO NUEVO	17
	FRAGATA	DUNSKEIG	1200	CABO SAN ANTONIO	28
1888	BARCA	COLORADO	700	CABO SAN VICENTE (T.F.)	0
	BARCA	GLENMORE	800	CABO SAN VICENTE	16
	BARCA	CORDOBA	530	BAHIA THETIS	7
1890	BARCA	SEATOLLAR	500	1 MILLA AL O. CABO FORNEAUX	5
1891	FRAGATA	NEW YORK	2699	ISLOTES DE AÑO NUEVO	40
	FRAGATA	CROWN OF ITALY	1551	CABO SAN DIEGO	31
1892	BARCA	GUY MANNERING	807	PINGÜIN ROOCKERY	20
	CUTTER	LOUISA	35	PUNTA E. DE SAN JUAN	0
TOTAL: TRECE BUQUES PERDIDOS Y DOSCIENTOS VEINTIÚN TRIPULANTES SALVADOS.					

torrero y el aislamiento al que estaban sometidos. Matar un capón o el faltante de vino se anota como un hecho de importancia y que realmente lo era. En aquellas latitudes, donde el viento, los días nublados y con lloviznas o nevadas, sumadas a las pocas horas de luz solar hacen que las cosas más elementales tomen una gran importancia. Si los comparamos con los naufragos que los visitaban ellos no se diferenciaban en mucho; eran otros naufragos más a la espera del relevo o de la visita del transporte.

Complementa a lo expuesto del diario del faro de San Juan de Salvamento los datos desde 1884 a 1892. No pudimos encontrar los datos de 1892 a 1898. Los siguientes datos fueron publicados en el Boletín del Centro Naval N° 115 Tomo 11.

Avistajes de buques 1884 - 1892.

Buques avistados desde el faro de la isla de los Estados, con rumbo al Sud, y de ida solamente, desde Mayo de 1884 a Marzo de 1893.

AÑOS	BARCAS	FRAG.	BERGANTIN	LUGRES	PAILEBOT	VAPORES
1884	70	21	4	1	1	1
1885	167	80	1	1	1	
1886	170	71				
1887	185	73	1	2	1	
1888	264	68	6	5	2	5
1889	208	79	4	8	1	
1890	210	109	1			
1891	186	132	2	3		
1892	98	124	1	1		
1893	32	29	1			
Total	1590	786	21	10	5	14

Nota del Autor: En algunos casos, los totales no coinciden con las cifras parciales, pero así aparece en la publicación original.

2.435 buques con un tonelaje aproximado de 2.100.000 toneladas de Registro y una tripulación de 60.000 individuos.

No se cuentan entre estos los transportes, buques de guerra nacionales y extranjeros entrados en el puerto.

Relación de los buques naufragados en la Isla de los Estados y sus alrededores, cuyas tripulaciones han sido auxiliados por la Subprefectura (ver Cuadro 1).

Crítica al sistema de iluminación, 1885

En esta nota leemos como, cuando se instaló el faro de San Juan de Salvamento, ya era un sistema lumínico viejo. En realidad la nota se refiere a la necesidad de un faro en la boca del Río Negro y comenta la posibilidad de colocar el faro dejado por el "Villarino" en depósito en la casa de Bertarello y Cía. y que según el autor de la nota se trata de "... una gran farola igual a la que se colocó en la isla de los Estados..."

De la nota nos interesa como ya se había abandonado el empleo de varias lámparas de

aceite, que requerían un alto consumo de "aceite" (kerosene) y se prefería una lámpara con varias mechas y reunir la luz dada mediante un buen reflector y no las "latas lustradas que tienen como tales" nuestros faros. Aconsejaban dirigir este haz lumínico hacia un concentrador, pero veámoslo textualmente:

"... Todos los aparatos de luces que hemos visto hasta ahora y entre los que comprendemos el que existe en Patagones, son de los llamados catáptricos ó sea de reverberos, cada uno de estos con su correspondiente lámpara y quinqué, está ordinariamente colocado en una armazón, que forma un cuerpo luminoso con la reunión de todos los reflectores. Esta disposición que es la general de todos estos aparatos, tiene el inconveniente de consumir mucho aceite.

En todas estas luces se emplean vidrios comunes, sin utilizar para nada la propiedad de los cristales lenticulares que emiten paralelos, por refracción, los rayos que recojen en su foco.

Actualmente, en las luces que se emplean, se procura la acumulación de la luz en un solo foco, por medio de mechas múltiples y en el menor volumen posible. Esto se procura por la razón que en el volumen que producirían seis u ocho mecheros de los que se empleaban antiguamente y que son los que nosotros usamos, un gran número de rayos quedan interceptados por otros.

Para comprender lo imperfecto de nuestras farolas, basta saber que: mediante la disposición de acumular la luz en un solo foco, por medio de mechas múltiples, y la de usar con ellas cristales lenticulares, se llega a conseguir que una sola lámpara con cuatro mechas concéntricas, sea equivalente a 22 mechas de Argand y que produzca en la dirección del eje del lente, el mismo efecto de luz que 4400 de estas mechas reunidas.

Esto nos demuestra el gasto inoficioso que hacemos con nuestras imperfectas farolas desprovistas hasta de reflectores, pues tal no pueden llamarse las latas lustradas que tienen como tales.

Lo imperfecto de los aparatos que empleamos, hace que su luz no sea de potencia, y por consiguiente, que su alcance sea muy pequeño. A mas no tienen caracteres que las distingan a cierta distancia de la luz común de un barco, circunstancia muy perjudicial para los navegantes. Si se emplearan en ellos vidrios de colores, la potencia de la luz decrecería notablemente, pues es sabido que esta clase de vidrios absorben un tercio de la luz..."

Boletín del Centro Naval, Tomo 3 pág. 587 - Necesidad de un Faro.



El "Hero" saliendo de San Juan.
Foto de Natalie Rae de Goodall.



Fotos tomadas por la Armada Argentina
(1976). Nótese paredes dobles del faro y
nichos para las lámparas de aceite.



La bocha de zinc es una
señal diurna. No emite
luz. Su forma es para
que se destaque del
fondo.

Críticas al emplazamiento del faro, sector de iluminación y su alcance, y servicios que presta la "Estación de Salvamento"

Es interesante leer la opinión sobre el faro, su funcionamiento y utilidad por el emplazamiento, de una visita realizada en 1893 (9 años después de su inauguración). Esta nota fue publicada en el Boletín del Centro Naval (Tomo 11, Boletín 115, pág. 24).

Según el artículo podemos resumir que el faro adolecía de algunos puntos muy desfavorables, a saber: a) ubicación, b) alcance y c) sector de su iluminación. La ubicación era muy desfavorable dado que hacia el norte del

faro estaba el grupo de las islas de Año Nuevo, además de restingas y piedras aisladas. Su alcance era reducido dado que si bien el gobierno nacional hablaba de 14 millas, para las cartas inglesas de la época, su alcance real era de 3,5 millas. Su sector lumínico era de unos 94 grados interceptado al este por el cabo Forneaux y al este por el cabo San Juan.

Al ser realizado con una construcción algo débil iba a tener que ser reconstruido. Es entonces cuando opinan que no vale la pena hacerlo y, en cambio, si creen oportuno levantar uno nuevo en la isla ubicada más al norte del grupo de las de Año Nuevo, es decir isla Observatorio. Las ventajas serían muchas: no habría otros escollos más al norte, su sector lumínico de unos 205° y con un alcance de unas 20 millas con tiempo claro. Esto haría que la luz fuese buscada por los navegantes para de esa forma tener una posición observada confiable y poder ajustar los cronómetros (para determinar la longitud). Otra de las ventajas es que el lugar es menos brumoso que San Juan.

También enfatizan que en San Juan de Salvamento, por el poco ángulo visual que posee el faro y la sub prefectura (o Estación de Salvamento, como la llaman), se enteran de los naufragios y de lo que sucede fuera de dicho lugar sólo cuando vienen a comunicárselo.

En cuanto a la sub prefectura opinan en la nota que debe ser trasladada a puerto Cook. Sostienen que se trata de un mejor puerto que incluso puede ser tomado por buques de vela cuadra y ponen el ejemplo de la goleta "Cabo de Hornos".

Leyendo la nota se puede advertir el abandono que existía al tratarse de temas del sur. Tanto en los víveres y ropa, como en los elementos de seguridad y combustible para el vapor "Golondrina". También resaltan la necesidad de un médico y presupuestos un poco más holgados como así también un poco de cordura y enviar los elementos que se necesitan según la latitud, es decir ropa de invierno y no de verano. En el Anexo 6 reproducimos casi totalmente la nota. Realmente vale la pena leerla.

Faro de San Juan de Salvamento en 1900, según figura en el Primer Derrotero de las Costas Argentinas

Por el primer Derrotero de las Costas Argentinas, realizado en el año 1900, podemos encontrar nuevos detalles del faro de San Juan de Salvamento. Allí, después de describir las características del puerto, un ítem nos habla del faro:

"Luz.- En punta Lasserre, punta O. de la entrada al puerto de San Juan, hay un faro de luz blanca fija, que fue inaugurado el 25 de

JUNIO DE 1893	
BOLETÍN	
DEL	
CENTRO NAVAL	
TOMO XI	
CÉNTESIMA DÉCIMA COINTA ESTREGA	
DIRECCIÓN:	
438-CALLE ALSINA-438	
	
BUENOS AIRES	
ESTABLECIMIENTO DE IMPRESIONES DE G. KRAFT, CALLE CUYO 1124	
1893	
Administrador	
Comisario Contador	
D. EUSEBIO RODRIGUEZ CABELLO	
SUMARIO	
I Consejo de Guerra—Defensa hecha por el Teniente de navío D. Vicente E. Montes al de igual clase D. Belisario F. Góngora	8
II Jefe de los Estados—Su dero y subprefectura	24
III Escuela de navegación	34
IV Servicio hidrográfico de la zona	38
V Zoológico—Capitán Federico Spurr	44
VI Crónicas—El Crucero "9 de Julio"—El buque hidrográfico italiano "Albatros"—Rusia, Mascheta de la escuela del mar del Norte—Eusebio, Trabajos de la zona Elvira—Crucero mercante "Olympus"—Expediente de la escuela legión en el Mediterráneo—Los salidos hidrográficos—Tercer año	50
VII Movimiento de la escuela	62
VIII Armas y Procedimientos	74
IX Bateria	76
X Publicaciones recibidas de mar	78
XI Circular	77

En este boletín se publican las primeras críticas oficiales al Faro.

mayo de 1884. Dicha luz está colocada dentro de una casilla en la cima de un promontorio de 60,96 metros de altura: la luz es blanca fija y fue construida como para alcanzar 14 millas en tiempos claros, pero según denuncias hechas en 1891 y con posterioridad, la visibilidad ha quedado reducida a diez millas.

Alumbra tomando el faro como vértice un sector de 90 grados comprendido entre el N. 40° E. y S. 50° O. magnético. El sistema de luz es de reflexión, con reflector parabólico, tiene nueve lámparas con igual número de mechas. La casilla del faro, se eleva unos tres metros sobre el terreno. **Es circular de madera y zinc pintada de blanco. Antiguamente sobre el techo, se levantaba un asta que remataba en una grímpola esférica, pero a causa de la fuerza del viento se ha suprimido el asta, adosando directamente la grímpola sobre el techo. En las inmediaciones de la casilla, está la casa de los torreros, constituida de dos piezas de madera, con techo de zinc a dos aguas, el todo pintado de blanco. El faro está situado en 54° 23' 24" de latitud Sud y 63° 47' 01" de longitud Oeste.**



Primer derrotero publicado en la Argentina. Año 1900.

Es muy interesante esta observación dado que nos habla de un mástil con una "bocha" que fue derribado por el viento y luego colocado sobre el techo. No se trataba de una linterna elevada sino de una marca.

The South America Pilot. Part II. Londres 1895. El Faro y San Juan de Salvamento

Esta parte de la publicación inglesa incluye el Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego y



Derrotero inglés. Año 1895.

la Isla de los Estados. Vamos remitirnos sólo a algunos aspectos de la publicación que hablan del faro y del puerto.

Luego de una descripción de "St. John Harbour", donde también indica cómo y en qué lugar fondear y cómo es el puerto sigue un aparte que figura como: "Light". En él se refiere al faro y dice que en la punta Lasserre, la punta occidental de entrada al puerto, existe un faro con una elevación de 200 pies sobre el mar y exhibe una luz blanca fija visible desde 14 millas con tiempo bueno y que se la puede observar entre los arrumbamientos SE E y SW S (Al pie de la página hay una nota que dice que la distancia de iluminación no es real, 1891).



Estado del Faro en noviembre de 1996, cuando se deciden realizar los trabajos de relevamiento y traslado de los restos, dado que entre "souvenirs" y erosión en poco tiempo no iba a quedar nada.



En 1996 comienza el relevamiento de los restos del Faro.



Enero de 1997. La Armada Argentina recupera partes del Faro. En la foto se destaca el traslado de la bocha.

Aspecto actual
del emplaza-
miento del Faro,
luego de las
tareas de
relevamiento,
clasificación y
traslado de los
restos.



Sobre la restinga
de piedra estaba
el muelle de la
Sub Prefectura.
Las piedras
fueron colocadas
a forma de
relleno.

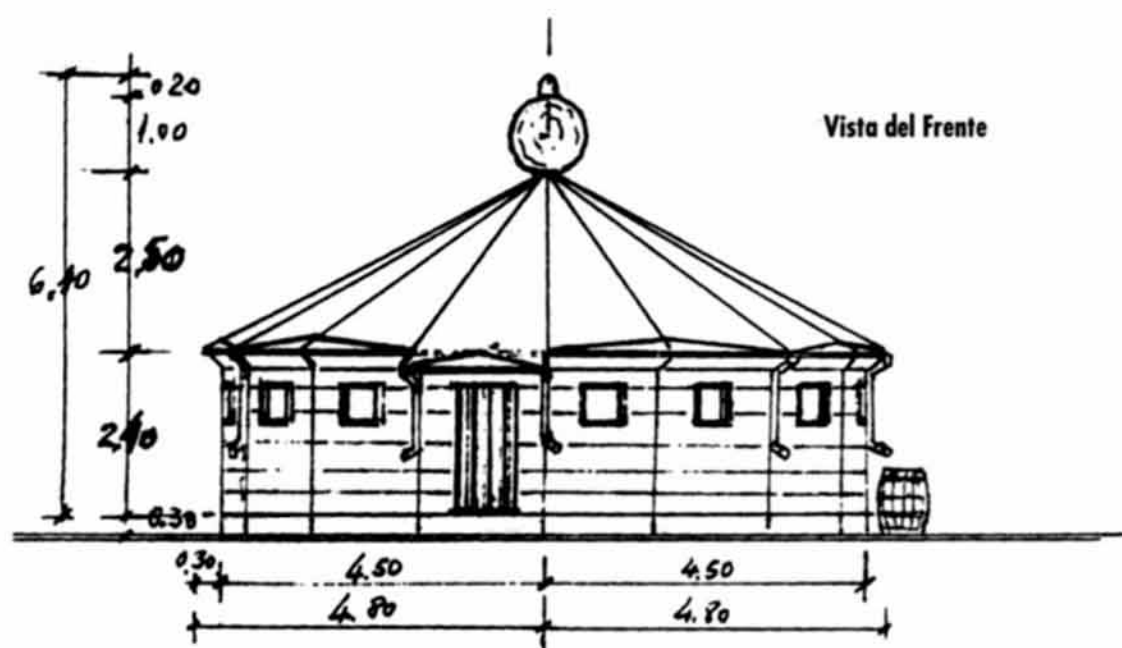


Detalle del piso y contrapiso del Faro.

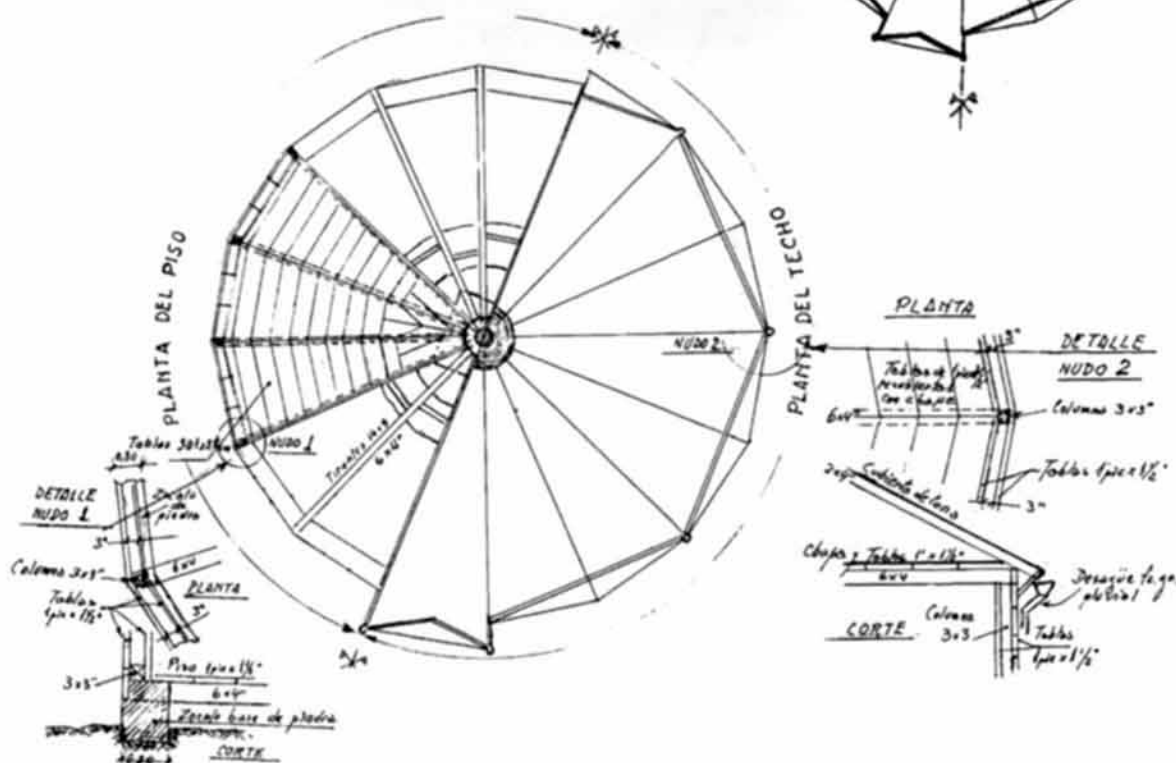
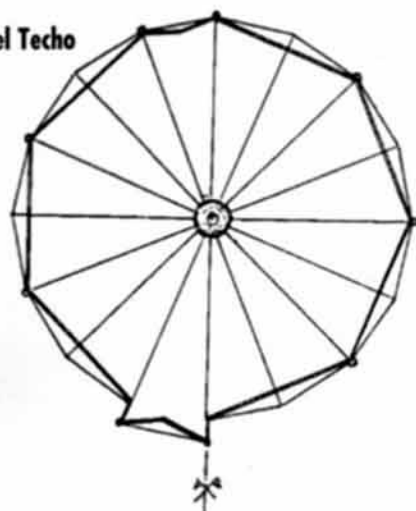


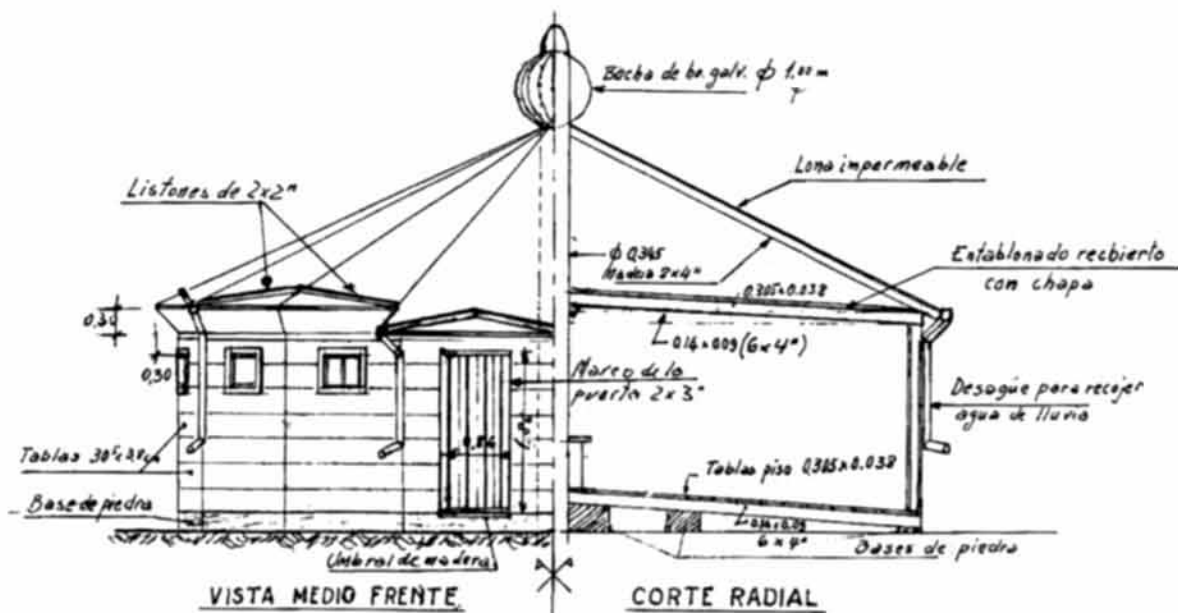
El palo central de 6.50 m de altura. Nótese el herraje
para sostener los dieciseis tirantes del sobretecho.





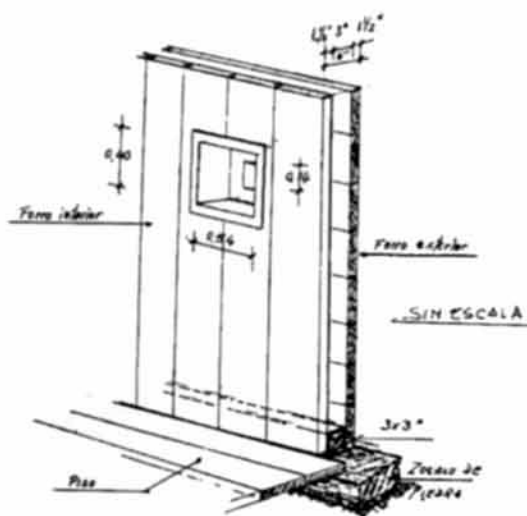
Planta del Techo



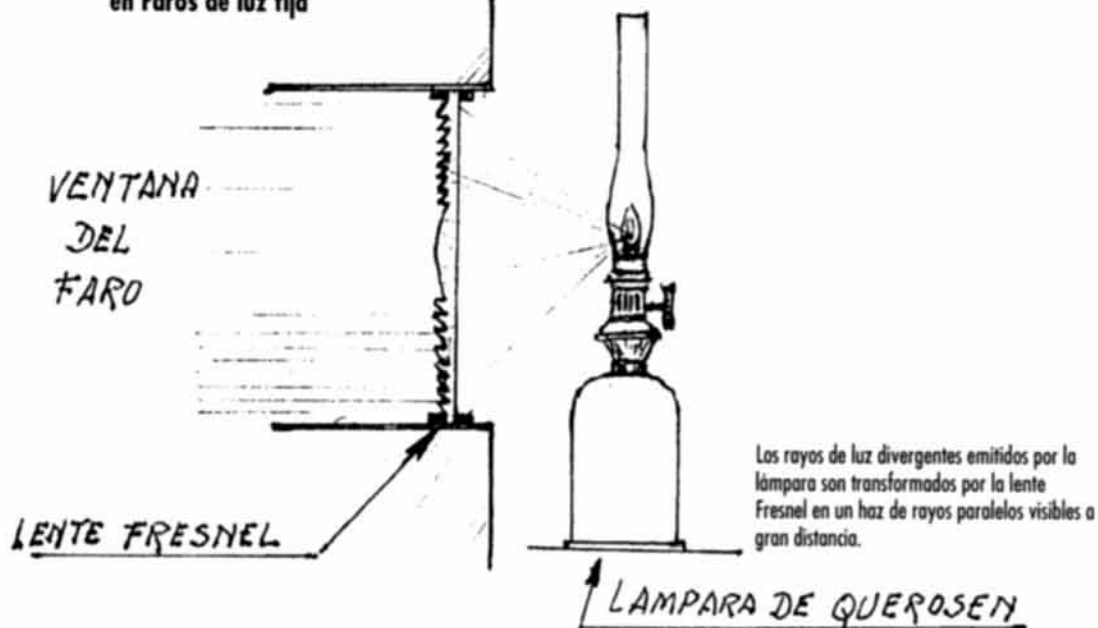


Planos del Faro realizados por el Ing. Mirón Gonik

M. Gonik
M. GONIK
 1997



Sistema de Iluminación utilizado en Siglo XIX
 en Faros de luz fija



Continúa con otro título interesante: "Supplies" (reaprovisionamiento). En él explica que hay agua potable y madera en grandes cantidades y de fácil obtención. También comenta la posibilidad de cosechar apio silvestre y aprovechar animales salvajes como los patos y cauques y que en la estación apropiada se pueden cosechar huevos de pingüinos (octubre) en una pingüinera a una milla al este de la entrada al puerto.

Luego continúa con "Refuge Station" (estación de refugio o salvamento) donde comenta que fue colocada por el gobierno argentino y está provista de un barco de salvataje para socorrer a los marineros náufragos.

Es interesante la publicación para comprender la importancia que tuvo esta ocupación de Isla de los Estados para la navegación mundial. Por otra parte, la isla era por todos conocida hasta en los alimentos naturales que podía brindar; menos por los argentinos.

Resultado de los relevamientos realizados en los años 1996 y 1997. Faro de San Juan de Salvamento, Punta Lasserre, Isla de los Estados

Con los datos y fotografías obtenidos por el Sr. Carlos Pedro Vairo en el lugar donde están los restos del faro y fotografías de la época en que funcionaba el mismo, además de la inspección in situ, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

El faro era una construcción de madera de planta poligonal de 16 lados armada sobre bases de piedra ligada con mortero.

Había una base poligonal de 16 lados que se elevaba sobre el nivel del suelo a unos 30 cm formando un zócalo perimetral. En el centro había una base cuadrada de 1 m por 1 m y a 1,50 del centro otra en forma octogonal. Sobre estas bases apoyaban en forma de radios 16 tirantes de madera de 0,14 x 0,9 m (6 x 4 pulgadas) que servían para asentar el piso de tablas de 30,5 x 3,8 cm (1 pie por 1,5 pulgadas).

En la base central estaba amurado el mástil o columna central de 0,345 m de diámetro y 6,10 de longitud. En la parte superior del más-

til iba colocada una bocha esférica de hierro galvanizado de 1 m de diámetro.

Sobre toda esta planta se levantaba la estructura del faro.

Las paredes eran de tablas de 30,5 por 3,8 cm, dobles. En el forro exterior las tablas estaban colocadas horizontalmente y en el interior en forma vertical.

A unos 2,50 m del piso estaba armado el techo con tirantes de 0,14 por 0,09 m apoyados sobre la estructura de paredes en un extremo y aferrados al mástil en el otro, es decir en forma radial. Sobre estos tirantes estaba clavado un entablonado similar al piso, recubierto de chapa.

Todo este conjunto estaba rematado con un techo cónico realizado con tirantes de madera sobre los cuales iba clavada una lona impermeable.

El objeto de este sobretecho era captar el agua de lluvia y disponer la provisión de agua potable. El agua de lluvia escurría sobre la lona y se almacenaba en barriles mediante caños de desagüe. Todo esto se ve perfectamente en las fotografías de la época.

En una de las caras del polígono había una puerta para entrar al faro y en las restantes ventanas de 0,54 m de ancho y 0,40 de alto. Las ventanas que miraban al mar llevaban vidrios gruesos y las restantes comunes.

En las ventanas quedaba formado un nicho que seguramente servía para instalar las lámparas especiales de kerosene. Todo esto en las ventanas que miraban al mar.

Seguramente hacia el exterior había un vidrio tipo Fresnel para concentrar la luz y hacerla visible a gran distancia.

En el interior del faro había tabiques divisorios. Según relatos de la época en el interior del faro había un local para las lámparas, otro para provisiones y otro para alojamiento del personal.

Consideramos que la reconstrucción del faro puede ser perfectamente realizada por un carpintero de obra.

Ing. Mirón Gonik.

San Juan de Salvamento, enero de 1997.

Enero de 1997 a bordo del aviso A.R.A. "Sub oficial Castillo". Planos realizados por el Ingeniero Civil Mirón Gonik "in situ".



Distintos aspectos de la construcción de la maqueta escala 1:1 del Faro del Fin del Mundo en el Museo Marítimo de Ushuaia.



El 3 de octubre de 1997 se inauguró en la ciudad de Ushuaia una maqueta, escala 1:1 del Faro de San Juan de Salvamento o Faro del Fin del Mundo.

Participaron en el corte de la cinta inaugural la Presidenta de la Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Sitios Históricos, Sra. Magdalena Failacce y los Sres. Secretario de Educación Don Fernández Arroyo; el Sr. Jorge Luis Trabuchi por el Museo Marítimo; el Sr. Comandante del Área Naval Austral, Contra Almirante Don Mario Enrique García y el Sr. Intendente de la Municipalidad de Ushuaia Ing. Jorge Garramuño.

Capítulo 11

Mila, una historia de amor

"Mila", una historia de amor en San Juan de Salvamento

Corría el mes de junio. En Puerto Deseado coincidieron el transporte Villarino, en viaje de retorno, y el pequeño buque Golondrina, destinado desde hacía poco tiempo, a servicios de salvamento en Tierra del Fuego y adyacencias. Su comandante, capitán de fragata y subprefecto de la isla de los Estados, se había enfermado, por eso fue nombrado en su reemplazo el alférez de marina Mariano Beascoechea, que viajaba en el Villarino.

A través de su libro de memorias, "La novela del Mar", que escribió estando ya retirado con el grado de Contra Almirante, podemos conocer algunos episodios ocurridos en la isla.

Llegaron a San Juan de Salvamento, después de sortear algunos inconvenientes por lo malo del tiempo, el 9 de julio a las 8 de la noche. En seguida subió a bordo el ayudante de la sub prefectura, Natalio Borghini, y poco después se instalaban en el cómodo chalet del sub prefecto.

Beascoechea estaba interesado en conocer una trágica historia de amor que se había desarrollado en la isla y que Fritz conocía, porque en ese entonces él ya vivía allí.

Esta es la historia contada por el mismo Fritz: *"Ya funcionaba el faro. Una tarde, así como ésta, en que había concluido de caer la nieve, y viento y mar estaban calmos, hallándome sentado sobre las rocas de punta Lasserre vi a la distancia, algo más acá del cabo San Juan, una embarcación desmantelada en la que venían remando ocho personas, que haciendo esfuerzos visibles, trataban de zafarse de los tide-rips y de guarecerse en este puerto. Me paré sobre las rocas más altas haciéndoles señales con el pañuelo, y, así que noté que las vieron, les indiqué la dirección conveniente y, muy de prisa, regresé al puerto para poderles auxiliar y recibir.*

Serían las dos de la tarde, es decir, ya próxima la noche, porque era pleno invierno. El bote náutico se acercó al sitio donde hoy está el muelle y que entonces era un montón de piedras. No podré olvidar aquel momento en que los vi arrodillarse al pisar tierra y rezar mirando al cielo. Con varios compañeros, que con anticipación llamé en mi ayuda, los conduji-

mos a la cocina, que era nuestro lugar de reunión; allí, el calor, los alimentos y algunos tragos de ron, los volvieron a la vida. Les dimos colchones y frazadas y, al calor del fuego, se quedaron dormidos...

Entre aquellos náuticos venía una mujer joven, de cabellos rubios, Mila, esposa del capitán y recién casada.

... No sabían explicar la causa del naufragio, sólo afirmaban que tres días antes de avistar esta isla se les inundó la bodega de proa y que, a pesar de los trabajos para expeler el agua, no pudieron evitar que la proa se sumergiera. Que a pesar de la catástrofe trataron de seguir navegando, cuando un violento y repentino huracán tronchó el palo trinquete arrojando al mar seis hombres que trabajaban en sus vergas; que un marinero que ya venía enfermo, se enloqueció totalmente ante el peligro, mató al capitán en un acceso de furia y se suicidó después; y que en estas trágicas circunstancias abandonaron el buque, que ya se hundía...

... Mila era casi una niña, pero tenía una dignidad ingénita que inspiraba cariño y respeto. Todos la queríamos y la ayudábamos en sus quehaceres diarios, pues ella nos cocinaba, administraba la despensa y cuidaba los cabritos. Dietrich, el piloto de la Rubinstein, la cuidaba y acompañaba sin cesar".

Es que había existido entre ellos, siendo aún niños, un noviazgo en el pueblo natal de ambos, Sveaboro, golfo de Finlandia. Después Dietrich abandonó el pueblo, para dedicarse a la navegación. Por su parte, a Mila la obligaron a casarse con un hombre mucho mayor, el capitán de la Rubinstein, casualmente volvieron a encontrarse en ese barco en el que Mila viajaba de luna de miel.

No hacía un mes que los náuticos estaban en la isla cuando llegó a San Juan del Salvamento el cutter Santa Cruz, trayendo a bordo al gobernador de Tierra del Fuego, capitán Félix Paz, y al nuevo subprefecto de los Estados con algunas otras personas.

El cutter permaneció dos días y luego levantó sus velas, dejando en la isla al subprefecto, a un amigo de éste y a un asistente que, con ellos, había venido de Buenos Aires.

El amigo del subprefecto, joven de buena figura, venía a la isla para que en Buenos Aires

olvidaran sus locas aventuras y con el proyecto de permanecer algunos meses para estudiar la mejor manera de realizar, en gran escala, cacerías de lobos de dos pelos, con lo cual pensaba rehacer su aniquilada fortuna.

Paul, tal era su nombre, no ocultaba a nadie ni su pasado ni sus proyectos. Hablaba alemán y esto nos lo hizo particularmente simpático.

Ninguna novedad alteró en las primeras semanas nuestra vida monótona y ociosa. El nuevo subprefecto, hombre de algunos años, era afable y tranquilo, pero desde el primer momento se mostró desagradado por la presencia de una mujer en la isla.

'Mujer sin marido, dijo, sólo puede ser causa de incidentes desagradables'.

Y, consecuente con ese criterio, anunció a Mila que tan pronto llegara el Villarino, sería enviada a su cónsul en Punta Arenas, juntamente con los demás naufragos cuyos servicios eran innecesarios.

Entonces recuerdo que ella me dijo que, si bien extrañaba a sus padres y a sus amigos, no se consideraba desgraciada, porque creía que también en la isla se podía llegar a ser feliz.

'Me gustan estas costumbres libres, me dijo, donde no imperan las restricciones ridículas del mundo; amo estos paisajes, esta vida excepcional me encanta y quisiera continuarla.'

Antes de un mes todos notamos que el jefe de la isla era Paul, que él era quien mandaba, quien hacía triunfar su voluntad hasta en los menores detalles, y entonces principiamos a comprender todos sus recursos y cómo sabía servirse de los demás en provecho propio.

Dos meses y medio después de su llegada, el subprefecto cayó enfermo, y tan de cuidado que muchos días se creyó en un desenlace fatal.

Mila se convirtió entonces en la enfermera del paciente y muchas noches veló a la cabecera de aquel hombre, prodigándole todos los cuidados que su estado reclamaba.

Paul también cuidaba al enfermo y allí se veían, sin testigos, a todas horas del día y de la noche; y entonces sucedió lo que era fácil prever: la juventud, la belleza y otros atractivos que los dos tenían hicieron palpar en ellos los estrechamientos del amor.

Vino el Villarino y se llevó al enfermo, y Paul quedó a cargo de la subprefectura. Sólo tres de los naufragos de la Rubinstein se ausentaron de San Juan.

El pobre Dietrich, sin comprender el alcance de su infortunio, vigilaba celoso todos los pasos de Mila, hasta convertirse en la sombra animada de aquella mujer; y cada día se notaba más y más su estado inquieto, como si múltiples y punzantes preocupaciones gravitaran sobre su

alma. Había días que apenas nos dirigía la palabra, y otros en que se veían en sus ojos vénulas purpúreas que daban a su rostro la expresión de un odio implacable."

En todas las ocasiones, Dietrich buscaba a Paul con la mirada, revelando entonces el furor interno que lo devoraba.

Pasaron las semanas, y cierto día avisaron del faro que se creía haber visto un bote con naufragos por los alrededores del cabo San Juan, y acto continuo fue enviado Dietrich con el marinero Otón en un bote para que recorrieran, en su busca, cierto tramo de la costa.

¡Y ese bote no regresó jamás!

Dos días después Paul y el indio Manuel desaparecieron de la isla, y con ellos la gran lancha salvavidas.

Fueron días sombríos —me dijo Fritz— los que siguieron al de la huida de Paul, y eso que la naturaleza había sujetado sus furias, pues ni el viento bramaba entre las montañas ni el oleaje de la marea producía sus ruidos tumultuosos en su eterno vaivén sobre la playa, y ¡cosa rara! el sol brilló muchos días sobre un cielo sin nubes; pero, a pesar de aquella rara quietud, todos estábamos tristes, pues nos sentíamos en parte responsables de aquel dolor que aniquilaba a Mila.

Con las primeras luces de la mañana, la veíamos trepar por la ladera buscando el vértice más alto de la montaña, el sitio desde donde se dominaba mayor extensión de mar; y allí llegaba para buscar con la mirada ansiosa, enloquecida por el dolor, un mástil, un vestigio, alguna sombra que denunciara la presencia de su amante fugitivo. La veíamos con la cabellera suelta, flotando al aire y presa de un pesar inmenso.

Muchas veces, cuando se hacía tarde y no regresaba, íbamos en su busca con el naufrago Gunther y el carpintero Mauricio, y, una vez a su lado, a duras penas conseguíamos traerla a pesar de mil exhortaciones, hasta que al fin nos oía emocionada por nuestros ruegos.

Entonces, con especiales precauciones, la acompañábamos por el abrupto descenso. Volvía desfallecida, y a cada momento, buscándole un descanso, la sentábamos en las piedras de la pendiente, en las hendiduras que encontramos al paso; y cuando llegábamos ya tarde de esas penosas jornadas, nos costaba trabajo alimentarla.

Varios días de esta vida angustiosa habían pasado, cuando una tarde entró Gunther a mi cuarto diciéndome que Mila me llamaba.

—Anda y dile en buen alemán que ese maldito de Paul no merece ni una sola de sus penas, dile que se considere nuestra hija,

consuela a esa pobre mujer cuyo dolor nos alcanza a todos.

Entonces fui, ¡Sólo Dios sabe cuál era en ese momento el estado de mi alma!

Mila me esperaba tranquila, sentada al borde de su cama.

—Fritz, me dijo, yo sé que tu me quieres, he adivinado desde el primer momento el cariño que te inspiro; tú eres bueno, te ruego entonces que me digas la verdad sin ocultarme nada, porque la vida así se me hace insoportable, porque el final de cada hora es la muerte de una esperanza: tú debes saber porqué Paul me ha abandonado: ¡Dímelo sin temor!

—¡Escúchame Mila!... Nosotros sabemos que la muerte de Dietrich y Otón fue un crimen cometido por Paul. Sabemos que aquel bote en que les ordenaron embarcarse para aquella fingida comisión de salvamento era un bote preparado para que se inundara a las pocas horas de flotar. El indio Manuel nos contó, un día antes de fugarse, cómo de noche, cuando todos dormíamos, Paul destrozaba el calafateo de aquella embarcación. Tú sabes, Mila, que Paul odiaba a Dietrich porque este te espiaba, porque éste seguía tus pasos, y Paul sabía que la navaja de Dietrich, convertida por éste en un cuchillo peligroso, estaba destinada para hundirse en su cuello. Nosotros sabíamos que tú eras inocente, que ni siquiera sospechaste la perversa alevosía en que se preparó y realizó aquel crimen. Escucha, Mila: cuando vimos al amanecer siguiente que Dietrich no regresaba, recordando lo que nos había contado Manuel la noche anterior, nuestras sospechas se hicieron firmes y entonces, sin permiso, sin pedir órdenes a nadie, alistamos la lancha salvavidas trayendo tan sólo un remo de la embarcación perdida; pero lo que ignoras es que ya de regreso, juramos vengar ese crimen, pero enterado de eso el indio Manuel, así como había traicionado a Paul, nos traicionó a nosotros. Por eso Paul y Manuel se fueron juntos, aprovisionando de noche la lancha salvavidas y largándose después, seguramente para ir a buscar algún cúter lobero. No esperes Mila, su regreso, y ten confianza en nosotros que velaremos por ti.

Mientras yo hablaba, brotaban sin cesar de sus ojos cerrados lágrimas silenciosas; profundos y contenidos suspiros conmovían su pecho, y cuando terminé me miró con mirada triste y velada por el llanto. Luego, los músculos de su rostro se animaron, con una leve sacudida nerviosa se puso de pie y temblorosa me dijo:

—Yo te juro por Dios que soy inocente; que esta es la primera noticia de la causa de la muerte de Dietrich, la que consideraré siempre como un gran infortunio debido a la fatalidad y los

peligros naturales de estos mares, pero ni un momento pude sospechar siquiera que aquella desgracia fuera el resultado de tan horrible crimen. Dietrich era mi amigo de la infancia y fue mi novio cuando vivía feliz al lado de mis padres; él representaba aquí mi hogar y mi pueblo; siempre fue leal y Dios sabe las muchas veces que intercedí con Paul para que éste fuera su amigo y lo tratara con benevolencia. ¡Oh Fritz! Yo te juro que siempre quise bien a este amigo; pero su amor me alejaba de su lado y tú sabes que es inútil luchar contra la resistencia y las simpatías del alma.

Y luego de dejarse caer sobre la cama, y mientras sollozaba entre raudales de lágrimas, agregó—¡Dios mío! ¿Es posible que ni aún aquí me abandone la fatalidad que me persigue? ¡Nunca pude imaginarme una verdad tan horrenda!

En respeto a su dolor me alejé de su pieza.

Esa noche tendimos nuestros colchones en el corredor, próximos a Mila, le dimos te caliente y ron, y le hicimos saber que Gunther y yo dormiríamos cerca de ella por si llegara a necesitarnos.

Al amanecer siguiente nos dimos cuenta de que Mila había desaparecido.

—Tome, alférez— me dijo Fritz, entregándome unos papeles—, he traducido anoche, para usted, algunas páginas que cuentan mi infortunio;...ellos le dirán por qué razón un hombre, joven todavía, prefiere a los placeres del mundo vivir cerca de una tumba.

He aquí lo que dicen esos papeles, que conservo como una reliquia:

‘18 de junio de 18..—¡Mila! Hoy hemos encontrado tu cadáver, flotando próximo a los arrecifes de punta Lasserre. Dime ¿a qué hora abandonaste el lecho? ¿Cómo te deslizaste sin que Gunther y yo te sintiéramos?’

‘¿Por que senda llegaste al precipicio? ¿Fue acaso por el camino de las rocas que bordean la península del Faro? ¡Pero que!, no te amedrentó el espectáculo del inmenso anfiteatro que forman las montañas que nos rodean, agigantadas por la oscuridad de la noche? ¡Dime!... el murmullo de las aguas del rumor del oleaje distante, la placidez de los cielos y la tranquilidad de los bosques, ¿no te aconsejaron que vivieras, abriendo tu espíritu a los ilimitados horizontes de la esperanza? ¿Por qué te fuiste, Mila?... ¿No sabías, acaso, que todos los dolores de la vida tienen un término y que sólo la muerte es irreparable?’

‘19 de junio. —¡Mila! Ya descansas, para siempre, en la fosa que tus amigos cavamos para sepultar tu cuerpo. Una cruz y un montón de piedras recogidas en la playa marcan el sitio

de tu descanso eterno. Allí iré con frecuencia para llevarte, como si fueran flores, las lágrimas que me arrancará siempre tu recuerdo ¿Por qué te fuistes y me dejaste solo?...'

...Al terminar la lectura de esta última página de Fritz, decidí ir a visitar la tumba de Mila. Era el mes en que principiaba a declinar el invierno, el mes en que se inicia la primavera, cuando las primeras brisas tibias derriten la nieve y cuando reaparece en los barrancos y en los senderos el verde de las praderas. Al llegar al faro, bajé por la pendiente occidental hacia

los arrecifes que allá, en el fondo de la profunda quebrada, baten sin descanso las rompientes, y busqué entre los displayados de las rocas el montón de piedras, y, al encontrarlo, al aproximarme y descubrir la tosca cruz de hierro que marcaba el sitio de aquella tumba, incliné la cabeza... y una oración sin frases voló a los cielos."

El alférez Mariano F. Beascochea deja la isla a bordo del transporte "Ushuaia" que trae el relevo de la guarnición. No debe haber sido sin algo de melancolía.

Capítulo 12

La visita del belga Adrien de Gerlache

Visita del "Bélgica" a la Isla de los Estados

El Capitán Adrien de Gerlache, de la marina Belga, comandante de la expedición embarcada en el buque "Bélgica" entre 1897 y 1899, relata en el libro "Quinze Mois Dans L'Antarctique" (Bruselas - 1902) una visión de la Isla de los Estados. La expedición belga continuó viaje hacia la Antártida también visitando Ushuaia y bahía Lapataia. Realizó un importante aporte al conocimiento del Continente Blanco siendo el primer explorador antártico que muere en sus aguas. En la toponimia del Continente Antártico se lo recuerda con el famoso estrecho de Gerlache que es conocido mundialmente por su hermoso y único paisaje; tal vez uno de los más lindos que se pueda encontrar en la región. Por otra parte la expedición nos dejó las únicas fotos del "Faro del Fin del Mundo" del siglo XIX. También de la carbonera de bahía Lapataia y varias del poblado de Ushuaia. Como es muy interesante lo que escribieron del faro y la subprefectura lo transcribimos textualmente.

El encuentro con los habitantes de San Juan de Salvamento:

"El 7 de enero, a las 4 de la tarde, penetramos en la Bahía de San Juan de Salvamento cuya entrada es imponente y salvaje."

"Apenas atracamos al muelle recibimos la visita del ayudante de la marina señor Nicanor Fernández, quien cumplía, en ausencia de titular, las funciones de subprefecto de la Isla de los Estados, y a quién acompañaba el doctor Ferrand, agregado a la colonia."

"El gobierno argentino ha tenido para nosotros toda clase de atenciones; ha dado espontáneamente al personal de la subprefectura las instrucciones más favorables para la eventualidad de nuestro paso."

"Desde el día siguiente, el señor Fernández condujo una gran embarcación y hombres con todo el material necesario para hacer aguada en un arroyuelo que se divisa al fondo de la bahía. El doctor Ferrand, tan amable como su compañero, se pone igualmente a nuestra entera disposición."

"A fin de distraer a nuestros visitantes, hago tocar para ellos la bella caja de música que ocupa uno de los ángulos del salón. El efecto es muy otro del que yo esperaba. El doctor Fe-

rrand, quién aquí desterrado desde hace varios meses ama apasionadamente la música y que desde su partida de Bs. As. ninguna ha escuchado, los acentos suaves y melancólicos de nuestra caja a tal extremo le transportan que se pone a llorar. Al saber que los marineros tienen un celófono, pide oírlo."

"Le dejo la elección de las piezas y, después de informarse de nuestro repertorio, tiene la delicada atención de comenzar pidiendo la Brabancone, y solamente después el Ave María y otras cosas de nuestra colección..."

Refiriéndose luego al poblado dice: *"Las construcciones de la subprefectura se comunican, con el faro, del cuál distan cerca de una milla por un sendero que ha recibido el pomposo nombre de avenida Piedrabuena."*

"En oportunidad de nuestra visita, esta tan interesante pequeña estación acaba de cumplir su salvataje número 16. En el mes de abril había recogido la tripulación del navío de tres mástiles 'Esmeralda' alemán, que en ruta de Amberes a Talcahuano, embarrancó entre el Puerto Hoppner y el Cabo San Antonio."

"Desde hace varios años, la isla de los Estados, sirve de penitenciaría para condenas militares. Con excepción de algunos que están casados y gozan del privilegio de ocupar con su familia una miserable cabaña, los prisioneros se alojan en una gran barraca de madera. Están bajo vigilancia de los tenientes y de algunos hombres de tropa, pero, en realidad, gozan de una libertad relativa. Sus tareas consisten en hacer provisión de leña para la calefacción, cuidar la avenida Piedrabuena y las dependencias de subprefectura, etc. Se les permite dejar la estación cuando algún trabajo urgente no los reclama, y siempre regresan con puntualidad. El suelo de la isla de los Estados es por todas partes húmedo y turboso; no ofrece recurso alguno. Aquel que deja la prisión no obtiene más ventaja que una ruda diversión en la monotonía de su exilio. Una o dos noches pasadas a cielo raso, a la intemperie y las angustias del hambre calman bien pronto todo humor vagabundo. En cuanto a la fuga, es imposible. El estrecho de Lemaire es demasiado ancho (cerca de 20 millas) y las corrientes tan violentas que impedirán su travesía a nado."

Más adelante, en su expresivo relato, el capitán de Gerlache expresa: *"Llueve, nieva o graniza en San Juan de Salvamento, doscientos cincuenta y dos días al año y tan solo hay sesenta días de calma... El cielo casi siempre está cubierto y el viento sopla con una velocidad término medio de siete y medio metros por segundo. No es pues, un Edén la Tierra de los Estados, y la suerte de los funcionarios que allí deben vivir tampoco es mucho más envidiable que la de los prisioneros que guardan. ¡Y si tuvieran el consuelo de hacer fortuna o cuando menos de ser bien retribuidos. Pero no están en ese caso, y su aislamiento hasta les impide usar el expediente que emplean, para aumentar sus recursos, alguno de sus colegas de la Patagonia...!"*

Más adelante nos da una idea de cómo era el personal de las sub prefecturas:

"Las estaciones de salvamento agregadas por lo general a las subprefecturas participan de una veintena de marineros, mientras que allí, en realidad, rara vez hay más de dos o tres. Cuando llega el transporte del Estado, o bien su comandante cierra los ojos o bien se contenta con una vaga explicación: precisamente la víspera, todo el personal ha desertado y no he podido reemplazarlo..." *"En San Juan ninguna deserción es posible: una vez que un hombre ha desembarcado, prisionero o marino, es menester proveer a su subsistencia."*

En otro párrafo nos muestra la forma en que vivían en las sub prefecturas: *"El mobiliario de la subprefectura, a causa de que provienen en gran parte de restos de diferentes naufragios, es*

bastante desigual. Sobre la gruesa vajilla blanca en la cual comemos leemos el nombre de "Esmeralda", el navío alemán embarrancado hace pocos meses."

"Las continuas ráfagas que recorren la bahía hacen el embarque del agua muy difícil."

"Mientras que este trabajo se prosigue lenta y penosamente... Visitamos el faro, donde experimento una cierta satisfacción al reconocer las lámparas belgas."

"El 10 de enero, acompañados por el doctor Ferrand y el capitán C. Llegamos hasta cerca del Cabo San Juan para visitar las roquerías de pingüinos, de cormoranes y de otarias. Intentamos conducir a bordo, arrastrándolo a remolque, un enorme lobo marino, pero la violencia de la corriente nos obliga a abandonarlo."

"Hasta la tarde del 13 no conseguimos, al fin, completar nuestro cargamento."

"El día siguiente, a las 7 de la mañana, levantamos ancla. Hago izar los colores belgas en la verga de mesana y los colores argentinos en el mástil. Son las ocho cuando pasamos por delante de la Subprefectura. El personal de la estación hace una salva y señala: 'Saludos'. Respondemos: Agradecidos, adiós'. Delante del faro repetimos las mismas señales. Dejamos a popa el último lugar habitado para sumergirnos en el misterioso sur. Es hacia las Shetland y la bahía Hughes que nos dirigimos..."

Dejaban el conocido "Faro del Fin del Mundo" para internarse en el inexplorado mar antártico en búsqueda del continente y los misterios que pudieran develar.

Capítulo 13

La visita del periodista Roberto J. Payró

Roberto J. Payró

Este periodista y excelente escritor fue uno de los ilustres personajes que visitaron la isla. Se quedó en San Juan de Salvamento para poner en orden sus notas sobre el viaje que estaba realizando por la costa patagónica y fueguina. Escribía para el diario La Nación de Buenos Aires, en 1898.

Estas notas fueron reunidas en el excelente libro *La Australia Argentina* que recomendamos. En él, además de describir la región, comenta lo que estaba sucediendo en el sur argentino tan olvidado por la gente de Buenos Aires. Refleja situaciones de vida, aspectos políticos y avizora el futuro de la zona.

Vamos a transcribir todo lo referido al faro, a San Juan de Salvamento y a puerto Cook. Si bien sus descripciones son muy buenas existen algunas inexactitudes que no hacen a la veracidad del relato sino a una interpretación personal que, como sucede con todo periodista o escritor de relatos, es muy subjetiva.

Sobre la Isla de los Estados en general:

(Pág. 172.) "... No la temía, sin embargo, el comandante don Luis Piedrabuena, que consintió en formar parte de la Marina Argentina, a cambio de la posesión a perpetuidad de la isla, hoy propiedad de sus herederos. Pero -hay que decir la verdad-, el mismo Piedra Buena naufragó en sus costas en 1881, y en bahía Franklin pueden verse aún restos de su Explorador, los palos machos, la cadena, el ancla, y huellas de las dos casillas que construyó para abrigarse él y su tripulación mientras construían el barquichuelo que los llevó a Punta Arenas.

Triscan por las peñas de los alrededores las cabras que dejó entonces el denodado marino, o mejor dicho la descendencia de aquéllas, crecida en estado salvaje, sin temor de las fieras que no existen, ni de los hombres, que no llegan hasta allí sino rara vez.

La isla no es temible para los barcos de vapor, y los buques de vela no corren peligro sino cuando, sorprendidos por una calma chicha demasiado cerca de la costa, no pueden oponerse a la corriente y a los tide rips, que tienden a estrellarlos, y sus pilotos no conocen bastante los parajes para aprovechar los abrigos que ofrecen.

-La mayor parte de los naufragios ocurridos allí- decíame un entendido marino, -han sido intencionales, ó por lo menos evitables, si los comandantes hubieran conocido la costa como debían conocerla para acercarse tanto a ella..."

Sobre la importancia de colocar faros para la navegación:

(Pág. 173) "... Ya veremos más tarde cómo casi todos los siniestros han ocurrido con calma y niebla, lo que acusa impericia, sobre toda cuando para doblar el Cabo de Hornos no es necesario irse sobre la isla. Desde Piedrabuena hasta hoy, no se ha cesado de clamar por el establecimiento de faros realmente útiles, no insuficientes como el semioculto de San Juan, que apenas tiene un cuarto de círculo de iluminación.

-Con dos faros bien ubicadas -exclamaba Bove- lejos de huir de ella, los navegantes buscarían la Isla de los Estados...

Este inestimable servicio tendría que ser complementado con la instalación de elementos de salvataje mas amplios -no pueden serlo menos-, que los que se tienen hoy. San Juan del Salvamento no se llamará legítimamente así, mientras eso no se haga. Ciertamente que la subprefectura hace lo posible por auxiliar a los naufragos, pero no hay que pedirle que trate de poner a flote un buque varado ó que transborde un cargamento; no tiene embarcaciones para ello; necesitaría un vaporcito, y posee sólo un pesado bote salvavidas. Así, fortunas enteras van a parar al fondo del mar, ó despiertan la codicia de los marineros semipiratas que abundan en Malvinas y en algunas costas chilenas, y que suelen rondar la isla semanas enteras, como aves de rapiña en acecho de la casualidad que ha de darles buena presa...¿Con qué buque hacer la vigilancia de las intrincadas costas? ¿con el salvavidas ó con algún chinchorro?..."

Sobre las islas aledañas:

(Pág. 174) "... Habíamos salido de éste (se refiere al estrecho Le Maire), y navegábamos a la vista de las islas de Año Nuevo, bajas y cubiertas de espesa yerba.

Están situadas al norte del centro de la de los Estados, y ofrecen un magnífico asiento para un faro, cuya luz se vería mucho antes de llegar

a los parajes verdaderamente peligrosos que de todos lados rodean a la isla principal..."

(Pág. 175) "... Dejamos atrás la roquería y no tardamos en llegar a la altura del cabo Fourneaux, un promontorio abrupto, de rocas altas y desnudas, azotado por enormes olas, rodeado de tide-rips movibles, que alcanzan a tres millas, y de cuyas puntas bajan violentas y repentinas rachas, que silban como terribles latigazos.

Un instante después se presentaba a nuestra vista la Punta Laserre y la casucha del faro, oculto como un pirata en la concavidad que forman los cabos Fourneaux y San Juan..."

Sobre el faro y San Juan de Salvamento:

En esta parte Roberto J. Payró insiste en lo inadecuado del lugar elegido para el faro y da un ejemplo que creemos que es real. Por lo menos lo es el nombre del buque.

(pág. 177) **San Juan de Salvamento**

"¡Pero, señor, aquí hay dos faros, y las cartas no señalan más que uno! -exclamaba Halder, piloto de la barca Calcutta, naufragada en altar mar a veintitantas millas de la Isla de los Estados.

El, con algunos marineros, se había embarcado en un bote cuando se resolvió el abandono del buque, mientras el capitán se refugiaba con el resto en la chalupa. Después de largas horas de esfuerzo sobrehumanos, los pobres náufra-gos habían logrado llegar a San Juan del Salvamento, en cuya subprefectura se les asiló. Y Halder, no repuesto aún de sus fatigas, repetía invariablemente, como protestando:

-¡Aquí hay dos faros! ¡aquí hay dos faros! y en las cartas no se señala más que uno...

¿Qué había sucedido? ¿Existían, en efecto, dos luces, ó algún fenómeno había hecho ver doble al piloto de la Calcutta?

Esto era, en efecto, lo ocurrido; pero no se trataba de un fenómeno, sino de una consecuencia lógica de la mala ubicación y peor disposición del faro.

El bote, al desprenderse del buque náufra-go, había navegado hacia el noroeste, hasta hallarse a la altura del cabo San Juan, extremo este de la isla. Lo había doblado allí, descubriendo poco más tarde y en medio de una noche obscurísima, la luz del faro de Punta Laserre; púsose entonces proa hacia la costa, pero la marea creciente, que corre de este a oeste con una velocidad de cuatro a cinco millas por hora, arrastró a la ligera embarcación tomándola de costado, y sin dejarla avanzar hacia el sur, a pesar del esfuerzo de los remeros ya fatigados. Llevóla así hasta la altura de Russian Fin, ó falsa caleta de Cook, que se halla unas cuantas

millas al oeste de San Juan de Salvamento, y apenas pasado el cabo Fourneaux, los náufra-gos perdieron naturalmente de vista la luz, sin observar, por falta de punto de referencia, que eran arrastrados por la marea. Este largo trayecto lo hicieron siempre proa a tierra, pero sin dominar la corriente. Proa a tierra continuaban, cuando comenzó la marea bajante, que los arrastró de nuevo, pero de oeste a este, sin que lo notaran, y pasado otra vez el cabo Fourneaux, volvieron a ver el faro. En su concepto no habían cambiado de rumbo, y era evidente la existencia de dos faros en lugar de uno, la obscuridad de la noche, que no permitía ver los relieves de la costa, cooperó poderosamente a este error, que no hubieran sufrido de día.

Prueba concluyente de que el faro no está bien ubicado, tanto más, cuanto que su sector pasa apenas de noventa grados. Sin embargo, esa luz es importantísima, pues todos los barcos que se disponen a doblar el Cabo de Hornos, buscan la Isla de los Estados para comprobar y arreglar sus cronómetros.

Hace tiempo se proyectó cambiarlo a la más avanzada de las islas de Año Nuevo, lo que sería excelente por todos conceptos, pero nada se ha hecho aún en ese sentido, a pesar de que es conocida la opinión de casi todos los navegantes de esos mares.

La instalación del faro de San Juan se hizo muy apresuradamente, a causa de las circunstancias, y no hay que extremar la crítica hacia quienes lo hicieron. Por el contrario, y aunque ha variado la situación, menester es, para ser justos, ponerse en el lugar de los expedicionarios de 1884, a quienes urgía posesionarse de aquellas tierras, y dejar constancia de que nuestro país se preocupaba de sus intereses y progresos, especialmente movidos por las ávidas miradas que les dirigían ciertas naciones europeas.

Pero una vez regularizada la situación, el faro de Punta Laserre no puede subsistir sino como una luz local que indique la entrada del puerto de San Juan, utilísimo para los barcos en peligro que lleguen del este."

Descripción del lugar donde fondea el aviso frente a la sub prefectura y camino hacia el faro:

(Pág. 81) "... La gente del faro estaba toda fuera, mirándonos llegar. Un marinero se distinguía perfectamente junto al cañón de señales la bandera argentina flameaba en lo alto de su asta, frente al faro, y en el mástil que se alza detrás flameaba otra del código de señales, anunciando a la subprefectura que el Villarino entraba al puerto. Cuando embocamos el estrecho paso, el marinero del cañón hizo funcionar

el tira-frictor, oyóse un estampido seguido de muchos otros, despedidos por las vibrantes paredes de piedra y el eco duró largo rato en nuestros oídos. El agudo silbido del transporte contestó alegremente. Minutos después estábamos frente a la subprefectura y el presidio militar de la Isla de los Estados.

Un puñado de casas, pintadas de amarillo, y colocadas aquí y allá en un pequeño espacio llano, a algunos metros de altura sobre el nivel del mar, en medio de un bosque de hayas, rodeado a su vez por altas colinas que reducían el horizonte a unas cuantas cuerdas, rocas amontonadas tras de una estrecha cinta de arena, agua amarillenta cayendo con entrecortados saltos desde la costa a pico, grandes matas de cachiuyo, agitando levemente sus hojas en la superficie del mar, un gran bote salvavidas, blanco, meciéndose con largas cadencias, cerca de un tosco muelle terminado por una escalera que da acceso a las habitaciones.

Enfrente un alto paredón de rocas enclaustraba por completo aquel verdadero presidio, limitado al sur por la punta que llaman allí el Cabito de Hornos, donde el agua no cesa de hervir ni cuando hay calma completa en la bahía."

(Pág. 182) "No tardó en desprenderse un bote del muelle, y en avanzar rápidamente hacia el transporte. En el muelle y junto a la baranda que corre sobre la costa, los soldados de infantería de marina, los marineros, los empleados, los presidiarios mismos formaban alegres grupos, interesadísimos en nuestra llegada, único acontecimiento de importancia en aquellas indescriptibles soledades. Confuso y jubiloso murmullo llegaba hasta nosotros, atareados en los últimos preparativos del desembarco.

Poco después desembarcamos, Demartini para tomar posesión de su puesto, que debía entregarle el ayudante Nicanor Fernández, De la Serna y señora para irse al faro, el (Pág. 183) doctor Pinchetti con su inseparable escopeta, dispuesto a sus dobles funciones de cazador y médico, yo para reconocer los lugares en que iba a vivir, el comisario Martínez a pagar la tropa, y el comandante Funes, el doctor Luque, etc., para pasear un rato en tierra firme. Murúa nos visitaría más tarde, para despedirse de nosotros.

Demartini se puso inmediatamente al trabajo, y el doctor Luque y yo comenzamos a visitar el presidio, la cuadra de los presos, la carpintería, la cuadra de marineros y soldados, la farmacia, el depósito de víveres, terminando nuestro paseo con una excursión al faro.

Pocas cuerdas separan a éste de la subprefectura, pero hay que ir subiendo y bajando

continuamente, y algunas cuerdas son rudas. Además, el suelo de turba, cubierto de yerba y musgos, cede bajo los pies, que se entierran hasta el tobillo; la huella se llena de agua un segundo después, tan húmedo es el terreno; que por otra parte, la presión atmosférica, que uno se creería en las cumbres andinas: oprime el pecho, se jadea, y comienzan a observarse los síntomas de la puna."

(Pág. 184) "Después de tomar aliento algunos minutos, emprendimos de nuevo la marcha, bajamos a una ondanada desde donde se ve de un lado el mar abierto, del otro la bahía San Juan, y comenzamos a subir la última cuerda que nos ocultaba el faro.

Tomamos un sendero que flanco del peñón, a más de cuarenta metros del nivel del mar, sobre las paredes cortadas casi a pico, en cuya base de piedras carcomidas por el continuo choque del agua se estrella las olas espumosas que vienen desde afuera persiguiéndose como infatigable monstruos. Desde allí se ve el cabo tempestuoso de Fourneaux, con sus traidores tide rips, y más lejos, como un cuarto de círculo inmenso, la línea del horizonte, tirada a compás; el mar, herido por el sol, lanzaba destellos enceguecedores, semeando de plomo derretido. Ni una sola vela, ni un solo peñacho de humo se veía en la inmensidad del Océano, quieto como un lago. Era la soledad casi absoluta..."

Sobre el Faro:

(Pág. 185) "El camino al faro estaba en esa parte empedrado¹ con anchas losas planas, trabajo hecho en la expedición Lasserre, en 1884, y que sólo se conservaba bien en aquella última parte, única que no se abandonó después de construida."

"De pronto, al dar vuelta a una peña, nos encontramos en el faro."

(Nota: Las descripciones del faro no son exactas dado que existe una confusión en cuanto al número de lados de la casa debido al techo. Véanse los planos confeccionados sobre la base de los trabajos realizados en el lugar durante 1996 y 1997).

1: En febrero de 1997 hemos podido encontrar debajo de la vegetación parte de este empedrado y la cantera de donde se extraía. En realidad se trataba de lajas del acantilado cercano. El camino de piedra estaba sobre esa cantera y las lajas fueron colocadas como contrapiso del faro, camino de unión entre el faro y la casa del jefe y a la pequeña quinta. Al final del relato de R. J. Payró hay otro de cómo encontraron el lugar sólo unos pocos años después.

"Es éste una casucha octógona, dos de cuyos lados, con frente al mar, están cubiertos de gruesos cristales, tras de los cuales se colocan las siete lámparas belgas a petróleo que lo iluminan. Dentro hay varias piezas a modo de camarotes, unas con cuquetas para dormitorio de los marineros, y otras con estantes para depósito de víveres, cabos, petróleo, etc. junto a esta construcción y pasando un puentecito que une los dos bordes de una zanja de desagüe, está la pobre casilla del jefe del faro, compuesta de dos habitaciones solamente. Al lado la cocina, bastante espaciosa y clara, y otras dependencias. En una ñuertita como la palma de la mano, De la Serna cultiva algunas hortalizas, que van a picotear los pájaros y a roer los conejos vueltos hoy a la libertad, ó las gallinas que tienen su corral a un paso. Por el peñón vagan los capones destinados al asador y al puchero, cuádruplemente tristes, por su estado infeliz primero, por lo estrecho de su cárcel en seguida, por la escasez de hierba después, y por último —y esto no lo afirmo—, por la perspectiva de su desgraciado fin a manos y cuchillo del rancho..."

(Pág. 186) "— La posición exacta del faro, según los libros que allí pude examinar, es de 54°43'24" de latitud sur y 63°47'3" de longitud oeste de Greenwich. Su elevación es de cincuenta y cinco metros sobre el nivel del mar. La luz de las lámparas 'L'Empereur' se distingue a una distancia de catorce millas.

En 1897 se avistaron ciento noventa y cuatro buques, algunos de cinco palos, y casi todos navegando con rumbo al sur, para doblar el Cabo de Hornos.

En los dos primeros meses de 1898 se avistaron dieciséis fragatas y seis barcas.

El consumo de las lámparas durante el año 1897, fué de 2874 litros de kerosene.

Desde el faro presenciábamos de nuevo el espectáculo del mar tranquilo, reverberante aquí y allá como unida superficie de azogue, con un brillo imposible de soportar con la mirada. Largo rato permanecimos saturándonos de soledad é inmensidad, cambiando breves palabras, invadidos por involuntaria y plácida melancolía, hasta que pareció hora de volver."

Sobre la vida en la sub prefectura cerca del muelle y a 45 minutos de marcha al faro:

(Pág. 189) — **Tra la perduta gente.**

"— Tan, tan; tan; tan, tocaba la campana que fué del buque naufrago 'La Esmeralda' y que hoy sirve para picar la hora en San Juan del Salvamento. En primer lugar, deben saber los lectores que en la Isla de los Estados los naufragos

se cuentan por decenas, y en segundo, que los dobles golpes y el sencillo que acababa de dar la campana, anunciaban a los habitantes de la subprefectura y presidio..."

(Pág. 196) "— Visitamos con él la cuadra de los soldados, de bastante buen aspecto, fuertes y llenos de salud. Llamóme la atención la juventud de los sargentos, todos ellos distinguidos, y casi unos niños; poco aprenderán allí, si no es a soportar las inclemencias del clima, y no parece ser ese su puesto, sobre todo considerando la clase de presidiarios que tienen que vigilar.

Conocí también al contraamaestre Morgan, un yankee alto y delgado, de grandes bigotes rubios, ojos vivos, escrutadores y algo felinos, nariz recta, larga y fina, gran conocedor de la isla y Tierra del Fuego, en las que anda desde hace quince años ó más, y quien había de prestarme importantes servicios, constituyéndose en mi colaborador en la parte informativa del trabajo emprendido, suministrándome curiosos y minuciosísimos informes sobre multitud de asuntos de interés. Con él fuimos a ver los marineros a la hora del rancho. Los había de todas las nacionalidades y de todos los aspectos, hasta indios pampeanos, que no son los peores. Entre ellos notábase un vasco muy joven, de veinte años ó menos, cuya cara ingenua contrastaba con su desarrollo: parecía un gigante bien proporcionado. Sus compañeros lo llaman Burro y medio.

(Pág. 197) — ¡De veras!... Aquí cuando no llueve graniza, cuando no graniza nieva, y cuando ni llueve, ni nieva, ni graniza, las rachas amenazan derrumbarlo todo, y casi no dejan asomar afuera las narices.

— ¡Corpo! — exclamó el doctor Pinchetti.

Y como para confirmar las palabras del alférez, una violenta racha sacudió la casilla cual si quisiera arrancarla de cuajo, otra la hizo retremblar como en un terremoto, y en seguida se oyó el furioso repique del granizo en los techos de hierro galvanizado, entrecortado a intervalos por los silbidos del viento que se espoleaba a si mismo.

— Empieza la danza. Así es todos los días, todos los meses, todos los años... cuando no es peor...

(Pág. 198) — Propongo entonces una pequeña excursión para mañana.

— ¿Adónde?

— Al fondo de la bahía. Tengo que cerciorarme del estado de un bote salvavidas que está abandonado allí; si es posible componerlo, lo traeremos. Pero dudo que se pueda arreglar, pues tiene inutilizadas las válvulas, y nos faltan elementos para reponerlas. De todos modos,

quiero examinarlo. Es muy triste que una embarcación de tanto costo y que tan grandes servicios puede prestar, esté tirada en una costa, acabando de destruirse. Saldré mañana a las seis.

(Pág. 199) – Al día siguiente me despertó la diana, Demartini se había levantado ya, y presidía la lista, con un mal humor de todos los diablos, porque muchos señores presos se permitían quedarse en cama con los pretextos más especiosos, ó sin pretexto alguno. Demás está decir que menudearon los plantones, y que el flamante subprefecto se juró presidir la lista todas las mañanas, para cortar de raíz aquel abuso que por desgracia no era el único, ni mucho menos...”

Sobre el refugio para náufragos dejado por La Romanche y su uso por prófugos:

(Pág. 203) – En 1883 llegó la Romanche, enviada por el Gobierno de Francia, que practicó estudios muy minuciosos desde puerto Parry.

Los tripulantes de la Romanche construyeron en *Penguin Rockery* una casa de madera con dos habitaciones, en las que había nueve cuchetas dispuestas como en un buque.

La casa existía aún en 1892, y cuando el naufragio de los *Guy Mannering* habitaron en ella nueve personas, entre náufragos y marineros de la subprefectura de San Juan acudidos al salvamento, pero ya en 1895 había desaparecido, probablemente destruida por los loberos que, no pensando en mañana, suelen arrasar cuanto encuentran a su paso, quizá para echarlo de menos más tarde.

No se limitaron los franceses a dejar ese refugio, sino que también lo proveyeron de víveres suficientes para sostener a doce personas durante todo un año.

Ese depósito fué en parte consumido por un desierto de nuestra armada, que ha dejado recuerdos imborrables en la isla.”

Sobre una fuga de San Juan de Salvamento:

(Pág. 204) – La historia de aquel hombre es lo bastante curiosa para merecer algunos párrafos.

Tenía poco más de veinte años de edad, era oriundo de la Filandia rusa, y según parece había sido estudiante de derecho. Demostraba conocimientos que hacían creíble esto último, aunque su condición en la isla no podía ser más modesta.

El explicaba su venida a menos diciendo que en su país había pertenecido a una sociedad política secreta y que, perseguido por la policía,

se había visto obligado a huir y expatriarse, perdiéndolo todo, hasta su carrera.

Iwan Iwanowsky –así se llamaba– era de una estatura de 1.85 metros, estaba dotado de una musculatura hercúlea y de una energía a toda prueba.

Se incorporó a nuestra escuadra de una manera casual, casi podría decirse sin pensar en tal cosa. Cuando los buques de la expedición *Laserre* estaban fondeados en Santa Cruz, Iwanowsky llegó a dicho puerto, al que había ido a pie desde Punta Arenas, y pidió pasaje para Buenos Aires. Se le concedió, haciéndolo embarcar en la *Paraná*.

Todo fué bien hasta que la expedición llegó a la Isla de los Estados, donde se le hizo trabajar junto con los marineros. Iwan no entendía un palabra de castellano, y probablemente por eso incurrió en falta, pues por regla general era muy cumplidor. El cabo le infligió un castigo corporal, resistióse el ruso, pero reducido a la fuerza, se le puso en el cepo de campaña...

Apenas lo desataron buscó medio de evadirse de San Juan de Salvamento, donde estaba, y así lo hizo aquella misma noche, llevándose dos mantas y media bolsa de galleta, con la que vivió quince días, nadie sabe dónde.

Sin embargo, volvió, estuvo detenido en la subprefectura, u al tercer día fugó de nuevo, esta vez acompañado por un preso llamado *Castellanos*, que se presentó poco después diciendo que era una riña había herido a su compañero de evasión.

Dos meses más tarde y en una batida que se hizo por la isla, encontróse a Iwanowsky en la falsa caleta de Cook, admirándose todos de que hubiera podido soportar durante tanto tiempo una vida de privaciones que habría aniquilado a cualquier otro. Tomósele preso, y desde entonces comenzó la costumbre de llamar *Russian Fin* a la caleta en cuestión, nombre bajo el cual se la conoce ahora.

Pero el finlandés no renunció a la libertad, y en 1885, hallándose a bordo del cutter *Bahía Blanca*, que trabajaba en el salvamento de la barca náufrago *Ana Génova*, resolvió escapar por tercera vez. Embarcóse en una lancha muy pesada, y bogando él solo, consiguió llegar a la costa, que se hallaba a dos millas, más ó menos.

Después no se supo nada de él, hasta que el 6 de octubre del mismo año, el piloto *Macías* y los contramaestres *Morgan* y *Pérez*, hallaron su cadáver en la costa este del puerto Parry. Habría muerto cuatro días antes.

Se le enterró en el sitio en que se le había encontrado, fuera del alcance de la marea, y a unos trescientos metros de la cascada que existe en el interior de dicho puerto. Allí dor-

mirá arrullado por el rumor del agua que cae y de las olas que se precipitan fragorosas sobre la playa..."

Sobre el mar que se encuentra al salir del puerto de San Juan de Salvamento, cerca del cabo San Juan o hacia isla Observatorio:

(Pág. 206) *"He hablado varias veces de este fenómeno tan frecuente en los alrededores de la isla, pero sin definirlo aún. Bove lo describe así:*

(Pág. 207) *"No era posible gobernar ni usar de la vela, ni remar; la pobre embarcación se alzaba, se bajaba, se retorció sacudida por las ondas que la azotaban de proa, de popa, de flanco. Si hubiera tenido tiempo hubiese comparado la lancha con un pedazo de tabla arrojado en un caldero de agua en ebullición.*

Pero jamás hallé tan exacto el proverbio de que "hay también un Dios para los locos..."

Cuando ya creíamos entrar en el centro del remolino, nos encontramos fuera, un suspiro se escapa de nuestro pecho y todos volvimos los ojos al peligro de que habíamos escapado.

A nuestra espalda el mar no era más que una serie de cimas rectas y blanquezcas que se perseguían, avanzaban unas sobre otras, reapareciendo más veloces y terribles cada vez, semejando millares y millares de rompientes, é imitando el fragor del trueno que retumba en los valles..."

Sobre las ratas introducidas por la presencia del europeo:

(Pág. 208) *"Con aquel tiempo no asomaban el hocico ni los ratones, esos simpáticos animalitos que crecen a sus anchas en la isla hasta alcanzar dimensiones descomunales, y que la infestan desde uno al otro extremo. Son tan abundantes y dañinos, que han hecho imposible la cría de conejos, cuyos hijuelos matan hasta cuando tienen más de tres meses, como hacen con los pollos en los gallineros, donde no dejan un huevo al menor descuido."*

Sobre la vida que desarrollaba Don Roberto J. Payró en espera del aviso que debía ir a buscarlo:

(Pág. 210) *"Acabado el almuerzo, ya una visita al faro cuyo camino se reconstruía con grande empeño, ya una caminata por el muelle, les cent pas- único sitio del exterior en que la humedad no era temible, -ya alguna excursión en bote, algún ejercicio de tiro, un poco de caza ó de pesca... Luego a escribir hasta la hora de comer, ó a interrogar a aquella buena gente, ó a husmear por todos lados en busca de curiosidades... Las veladas pasaban en amenas conver-*

saciones, relatos de aventuras reales desarrolladas en aquellos parajes, comentarios de los sucesos del día.

¡Qué mundo de cosas ocurría en el presidio! ¡Con qué calor se discutía el condimento más apropiado para la avutarda, el sistema mejor de conservar los mejillones, la cantidad de aceite que podía dar una foca, ó el betún más eficaz para calafatear las botas!..."

Sobre el presidio de San Juan de Salvamento:

Es interesante recordar que esto fue publicado en Buenos Aires en el diario La Nación y sirvió para formar opinión sobre una cárcel o colonia penal en una isla. Fueron muchas las alusiones de los legisladores de la época a lo que a continuación se vuelca.

(Pág. 212) **El presidio de San Juan**

"La Isla de los Estados parece hecha expresamente para presidio y para fortaleza.

Está aislada, solitaria en medio de las olas tumultuosas, sin que buque alguno de los que pasan a su vista, vaya a recalar por capricho a sus puertos, donde no podría refrescar sus vituallas.

Es al mismo tiempo centinela avanzado de la navegación del Cabo de Hornos, y ofrecería seguro asilo a los barcos que en ella se refugiasen... si tuviera cañones que completaran su defensa natural.

Nadie puede escapar de ella sin contar con sus guardianes primero, con un buque de cierta estabilidad que fuese en busca, después.

Huir del presidio para vagar por la isla ¡imposible! a menos de comer ratas y mejillones, ó de tener medios de cazar las aves de los lagos ó de las costas, y ser de una constitución a prueba de bomba para soportar a la intemperie las inclemencias del clima.

Así, pues, no es extraño que San Juan de Salvamento sea presidio militar, lo que si extraña que no se le haya dado mayor amplitud, llevando también presos civiles, y ensayando una colonia penal, que -debidamente organizada-, tendría que dar excelentes resultados. Los colonos podrían gozar de cierta libertad, sin otro encierro que las murallas de piedra de la isla, y el inmenso Océano que la ciñe. Un solo barco de vapor bastaría para vigilar eficazmente sus costas, siempre que los presidiarios formaran un solo núcleo, y que no les fuera posible ocultarse sin que se notara su falta.

Hoy por hoy, los pobladores forzosos de la Isla de los Estados no llegan a cincuenta, y son todos soldados ó clases de los cuerpos de línea, excepción hecha de un capitán de guardias nacionales. Entre ellos hay dieciocho homicidas."

Sobre los presos y sus penas; trabajos que realizan y comportamiento:

"Trinidad Cuello, fué condenado a diez años de presidio por insubordinación. Cuenta que al ser maltratado por un subteniente se resistió, dando lugar a que se le castigase con pena tan severa.

Pedro Carrasco, soldado del 2° de caballería, habiendo sorprendido infraganti delito de adulterio a su mujer y un sargento, mató a éste: diez años.

Pedro Royal, cabo del 3° de infantería, mató a un cabo, hallándose ebrio: tiempo indeterminado.

Marcelino Monteiro, marinero, condenado a diez años de presidio, es lo que puede llamarse una bestia humana. Dominado por un vicio contra natura, mató a un compañero que dormía por considerarlo rival en la amistad inconfesable con otro hombre.

A esta especie de degenerados pertenece también Eduardo Aparicio, condenado a diez años por un asesinato alevoso, y que antes había ocasionado ya otra muerte. Tiene fama en el presidio por su corrupción realmente abyecta.

Juan C. Castex, condenado a presidio indeterminado, por homicidio, y que gozaba de grandes preeminencias hasta la llegada del nuevo subprefecto de San Juan.

Isidro Ramirez, soldado del 3° de infantería, hombre sano y robusto, muy blanco y hasta casi simpático si no fuera por su mirada aviesa y torva, es sin duda el criminal más perverso de todos aquellos presidiarios, entre los que los hay de alma atravesada, como vulgarmente se dice. Había hecho una muerte y estaba en la cárcel, cuando como se usaba entonces con grave desprestigio del ejército, fué sacado de ella para engancharlo. No tardó en desertar de las filas, pero fué perseguido, se le dió alcance, y al capturarlo mató a uno de sus compañeros de cuerpo. Llevado ante el consejo de guerra, éste, en vista de la reincidencia en circunstancias agravantes según la ley militar, lo condenó a presidio por tiempo indeterminado. Confinado en la isla, la noche del 3 de julio de 1897 tuvo un altercado con el despensoero cabo Carroza por una ración de caña que éste no quería darle, aprovechando la obscuridad, y hallándose indefenso el cabo, lo mató infiriéndole once puñaladas...

Anacleto Rojas, 10 años, Angel Pastrana, tiempo indeterminado, Nicolás Tejeda, quince años, Félix Lavallena, José Gatica, Anselmo Ortiz, Enrique Pasarello, Pedro Sierra y José Sinsano, a presidio indeterminado y Dionisio Torres a nueve años, todos ellos por homicidio."

(Pág. 215) "Estos penados, sobre cuyas conciencias pesa la sangre derramada, no son los únicos que sufren su condena en el presidio de la isla. Otros, por causas más leves, y en resumen perdonables por la sociedad, pues sus delitos lo son únicamente respecto de la institución militar, comparten con aquellos su desgraciada suerte, y viven en común, aunque sean mucho más dignos de interés y de lástima. Pobres soldados, que han querido protestar, no seguir siendo máquinas, sin acordarse de que ya era peor para ellos volverse atrás.

Juan de Dios Gómez y Juan Yáñez, del 12° de infantería, han sido condenados a diez años, por abandono del servicio, escalamiento y desertión. Cuentan, y no estoy muy lejos de creer que dicen la verdad, que entraron como voluntarios a formar parte del batallón, pero que cuando, cansados del servicio, pidieron la baja, no se les dió, porque figuraban en los libros del cuerpo como enganchados, aunque no hubieran recibido el importe de su enganche. Como se les anunció que tendrían que servir dos años más, desertaron, fueron aprehendidos, y... ahí están en San Juan del Salvamento. Pedro Peralta, Salustiano Sosa, Jacinto Moyano, Juan B. Peralta, Francisco Murúa, Melitón Pizarro, Moisés Medina, José Gonzáles, Agustín Alvear y Enrique Cáceres, sufren diversas condenas por insubordinación. El motín del 3° de caballería, es el hecho que ha dado mayor contingente al presidio: allí está el cabo Justino Sánchez, por tiempo indeterminado, el trompa Carmelo Rodríguez y los soldados Jacinto Castro, Miguel Burgos y Martín Rodríguez, por doce años, y los de igual clase Gustavo Gavelli, Lorenzo Gil, Pantaleón Zárate, Emilio Borjas, Saturnino López y Ramón Menzequites, por diez años...

Estos presos han tenido, en general, buena conducta, y ésta mejora a medida que la disciplina se implanta con más rigidez. Antes anduvo muy relajada, flojos los resortes, a su albedrío los presidiarios. Ahora, y especialmente desde que Demartini se ha hecho cargo de la suprefectura, reina el orden, y los nenes esos entran en vereda, se dedican al trabajo, y dan poco que hacer.

Pero aunque el presidio estuviera bastante desorganizado, menester es confesar que los presos no han cometido tantas barrabasadas como pudieran. En ocho años, en efecto, sólo se registra un asesinato, el perpetrado por Ramírez, y dos heridas en pelea, en noche de orgía, muy frecuentes en otro tiempo, pues cada vez que llegaba un transporte, los presos se procuraban alcohol... Han pagado espírituosa que no vale un peso en Buenos Aires...

La vigilancia, no muy estricta, se burlaba fácilmente, y no era raro ver cuatro ó cinco ebrios poco después de haber entrado un buque al puerto.

— Dígame, Morgan — pregunté un día — y cómo hacían estos diablos para procurarse bebidas sin que los sorprendieran?

(Pág. 217) — El contramaestre se sonrió, y me dijo: — Hay mil modos, fuera del más sencillo, que es hacerlas introducir por los mismos guardianes...

— Pero los otros? cuáles son los otros?

— Muy simples, y comunes a los marineros y los presos de todas las naciones: una línea de pescar que en vez de peces lleva a la costa una botella atada al extremo desde el barco, una caja de tabaco llena de cana, una vejiga convertida en bota, y oculta luego entre la camisa y la carne...

Entre los presos hay seis que tiene mujeres, más ó menos legítimas, como si se tratara de implantar allí una especie de colonia penal. Ensayo difícil arraigar una población en San Juan, cuyos recursos no pueden ser más escasos, y cuyo clima no puede ser más inclemente.

Los trabajos a que se dedican los presidiarios tienen que ser necesariamente poco variados, por la estrechez de su campo de acción: corte de leña en el bosque, construcción de caminos, conservación de los existentes, algo de carpintería, un poco de pesca, descarga de los víveres y vestuarios a la llegada del transporte... En sus horas de ocio algunos se dedican a fabricar objetos de madera, pacientes 'trabajos de presos,' que venden a los raros visitantes de los transportes, pero dudo de que, con una buena organización, tuvieran otros momentos de ocio que los dedicados a la comida y al sueño.

(Pág. 218) — En breve tiempo ha hecho reconstruir completamente el camino al faro, que se hallaba en un estado lamentable, sin reparación desde que lo hizo la gente de la expedición Lasserre, y ha dado principio al camino a Cook, obra de muy difícil realización por los turbales que suben casi hasta la cresta de las altas lomas que se levantan entre San Juan y el fértil istmo a cuyos lados están los puertos de Cook y de Vancouver. Un rompeolas de necesidad urgente, pues el mar socava y carcome la barranca en que está instalada la subprefectura, iba a ser comenzado cuando salté de la isla.

El trabajo trae necesariamente consigo el orden y las buenas costumbres en las colectividades de esa especie, muy inclinadas a toda clase de extravíos y de vicios, por poco que encuentren la ocasión de dar rienda suelta a los instintos individuales. Se cuentan del presidio cosas que nos son para...

(Pág. 220) — Todo se ha de hacer a medias y por vía de ensayo en nuestro país: es de reglamento. Eso explica que la incipiente colonia penal tenga seis mujeres y cincuenta penados a cargo de un piquete de infantería de marina y un destacamento de marineros de la subprefectura, que también envidiarán a ratos la suerte de los presidiarios, como que suele olvidarse su existencia y quedarse en Buenos Aires los relevos...

Por momentos, los comentarios de Roberto J. Payró parecen ser escritos a medida: va viendo cómo nos resbalamos o nos enterramos en la turba:

Pág. 277. XVII Entre dos borrascas.

"Generalmente preferíamos las embarcaciones a todo otro medio de locomoción — limitados estos últimos a la marcha a pie —, pues los terrenos de la isla son tan cenagosos, que los más resistentes se fatigan muy pronto aunque ya estén aclimatados.

Las primeras veces que fui hasta Punta Lasserre, que está, sin embargo, a un paso de la subprefectura, el camino me pareció interminable, y tuve que por etapas, jadeante y sudoroso, cada pequeña cuesta me reclamaba un verdadero esfuerzo, pocos días después comencé a habituarme, y pronto salvaba a paso de trote la distancia antes enorme."

Ya en la playa del fondo de San Juan de Salvamento el periodista comenta:

Pág. 283. — La playa estaba resbaladiza, como enjabonada por las algas que depositan las mareas, pero andar por ella era fácil en comparación de la cuesta que íbamos a tener que subir.

— Hay un camino que hicimos el 84 los marineros de la expedición Lasserre — nos dijo Morgan — Iremos por él.

Pero la hierba crecía alta, enmarañada, entorpeciendo la marcha, y no se veía la huella menor de senda, vereda ó camino. El suelo, formado de turba y detritus vegetales, era más húmedo y fofo que en San Juan, y los pies se hundían, y el agua entraba a chorros por las costuras de la bota, helándonos los pies.

Pág. 284. — Pero, dónde está el camino, Morgan?

— En éste.

— ¡Corpo! — exclamó el doctor Pinchetti.

Bajo la yerba espesa corren hilos de agua que de pronto desaparecen, se infiltran, pierden su caudal en el suelo esponjoso para reaparecer después algo más bajo, ya engrosados, ya disminuidos, según el capricho del declive. Trepábamos trabajosamente enredándonos en la

maleza, desviando ó quebrando las ramas de los árboles, pinchándonos en las espinas, bajo la sombra húmeda de las hayas, junto a las magnolias de florecillas de batista blanca, ó los calafates de frutas negras y redondas como cuentas de azabache, cuando a pocos metros sobre el nivel del mar nos hallamos de pronto ante un campo cubierto de cruces y de piedras, en que la hierba crecía con vigor, no empobrecida por la vecindad de los árboles.

Era el cementerio de San Juan de Salvamento, pobre y melancólico camposanto, donde nadie va a llorar ni orar por los que fueron. Sobre las toscas cruces leímos algunos nombres, ya casi borrados por tantas borrascas. Otras tumbas, aisladas, como desdeñadas, no tenían ni nombre ni cruz: sepulturas de indios, segregados de la sociedad hasta para el sueño eterno..."

El corresponsal del diario El País nos muestra cómo había quedado el lugar sólo 3 años después. En 1899 la sub prefectura y el presidio fueron mudados a Puerto "Cook": El País 19/02/1901. Isla de los Estados / Puerto San

Juan de Salvamento / Descripción de la localidad. (De nuestro corresponsal).

"... En noviembre 17 del año pasado, en la tarde, se sintieron algunos truenos, muy débiles. Fue una rareza. Hacía años que no se sentían, dicen los más antiguos habitantes de la isla.

Del faro se va al lugar que ocupó la subprefectura y presidio por un camino de piedra y pedregullo que al salir del faro va por la costa norte, internándose luego hacia el sudoeste; camino accidentado, en zigzag.

En el término del camino, en una hondonada rodeada de cedros elevados al norte y al oeste, hay una casilla que fue de la subprefectura y que hoy sirve para depósito de víveres que traen los transportes. A pocos pasos de la casilla hay una escalera de madera firme contra un muro, de una altura como de ocho metros. Por ella se baja a la playa de la bahía, donde hay un muellecito que fue de la subprefectura. En esa playa se puede recoger mariscos, como ser: mejillones, lapas, caracoles, cangrejos de mar, piojos de mar..."

Capítulo 14

Julio Verne y el Faro del Fin del Mundo

El "Faro del Fin del Mundo" de Julio Verne

Muchos sostienen que la novela de Julio Verne "Le phare du bout du monde" (El faro del fin del mundo) fue escrita muchos años antes de que se construyera el faro. Es más, también sostienen que Julio Verne nunca conoció el lugar y que prácticamente fue una especie de visión, en la forma que describe la isla y lo que sucedió en ella.

Pero después de haber leído la famosa novela y en especial muchas de las crónicas de la época, además de haber pasado y permanecido en el lugar realizando trabajos de relevamiento, es evidente que al escribir la novela nuestro querido Julio Verne conocía muy bien lo que había sucedido históricamente y por supuesto que, como gran novelista, supo retocarlo para hacer de simples hechos históricos una novela cargada de aventuras.

Incluso he escuchado de ciertas personalidades que en realidad se trataba de un faro en el Estrecho de Magallanes, con la intención de crear un nuevo "Faro del Fin del Mundo" pero de nacionalidad chilena, y otros más ignorantes sostienen que se trata del faro del Cabo de Hornos, que si Julio Verne hubiese tenido la intención de ubicarlo allí tan sólo lo hubiera aclarado como nombra al cabo en otras partes de su libro; además este fue construido muchos años después. También son muchos los que sostienen que el verdadero "Faro del Fin del Mundo" es el que funcionó en isla Observatorio desde octubre de 1902. Este fue conocido siempre como el Faro del Fin del Mundo pero sucede que recibió la herencia del nombre del anterior faro, al igual que las funciones, con el agregado de ser mucho más útil dada su ubicación, ángulo de iluminación sobre el horizonte y alcance lumínico (ver capítulo de isla Observatorio).

Para los que siguen descreídos de que así fue tomaremos algunos pasajes del libro. En primer lugar recordemos que la novela fue publicada por primera vez en 1905, después de la muerte del gran novelista. Sucedió que el hijo encontró en un cajón dos cuadernos escritos a lápiz y repasados a tinta: uno era *El volcán de oro*, con escenas de la Antártida; y el otro el *Faro del Fin del Mundo*. Justamente el

faro del fin del mundo tiene relación con el tema antártico porque el mismo era el lugar de recalada para las exploraciones antárticas que se estaban llevando a cabo a fines del 800 y comienzos del 900. Por otra parte el faro fue construido en 1884 y luego trasladado en 1902. Era la última luz ante lo desconocido. Ahora vayamos al libro.

Entre los comentarios lógicos para situar al lector, Julio Verne escribe en su primer párrafo que el crepúsculo es largo "en aquellas altas latitudes, a los cincuenta y cinco grados del hemisferio austral" (latitud aproximada de la isla de los Estados). En el mismo párrafo se refiere a que en la inauguración del faro estaba el buque "Santa Fe" de la República Argentina. En realidad estaba el buque "Paraná" que era la nave insignia de la división expedicionaria al Atlántico sur y para todo argentino es sencillo entender que se refiere a él dado que "Santa Fé" es una ciudad, capital de la provincia de Santa Fé, ubicada sobre el río "Paraná". Además está enfrente de la ciudad de Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos.

En el segundo párrafo sitúa al faro "... construido a tiro de fusil detrás de la bahía de Elgor, en la que el Santa Fé se hallaba fondeado." La cañonera "Paraná" estaba fondeada en esa bahía la cual hasta el día de hoy no tiene un nombre en particular. En el diario de a bordo se referían a ella como la "encenada" (sic.) y el lugar donde se construyó el faro como "la punta"; después fue llamada "Punta Lasserre". Un poco más adelante escribió: "... y el silencio volvió a reinar en la isla de los Estados, situada en el punto donde confluyen las aguas del Atlántico y las del Pacífico." En forma directa nombra la isla y una de las particularidades que la hizo tan famosa. En realidad toda la zona es el lugar donde los dos océanos confluyen, siendo la isla el único escollo que encuentran los elementos. Los cerros de la isla atrapan las nubes que desde el Pacífico traen los centros de baja presión con los fuertes vientos de los sectores sur y oeste. La corriente es fuerte y la marea es de varios metros. Es así como las olas (escarceos de marea) y las corrientes cerca de la costa realizaron estragos entre aquellos grandes veleros que quedaban encalmados.

En otro párrafo donde figura un diálogo entre dos torreros del faro uno le dice al otro: "... Que estos parajes son temibles, no hay duda! Que tengan triste reputación los mares del cabo de Hornos, es justo! Que, precisamente, no haya a estas horas cuenta de los siniestros ocurridos en la isla de los Estados, y que los piratas no puedan elegir un lugar mejor para hacer fortuna, lo admito también! Pero todo esto cambiará, Felipe! Ahora la isla de los Estados tiene su faro, y no podrá apagarlo el huracán, así sople desde todos los rincones del horizonte! Los navíos lo verán a tiempo para rectificar su ruta!... Se guiarán por su luz, sin correr el riesgo de estrellarse en las rocas del Cabo San Juan, de la punta San Diego o de la punta Fallows, aún en las noches mas oscuras!...". Tanto Cabo San Juan como el Cabo San Diego fueron dos lugares plagados de naufragios.

Es así como siguen las "coincidencias". Al comandante del buque lo bautizó como "Lafayette" cuando el real se llamaba "Lasserre" (Coronel Augusto Lasserre). No puedo dar una explicación de los cambios introducidos en los verdaderos nombres pero sí llama la atención la aproximación a todos los detalles. Incluso en la velocidad del buque a motor y su capacidad de navegar a vela como así también la función de: "... custodia de las costas patagónicas y fueguinas...". Por supuesto que existen muchos detalles que no son verdaderos y que poco hacen al hecho histórico.

Existen muchos pasajes en el libro que hacen pensar la gran mezcla de conceptos sobre la zona que hizo Julio Verne, sea por haber leído distintas publicaciones o haber escuchado a navegantes o marinos argentinos. Escribe sobre las "... borrascas magallánicas..." que debe soportar la construcción y justamente la forma del faro y los elementos de construcción que relata no tienen nada que ver con la realidad. Como ejemplo se puede tomar la "... escalera de caracol, de peldaños de piedra empotrados en la pared..." y demás descripciones de la construcción. Tampoco son acertadas las descripciones del cabo San Juan y del puerto, pero sí es coincidente el concepto de buen puerto y que es el único después de salir del estrecho de Magallanes. Tanto es así que fue un puerto muy utilizado por los navegantes franceses de St. Malo. Nada comenta de la sub prefectura, ni del presidio, ni tampoco del piquete de marinearía que quedó en el lugar.

En el segundo capítulo describe muy bien la isla con algunos datos históricos, distancias y dimensiones de la isla. Todo muy correcto y exacto como las 39 millas de largo de la isla y las 11 millas en su parte más ancha. Para después

nombrar entre la fauna marina a las morsas y demás inexactitudes de todo tipo. Por un lado lógicas al ser un lugar tan poco conocido, para culminar con una contradicción diciendo que se trataba de "... una roca enorme casi inhabitable...". Pero es en esos pasajes que la novela va tomando forma con elementos que van a tener su lugar dentro de la trama.

Un punto donde la gente hace hincapié es que el novelista sitúa los hechos que se suceden durante el año 1860 haciendo referencia que el faro fue inaugurado el 9 de diciembre de 1859; cuando en realidad sucedió el 25 de mayo de 1884. Cuál fue el motivo es imposible saberlo. Llama más la atención cuando hace referencia a la propiedad de la isla donde dice textualmente: "... forma parte del archipiélago magallánico, entonces indiviso entre las dos repúblicas del extremo del continente americano. (Mas tarde, como consecuencia del reparto de las regiones magallánicas en 1881, la isla de los Estados pasó a integrar la República Argentina)...". Demás esta decir que los que afirman que la novela fue escrita cerca del 1870 no pueden explicar cómo sabía el escritor que en 1881 se firmaría el famoso tratado de límites entre la Argentina y Chile.

En la parte que se refiere a los bandidos cita lugares como "Punta Arenas" de donde se escapan los jefes dado que habían cometido delitos muy graves y deciden refugiarse en Tierra del Fuego. Lo histórico es que Punta Arenas fue una importante ciudad durante el 800 que tuvo sus comienzos como "colonia penal" y donde existieron cruentas fugas y sublevaciones, como el "Motín de los Artilleros", que vale la pena leer. También en Punta Arenas estuvo la mayor base de "raqueadores" de la región. El raque (del inglés wreck, que significa naufragio), eran personas que al enterarse de un accidente salían con sus embarcaciones a tratar de salvar todo lo que se pudiera del buque antes que el mar se encargara de hacerlo desaparecer. Es así como hubo empresas de salvataje que además de salvar las vidas negociaban con la compañía de seguros sobre cargamentos y en algunos casos el buque en sí. Ahora bien, hubo muchos otros que en sus pequeñas goletas o cúteres se dedicaban a robar a los naufragos y llevarse todo lo posible del buque.

Existieron grupos que operaban desde las islas Malvinas y usaron la isla de los Estados como escondite. Don Luis Piedra Buena, segundo propietario de la isla, se dedicó a navegar por la región cazando lobos marinos y pingüinos, además de poseer un almacén de ramos generales en Punta Arenas y un establecimiento en la isla Pavón en el río Santa Cruz.



Tapa de la primera edición de la novela escrita por Julio Verne "El Faro del Fin del Mundo" (1905).

Con sus buques, tanto el bergantín "Espora" o el pequeño cutter "Luisito", realizó muchos salvatajes y alejó a estos grupos que asolaban a los naufragos (ver el capítulo del diario de Luis Piedra Buena).

Es evidente que mucha de esta información debe haber llegado a oídos del gran novelista porque hasta detalles insignificantes como el naufragio de los "bandidos" en cabo Colnett y las aguas tranquilas del puerto Parry, llaman la atención por lo exacto del comentario.

Desde el cuarto capítulo en adelante continúan las referencias a la geografía de la isla pero la trama de la novela con sus protagonistas, torreros, piratas y naufragos, con su forma de pensar y actuar, toma el primer lugar de la escena y las referencias no tienen mucha importancia y hasta a veces son vagas y confusas.

Hacia el final de la novela el buque "Santa Fé", con pabellón de la República Argentina, regresa comandado por "Lafayette" y luego de una persecución por toda la isla logra capturar a algunos de los bandidos, mientras su jefe se suicida y otros mueren de hambre. En algo se

asemeja a lo ocurrido en 1902 con la famosa fuga de presidiarios de la Isla de los Estados. Pero es imposible saber si realmente conoció los hechos o fue sólo una verdadera coincidencia. Es notable ver cómo el jefe de los bandidos prefiere quitarse la vida antes de ser capturado y transportado a Buenos Aires donde hubiese sido juzgado y condenado con una severa pena. Lo que sucedió con los fugados del presidio de puerto Cook (ver *Fuga de los Estados*, de Juan Carlos Becerra y fotos del juicio en la colección fotográfica).

En sí mismo todo indica que conocía muy bien cómo fue la inauguración del faro y las características de la isla. Si la construcción y los hechos no se ajustan a la realidad puede ser que la información que tuvo no fuera completa (aún hoy en día no nos queda claro el punto de la "torre" de 25 metros que para algunos existió durante un corto tiempo hasta que una tormenta la derribó y para otros nunca existió, siendo siempre como la foto tomada por la expedición de Gerlache en 1896) o necesitó de ciertos "ingredientes" para armar una mejor novela.

Capítulo 15

El Faro se muda

Faro de la Isla Observatorio

Este faro es el que actualmente está en funcionamiento y reemplazó en 1902 al faro de San Juan de Salvamento. Para muchos este es el verdadero Faro del Fin del Mundo; en realidad heredó el nombre del ubicado en Punta Lasserre.

El faro estaba ubicado a 200 metros del observatorio magnético que dirigía el Teniente de Fragata Horacio Ballvé, instalado en febrero de 1902, para cooperar con la expediciones antárticas internacionales.

Fueron contratados para la construcción: Lorenzo Ferro, capataz mecánico; Francisco Onetto, capataz albañil; los herreros mecánicos Agustín Ferrecio, Eugenio Pöey y Antonio Mariani; los carpinteros León López, Arturo Roldán y Adolfo Pertemoin; los albañiles Pablo Galanti, Estéfano Picada, Rocco Sardi, Juan Ferrando y José Albisola; el cocinero Fascaró Oggiani. Torrero: Edlin.

Pensemos que era la única luz para guiar a los navegantes entre el Río de la Plata y el Cabo de Hornos. El primer faro fue el instalado en la isla Martín García; el segundo fue el de Isla de los Estados, luego reemplazado por el de Isla Observatorio y recién en 1904 se instaló el de Cabo Virgenes para marcar la entrada al transitado Estrecho de Magallanes.

La reubicación del faro fue finalmente impulsada por la construcción del "Observatorio Magnético" que tuvo su origen en el VII Congreso Internacional de Geografía (Berlín 1899) cuando la Real Sociedad Geográfica de Londres pide al gobierno argentino su colaboración con la Comisión Internacional Organizadora de la Expedición Antártica. Se construyen el faro y diversas instalaciones meteorológicas, observatorio magnético, casas y depósitos. Es así como este lugar se convierte en el último punto donde las expediciones antárticas recalaban previo salto a lo desconocido. Allí comparaban los instrumentos que la expedición llevaba con otros en tierra firme para realizar los ajustes necesarios; sea tanto en los cronómetros marinos (longitud) como con los equipos magnéticos. En 1917 se levantaron todas las instalaciones quedando solamente el faro.

En la isla recalaban las expediciones del Dr. Charcot, de Otto Nordenskjöld y la corbeta

"Uruguay" en misión de rescate de la expedición sueca, además de muchos otros exploradores. El lugar tenía corrales para los animales que proveían carne—generalmente capones—y también grandes caniles para aclimatar los perros que iban hacia el antártico. Es que estos perros traídos a bordo desde el hemisferio norte sufrían mucho por el paso del Ecuador. Los planteles eran rearmados con perros de las islas Malvinas.

En la época de las grandes expediciones antárticas, para 1903 era hasta desconocido el contorno del "Continente Blanco", la Isla Observatorio fue algo así como el Cabo Cañaveral para los viajes de los astronautas a la Luna. Con la diferencia que estos últimos sabían a dónde iban, estaban comunicados y no era por muchos días si todo salía bien. En el caso de los exploradores polares, salían por lo menos por un año.

Faro de Año Nuevo

Durante un corto período fue también llamado de esta forma y eso se debió a que estaba en una de las islas del grupo de las de Año Nuevo; nombre impuesto a cambio de su anterior nombre que eran las islas Cook.

Los motivos ya los vimos en capítulos anteriores pero vale la pena recuperar una nota, donde hablando del faro y sub prefectura de la Isla de los Estados se explica por qué se recomienda este nuevo emplazamiento. Boletín del Centro Naval, N° 115, de junio de 1893.

"... La instalación de un faro de primer orden en la punta N. de la isla, más afuera del grupo llamado de 'Año Nuevo', distante seis millas de la costa, con un sector de iluminación de 205° y con un alcance, en tiempo claro de 20 millas..."

"... Las ventajas de esta posición son inmejorables."

Por su situación especial que le permita ser el punto más a vanguardia de todo el sistema peligroso de la isla, siéndole fácil a cualquier buque que venga en cualquier dirección comunicar y aún acercarse hasta dos millas de distancia, si así lo necesitase, sin peligro de ninguna especie.

Por dominar con su luz todos los cabos más salientes de la isla.

Por no ser tan sensibles las brumas y permitir al personal vigilar todo el horizonte y poder prevenir o acudir a un siniestro.

El navegante que al anochecer se encontrara cercano a la isla, en esas terribles y largas noches de invierno, tendría un punto seguro para arreglar sus cronómetros, y la confianza en que la luz no sólo le permitiría corregir sus rumbos, sino que lo acompañaría hasta cinco millas afuera del cabo San Juan, por el E y 3 del cabo San Antonio por el O...

La mudanza recomendada entonces se llevó a cabo nueve años después, en octubre de 1902, siguiendo los diarios del faro, encontramos:

"El día 30 de este mes, (septiembre), por superior orden se apagó el faro de San Juan por haberse inaugurado el Faro de Año Nuevo.

1° de octubre: en la fecha se inauguró el nuevo faro de Año Nuevo y por probarlo con anticipación se prendió la luz media hora antes del horario reglamentario."

En el Boletín del Centro Naval N° 227, del mes de octubre de 1902, en la sección Crónica encontramos:

"Faro de Año Nuevo: Noticias recibidas de las islas de Año Nuevo nos hacen saber que el 1° de octubre fue alumbrado el faro colocado en la isla occidental de Año Nuevo, y ese mismo día fue apagado el de San Juan de Salvamento, en la isla de los Estados, como se había anunciado oportunamente.

Este faro es de sistema giratorio, con destellos cada diez segundos, tiene su plano focal a 60 metros sobre el nivel del mar, y su luz alcanza a ser vista a más de 18 millas en tiempo adecuado, lo que demuestra que será de muchísima utilidad a los navegantes, pues les economizará unas 180 a 190 millas de travesía por el cabo de Hornos, pudiendo ahora cruzar sin temor alguno por el estrecho de Lemaire."

En el Derrotero Argentino. 2° Edición. Corregida hasta el 15 de mayo de 1916, podemos encontrar en la descripción de las Islas de Año Nuevo:

"Islas de Año Nuevo: son cinco; la mayor y más oriental, denominada Observatorio, está situada 15 1/2 millas al W. del cabo San Juan.

Faro: (lat. 54° 39' 16" S. y long. 64° 08' 27" W). En la parte sudeste de la isla Observatorio se eleva una torre de 21,70 metros de altura, pintada a fajas horizontales blancas y grises. De ella, y de una elevación de 64 metros, se exhibe una luz blanca a destellos cada 10 s., visible a 21 millas. La casa de los guardianes se encuentra al pie de la torre y está construida con ladrillos rojos.

Estación radiotelegráfica. La estación radiográfica situada al SE del faro, tiene un

alcance de 430 millas. Comunica directamente con puerto Militar y responde al llamado L.I.G. La altura de la torre de hierro es de 45 metros".

Baliza. Sobre la barranca y al 97° del faro existe una pirámide metálica blanca, terminada en un globo y una asta vertical.

Fondeadero. El fondeadero de la isla Observatorio se encuentra en su parte este; es abrigado a los vientos del 3er y 4to cuadrantes, pero con vientos de otras direcciones habrá que abandonarlo. Sólo en casos de mucha necesidad se pasará la noche en él.

Para tomar el fondeadero, se navegará marcando el faro al 277°, el que quedará enfilado con la baliza, hasta llegar al braceaje deseado, dentro del pequeño manchón de arena que hay. Fuera de éste, el fondo es de piedra.

Debe tenerse atención con las dos piedras que hay en el fondeadero."

Una visita a principios del 900

En el Boletín del Instituto Geográfico Argentino (1903 Tomo XXI) podemos leer una breve descripción que realizó el **Doctor Roberto Dabbene** al visitar la isla de Año Nuevo en febrero de 1902.

"15 febrero. A bordo del **Azopardo** de la armada nacional y de estación en la isla de los Estados, nos dirigimos a la isla de Año Nuevo distante una hora de Puerto Cook al Norte.

Esta isla y la otra mas pequeña situada a poca distancia son de forma redondeada y se componen de una especie de altiplanicie limitada por una costa rocosa y escarpadísima.

El suelo está cubierto por grandes turbaes, como en la isla de los Estados, pero a diferencia de ésta última, carecen de vegetación arbórea. No se encuentran sino pobres arbustos de medianas alturas los cuales crecen en algunas depresiones que los protegen del viento, que sopla casi constantemente.

En la mayor de las dos islas está instalado el observatorio magnético argentino, sabiamente dirigido por el comandante de la Armada Nacional Sr. Ballvé, y un faro de gran potencia, el cual acaba de construirse y que reemplazará al que se estableció en el año 1882 (sic.) en la Bahía S. Juan del Salvamento, en la isla de los Estados.

Al pie de la barranca que forma la costa se encuentran varias roquerías de lobos marinos de un pelo (*Otaria jubata* Forst.) los cuales son numerosísimos en toda esa región. En una de estas roquerías, que visitamos, situada sobre la parte sur de la isla, habían reunidos unos quinientos de esos animales, algunos de gran tamaño. Aun antes de verlos, ya el viento nos llevaba el coro de sus mugidos, el cual dominaba el rumor de la rompiente sobre la costa. Es

curiosa la facilidad con que estos animales, especialmente los pequeños, trepan por los peñascos a grandes alturas sobre la costa y se mantienen adheridos con sus aletas a la superficie inclinada, lisa y resbaladiza de las rocas.

Generalmente, las hembras son en mayor número, y cuidan los chicuelos, agrupados en algunas infructuosidades. Su fino oído les hace percibir cualquier ruido extraño al del Océano y las hembras se inquietan entonces y se presipitan al agua, sin alejarse y lanzan continuos mugidos llamando la cría. Sólo algunos viejos machos se quedaron tranquilos al vernos llegar y no parecían dispuestos a dejar su lugar de descanso sobre las piedras. Están dotados de mucha vitalidad, y es menester que la herida sea mortal para que no se escapen. Un macho adulto logró, con tres balas de Winchester en la cabeza, alcanzar casi el mar desde una distancia de unos 30 m subiendo y bajando grandes peñascos que salpicaba con sangre al sacudir su enorme cabeza. El pobre animal inspiraba lástima, y no fué sin satisfacción por mi parte que le ví al fin caer completamente muerto de un último tiro.

Las aves marinas abundan al rededor de la isla, especialmente los grandes petreles negros conocidos con el nombre de Quebrantahuesos (*Ossifraga gigantea* Gm.) A semejanza de los vulturidos este buitre de los mares acostumbra a alimentarse con los cadáveres que encuentra. Se le ve volar continuamente en los alrededores de la costa a la espera de que la marea le lleve el cadáver de algún lobo.

Se harta entonces de esa carne ya descompuesta, hasta no poder más levantar el vuelo. Y si en ese momento algún peligro le amenaza, acude al mismo modo repugnante del Cóndor para librar el estómago del exeso de peso. Cuando no encuentra ningún otro alimento para saciar su voracidad, ataca entonces a los pequeños pingüinos y a las gaviotas, las persigue y les abre el cráneo con su pico robusto. Es probablemente debido a ésta costumbre que los antiguos navegantes respañoles dieron a esta ave el nombre de quebrantahuesos.

Dotado de un vuelo potente como el del Albatros recorre espacios inmensos; se le encuentra en todos los mares australes y alcanza hasta las tierras antárticas."

Libro de guardia del Faro de Año Nuevo

El mismo libro de guardia del faro de San Juan de Salvamento es llevado a isla Observatorio y se lo continuó en dicho lugar. Así es como al apagarse la luz del faro de San Juan de Salvamento el 1° de octubre de 1902, fue prendida la del faro de isla Observatorio. Continuación del diario del faro, año 1902:

Octubre: Buques a la vista: 8 fragatas, 3 barcas, 1 vapor.

Día 1: "En la fecha se inauguró el nuevo faro de Año Nuevo y por probarlo con anticipación, se prendió la luz media hora antes del horario reglamentario".

Día 10: salió hacia el sur el Azopardo, entró nuevamente el 17 y partió hacia el sur el 19.

Día 27: transporte "1° de Mayo", salió del puerto el 28.

Noviembre: Buques a la vista: 10 fragatas, 3 barcas.

Día 7: partió hacia Buenos Aires el "Azopardo", salió el mecánico Bossi, baja (cocinero), alta (Graña, cabo 1°).

Día 16: partió de puerto Cook hacia el sur el "Guardia Nacional".

Día 21: una ballenera de la sub prefectura hacia Cook.

Día 30: llega a la isla de Año Nuevo el "Ushuaia", a las 2 hs. p.m.

Diciembre: Buques a la vista: 4 barcas, 9 fragatas. Crucero "Patria" hacia el sur.

Año 1903

Enero: Buques a la vista: 4 barcas.

Día 5: llegó el crucero "Patria".

Martes 13 de enero: un bote náufrago.

Día 16, miércoles: "Ushuaia", dirección Isla.

Viernes 16: crucero "9 de Julio", dirección Isla.

Viernes 30: transporte "Santa Cruz", le dejó 446 kilos de kerosene, se fue en dirección a la isla.

Febrero: Buques a la vista: 2 barcas y una fragata.

Vapores: domingo 1, llega a Año Nuevo, el "Azopardo".

Lunes 2: zarpa hacia Ushuaia.

Sábado 7: "Azopardo" hacia el sur.

Domingo 8: "Azopardo" hacia Gallegos.

Jueves 12: "Azopardo" en dirección a la isla.

Miércoles 25: "Guardia Nacional" hacia Cook.

Marzo: 4 fragatas.

Abril: 4 fragatas.

Domingo 19: transporte "1° de Mayo" en la isla de Año Nuevo.

Mayo: 7 fragatas y el vapor "Santa Cruz".

Junio: 11 fragatas, 2 barcas y vapor.

Julio: 6 fragatas y 1 barco.

Agosto: 7 fragatas.

Septiembre: 5 barcas y 8 fragatas.

Octubre: 9 fragatas y 3 barcas.

Día 4: "entregado al observatorio 9 cajones de kerosene".

Noviembre: 11 fragatas y 2 barcas.

Diciembre: 8 fragatas y 3 barcas.

Año 1904

Enero: Buques a la vista: 10 fragatas, una barca.

Día 14: "recibido con el transporte 'Guardia Nacional' 33 cajones de kerosene, a razón de 30 kilos por cajón = k 990".

Febrero: Buques a la vista: 5 fragatas, 3 barcas, 6 buques.

Marzo: Buques a la vista: 4 fragatas, 1 buque, transporte "1° de Mayo".

Abril: Buques a la vista: 3 fragatas, 1 barca, 3 buques.

Día 6: transporte nacional "Santa Cruz".

Mayo: Buques a la vista: 3 fragatas, 3 buques.

Junio: Buques a la vista: 5 fragatas, 3 buques, 1 vapor.

Julio: Buques a la vista: 8 fragatas, 6 barcas.

Observaciones: - "Con fecha 30 de junio pasó el transporte '1° de Mayo' en demanda de puerto Cook y el 1° de julio fondeó en este, dejando 39 cajones de kerosene."

"Con fecha 10 de julio fondeó el transporte 'Santa Cruz', conduciendo artículos de limpieza; efectuó pago del mes de mayo el Sr. Contador en tablas y en manos propias, al personal de este faro."

Agosto: Buques a la vista: 1 lugre de 4 palos, 8 fragatas, transporte "Guardia Nacional", 1 barca.

Observaciones: "Con fecha 13 de agosto fondeó el transporte 'Piedrabuena'. Se hizo la manzanza de lobos para la alimentación de los perros."

"La gente ocupada en traer carbón de la playa para el consumo de la cocina y estufas".

Una semana después, 21 de agosto, informa: "Siguen dos marineros trayendo carbón de la playa y dos haciendo limpieza general del establecimiento."

Septiembre: Buques a la vista: 7 fragatas, una de ellas de nacionalidad francesa, 4 barcas, 2 buques.

Observaciones: "El 4 se rompió un tubo."

Día 5: "La gente ocupada en el blanqueo de los cuartos."

Día 12: "Limpieza del aparato y demás accesorios de la linterna de iluminación".

Día 20: "Se avistó un paillebot en demanda de puerto Cook, al menos era la dirección que llevaba cuando se pudo ver por haber despejado un poco la noche que reinaba".

"La gente ocupada en el blanqueo..." (Nota: no alcanza a leerse)

"Con fecha 29 a 8 hs. 10 m. a.m. dio fondo el transporte 'Piedrabuena', zarpando a 1h 15 m p.m. a la caza de lobos para los perros, regresando a las 5 p.m. dejando la carne y zarpando en seguida con destino a Ushuaia, regresando nuevamente por el mal tiempo, en demanda de

puerto Cook habiendo salido el 1 de octubre por la mañana de dicho puerto para su destino."

Octubre: Buques a la vista: 6 fragatas, 1 vapor, 1 paillebot, 1 lugre.

Observaciones: continúa la observación anterior, el mismo día 1: "A las 9 a.m. entró en puerto Cook un vapor, se ignora la nacionalidad."

"El día 4 de octubre se procedió a la limpieza del piloto del aparato como asimismo del mercurio."

"El día 9 se avistó un paillebot a... de San Juan de Salvamento."

Día 10: - "Se avistó nuevamente el paillebot al NE con rumbo a San Juan de Salvamento."

"La gente ocupada en pintar la torre."

"La gente y torreros ocupados en pintar el torreón, rascar y blanquear el comedor."

"Con fecha 11 del corriente entregada al observatorio una lata de kerosene."

"Con fecha 18 del corriente recibida del observatorio, en calidad de préstamo, 25 kg de papas."

"Con fecha 23 del presente se avistó el vapor que con fecha 5 entró en puerto Cook, haciendo rumbo al NE. Se ignora la permanencia de tantos días en dicho puerto por carecer esta repartición de embarcación."

"Con fecha 27 entregada al Observatorio una lata de kerosene."

Noviembre: Buques a la vista: 3 fragatas.

Observaciones: - "Con fecha 2, a 3h fondeó el transporte 'Piedrabuena' dejando 35 cajones, 15 para el faro y 20 para el observatorio, además maderas, zarpando a 7h p.m. para puerto Cook. Dejando también tres meses de víveres: octubre, noviembre y diciembre."

"Con fecha 4 entregada al Observatorio una lata de kerosene."

"La gente ocupada en la limpieza general y trayendo carbón de la playa para el consumo de la repartición."

"Con fecha 21 entregada al Observatorio una lata de kerosene."

"La gente ocupada trayendo carbón para el consumo."

"Con fecha 26 fondeó el transporte 'Guardia Nacional' dejando seis meses de víveres (enero a fines de junio de 1905) y 39 cajones de kerosene, efectuando el Sr. Contador el pago de tres meses al personal de este faro, julio, agosto y septiembre, a 7h p.m. zarpó con destino a Ushuaia."

"Entregada una lata de kerosene al Observatorio el día 27."

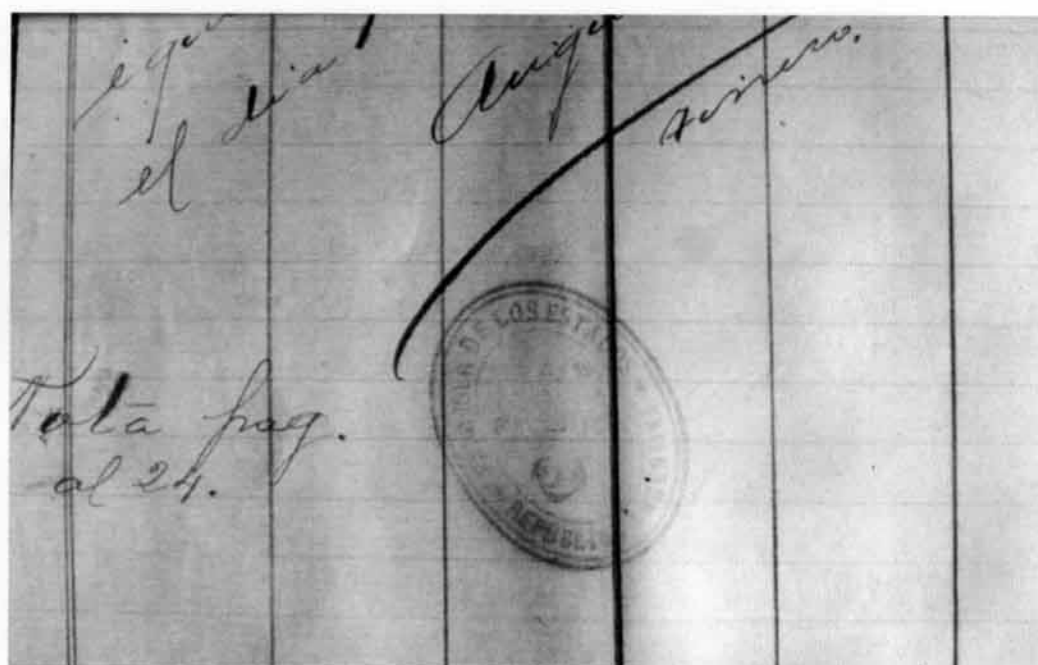
"Con fecha 29 entregadas dos latas de kerosene al Observatorio."

Diciembre: Buques a la vista: 4 fragatas, 1 crucero, 3 barcas, 1 lugre.



Libro de guardia del Faro de San Juan de Salvamento, y una nota de color: el cambio de siglo en el Fin del Mundo

70		Dicembre de 1899		Enero de 1900		71	
Fecha	El viento	El mar	El tiempo	El estado del tiempo	Observaciones		
1. 1. 1899	0. 12	4	17.5	11	Alma y su esposa		
2. 1. 1899	1. 12	4	17.5	12	Alma y su esposa		
3. 1. 1899	1. 12	4	17.5	13	Alma y su esposa		
4. 1. 1899	1. 12	4	17.5	14	Alma y su esposa		
5. 1. 1899	1. 12	4	17.5	15	Alma y su esposa		
6. 1. 1899	1. 12	4	17.5	16	Alma y su esposa		
7. 1. 1899	1. 12	4	17.5	17	Alma y su esposa		
8. 1. 1899	1. 12	4	17.5	18	Alma y su esposa		
9. 1. 1899	1. 12	4	17.5	19	Alma y su esposa		
10. 1. 1899	1. 12	4	17.5	20	Alma y su esposa		
11. 1. 1899	1. 12	4	17.5	21	Alma y su esposa		
12. 1. 1899	1. 12	4	17.5	22	Alma y su esposa		
13. 1. 1899	1. 12	4	17.5	23	Alma y su esposa		
14. 1. 1899	1. 12	4	17.5	24	Alma y su esposa		
15. 1. 1899	1. 12	4	17.5	25	Alma y su esposa		
16. 1. 1899	1. 12	4	17.5	26	Alma y su esposa		
17. 1. 1899	1. 12	4	17.5	27	Alma y su esposa		
18. 1. 1899	1. 12	4	17.5	28	Alma y su esposa		
19. 1. 1899	1. 12	4	17.5	29	Alma y su esposa		
20. 1. 1899	1. 12	4	17.5	30	Alma y su esposa		
21. 1. 1899	1. 12	4	17.5	31	Alma y su esposa		
22. 1. 1899	1. 12	4	17.5	32	Alma y su esposa		
23. 1. 1899	1. 12	4	17.5	33	Alma y su esposa		
24. 1. 1899	1. 12	4	17.5	34	Alma y su esposa		
25. 1. 1899	1. 12	4	17.5	35	Alma y su esposa		
26. 1. 1899	1. 12	4	17.5	36	Alma y su esposa		
27. 1. 1899	1. 12	4	17.5	37	Alma y su esposa		
28. 1. 1899	1. 12	4	17.5	38	Alma y su esposa		
29. 1. 1899	1. 12	4	17.5	39	Alma y su esposa		
30. 1. 1899	1. 12	4	17.5	40	Alma y su esposa		
31. 1. 1899	1. 12	4	17.5	41	Alma y su esposa		
32. 1. 1899	1. 12	4	17.5	42	Alma y su esposa		
33. 1. 1899	1. 12	4	17.5	43	Alma y su esposa		
34. 1. 1899	1. 12	4	17.5	44	Alma y su esposa		
35. 1. 1899	1. 12	4	17.5	45	Alma y su esposa		
36. 1. 1899	1. 12	4	17.5	46	Alma y su esposa		
37. 1. 1899	1. 12	4	17.5	47	Alma y su esposa		
38. 1. 1899	1. 12	4	17.5	48	Alma y su esposa		
39. 1. 1899	1. 12	4	17.5	49	Alma y su esposa		
40. 1. 1899	1. 12	4	17.5	50	Alma y su esposa		
41. 1. 1899	1. 12	4	17.5	51	Alma y su esposa		
42. 1. 1899	1. 12	4	17.5	52	Alma y su esposa		
43. 1. 1899	1. 12	4	17.5	53	Alma y su esposa		
44. 1. 1899	1. 12	4	17.5	54	Alma y su esposa		
45. 1. 1899	1. 12	4	17.5	55	Alma y su esposa		
46. 1. 1899	1. 12	4	17.5	56	Alma y su esposa		
47. 1. 1899	1. 12	4	17.5	57	Alma y su esposa		
48. 1. 1899	1. 12	4	17.5	58	Alma y su esposa		
49. 1. 1899	1. 12	4	17.5	59	Alma y su esposa		
50. 1. 1899	1. 12	4	17.5	60	Alma y su esposa		
51. 1. 1899	1. 12	4	17.5	61	Alma y su esposa		
52. 1. 1899	1. 12	4	17.5	62	Alma y su esposa		
53. 1. 1899	1. 12	4	17.5	63	Alma y su esposa		
54. 1. 1899	1. 12	4	17.5	64	Alma y su esposa		
55. 1. 1899	1. 12	4	17.5	65	Alma y su esposa		
56. 1. 1899	1. 12	4	17.5	66	Alma y su esposa		
57. 1. 1899	1. 12	4	17.5	67	Alma y su esposa		
58. 1. 1899	1. 12	4	17.5	68	Alma y su esposa		
59. 1. 1899	1. 12	4	17.5	69	Alma y su esposa		
60. 1. 1899	1. 12	4	17.5	70	Alma y su esposa		
61. 1. 1899	1. 12	4	17.5	71	Alma y su esposa		
62. 1. 1899	1. 12	4	17.5	72	Alma y su esposa		
63. 1. 1899	1. 12	4	17.5	73	Alma y su esposa		
64. 1. 1899	1. 12	4	17.5	74	Alma y su esposa		
65. 1. 1899	1. 12	4	17.5	75	Alma y su esposa		
66. 1. 1899	1. 12	4	17.5	76	Alma y su esposa		
67. 1. 1899	1. 12	4	17.5	77	Alma y su esposa		
68. 1. 1899	1. 12	4	17.5	78	Alma y su esposa		
69. 1. 1899	1. 12	4	17.5	79	Alma y su esposa		
70. 1. 1899	1. 12	4	17.5	80	Alma y su esposa		
71. 1. 1899	1. 12	4	17.5	81	Alma y su esposa		
72. 1. 1899	1. 12	4	17.5	82	Alma y su esposa		
73. 1. 1899	1. 12	4	17.5	83	Alma y su esposa		
74. 1. 1899	1. 12	4	17.5	84	Alma y su esposa		
75. 1. 1899	1. 12	4	17.5	85	Alma y su esposa		
76. 1. 1899	1. 12	4	17.5	86	Alma y su esposa		
77. 1. 1899	1. 12	4	17.5	87	Alma y su esposa		
78. 1. 1899	1. 12	4	17.5	88	Alma y su esposa		
79. 1. 1899	1. 12	4	17.5	89	Alma y su esposa		
80. 1. 1899	1. 12	4	17.5	90	Alma y su esposa		
81. 1. 1899	1. 12	4	17.5	91	Alma y su esposa		
82. 1. 1899	1. 12	4	17.5	92	Alma y su esposa		
83. 1. 1899	1. 12	4	17.5	93	Alma y su esposa		
84. 1. 1899	1. 12	4	17.5	94	Alma y su esposa		
85. 1. 1899	1. 12	4	17.5	95	Alma y su esposa		
86. 1. 1899	1. 12	4	17.5	96	Alma y su esposa		
87. 1. 1899	1. 12	4	17.5	97	Alma y su esposa		
88. 1. 1899	1. 12	4	17.5	98	Alma y su esposa		
89. 1. 1899	1. 12	4	17.5	99	Alma y su esposa		
90. 1. 1899	1. 12	4	17.5	100	Alma y su esposa		
91. 1. 1899	1. 12	4	17.5	101	Alma y su esposa		
92. 1. 1899	1. 12	4	17.5	102	Alma y su esposa		
93. 1. 1899	1. 12	4	17.5	103	Alma y su esposa		
94. 1. 1899	1. 12	4	17.5	104	Alma y su esposa		
95. 1. 1899	1. 12	4	17.5	105	Alma y su esposa		
96. 1. 1899	1. 12	4	17.5	106	Alma y su esposa		
97. 1. 1899	1. 12	4	17.5	107	Alma y su esposa		
98. 1. 1899	1. 12	4	17.5	108	Alma y su esposa		
99. 1. 1899	1. 12	4	17.5	109	Alma y su esposa		
100. 1. 1899	1. 12	4	17.5	110	Alma y su esposa		



Firma y sello del jefe de toreros,
Augusto de la Serna.

Octubre de 1902. El Faro de San Juan de Salvamento apaga su luz, y al anochecer se enciende el Faro de Isla Año Nuevo, luego conocida como Isla Observatorio por el Observatorio Magnético.

The image shows an open ledger with two pages, 172 and 173. The pages are filled with handwritten entries and tables of data. The title "Octubre" is written at the top of the right page. The entries are organized in columns and rows, with some sections highlighted by horizontal lines. The handwriting is in cursive, typical of the early 20th century.

Observaciones: "Con fecha 3 a 5 hs. 50 m. a.m., fondeó la fragata 'Sarmiento', bajando a tierra los cadetes, zarpando a 9 hs. a.m. en demanda de puerto Cook."

"En la madrugada del día 8 fondeó el transporte 'Piedrabuena', procedente de Ushuaia, con 30 capones en pie para el consumo del Observatorio y faro, (15 c/u), zarparon con destino a Río Grande a 4 h p.m. Embarcó en el 'Piedrabuena' el Sr. Jefe del Observatorio: Teniente de Navío D. Horacio Ballvé."

"Con fecha 21 fondeó el transporte 'Piedrabuena' trayendo 20 capones en pie para el faro y Observatorio."

Día 26: "Entregada una lata de kerosene al Observatorio."

Observatorio Magnético

La Argentina suscribió, junto a otras naciones de Europa, su colaboración a las expediciones antárticas en un acuerdo firmado en 1899. Por el cual se comprometía a prestar apoyo a las mismas en forma directa instalando y manteniendo dos observatorios magnéticos. Uno de ellos en la Isla de los Estados que en la práctica recayó en la isla Observatorio.

En el número 203 del Boletín del Centro Naval, del mes de octubre de 1900, encontramos un artículo que anuncia:

"Acaba de resolverse en acuerdo general de ministros la cooperación de nuestro país a la Expedición Antártica Internacional, organizada bajo los auspicios de los gobiernos del Imperio Alemán y de la Gran Bretaña disponiendo la creación en la Isla de los Estados de un Observatorio magnético y meteorológico de primer orden, que debe funcionar regularmente y de acuerdo con el programa internacional que se adopte, desde el 1° de octubre de 1901 hasta el mes de abril de 1903.

El Ministerio de Marina ha sido encargado de la ejecución de todo cuanto se relaciona con la instalación, compra de instrumentos y funcionamiento del futuro observatorio.

Dentro del cuadro de oficiales de nuestra escuadra se organizará todo el personal que tomará parte en dicha comisión científica, que, además de atender al funcionamiento del observatorio de los Estados, tendrá a su cargo la ejecución de otros trabajos interesantes, vinculados con el magnetismo terrestre, el magnetismo naval y los compases.

Para la mejor realización del proyecto que fue aceptado por la Superioridad, relativo al levantamiento de la carta magnética del litoral de nuestro país y por varias otras consideraciones, se ha resuelto también establecer una estación magnética en La Plata, que funcionará

durante un largo período simultáneamente con el Observatorio de la isla de los Estados, pudiendo así efectuarse un estudio completo de los fenómenos del magnetismo terrestre y facilitándose la más exacta reducción de los valores absolutos determinados del litoral y en el interior del país... Como resultado inmediato de los trabajos que van a efectuarse, podemos anotar los siguientes que constituyen el programa, en sus líneas generales, que desarrollará la Comisión Argentina.

1° Instalación del observatorio en la isla de los Estados y determinación de sus coordenadas geográficas.

2° Establecimiento en La Plata de una estación magnética, que una vez terminada la Expedición Internacional, se convertirá en observatorio de 1° clase, existiendo la idea de mantenerlo definitivamente en funcionamiento. Será el primer observatorio de su especie, establecido en América del Sur, con carácter permanente.

3° Estudio completo, por mar y tierra, de la anomalía magnética del cabo Polonio.

4° Estudios sobre magnetismo naval y compases, debiendo utilizar los datos completos que se obtengan y las observaciones propias que se efectúen, en la redacción del Reglamento del Servicio de Compases, para uso de la Escuadra y

5° Levantamiento de la carta magnética de todo el litoral, primero, que probablemente se completará después con la del interior del país.

Es, sin duda, un amplio y hermoso programa, cuya realización completa presenta, bajo todo concepto, ventajas directas para el país y particularmente para la marina, que lo ejecutará en el término de dos años..."

En septiembre de 1900, el señor Horacio Ballvé, quien después fue durante varios años el director del Observatorio, había presentado al Ministro de Marina, un informe en el que ponía en relieve la importancia que para el país tendría participar de esta trascendental Expedición Científica a la Antártida: "En los congresos de Geografía y de Magnetismo y Meteorología, que acaban de tener lugar en París, se ha tratado esta empresa internacional con el enorme interés que corresponde a su magnitud científica y no es aventurado asegurar que en las opiniones vertidas, como en las resoluciones allí sancionadas, nuestro país ha sido citado con frecuencia, dando origen a la expresión de votos fervientes para que se resuelva a inscribir su nombre entre los cooperadores de la mencionada expedición".

Más adelante agrega: "El costo total de la instalación completa del observatorio en la isla de los Estados, incluidos los alojamientos para

Manuel Díaz, que ingresó a la Armada Nacional en 1902, fue torrero en el faro de isla Observatorio; el que reemplazó al de San Juan de Salvamento. Escribió varias cartas y algunos recuerdos sobre su vida en el lugar donde uno de los mas dramáticos es el que reproducimos con foto y su pequeño escrito al respecto.

También cuenta sobre el naufragio de la fragata "Yndores", el 18 de junio de 1907 y la búsqueda de auxilio por parte de los sobrevivientes. También sobre la barca "Prussia" el 8 de junio de 1907.

En una de sus notas cuenta que en 1911 trajo de Punta Arenas 7 parejas de conejos grises y negros que soltó en la isla de Año Nuevo. Ya para 1913 escribe: "estaba minado de conejos". Los que encontramos en Semana Santa de este año (1997) deben haber sido sus descendientes.

En otra parte relata que durante sus horas libres caminaba por la playa en bajamar, cazando nutrias, lobos marinos y elefantes para sacarle los colmillos y hacer "boquillas de fumar" que luego vendía o "cambiaba por Toscanos y Wuski cuando cada 2 o 3 meses llegaba el Transporte Piedra Buena, el entonces Barquito de Estación en Ushuaia."

Es muy interesante su relato de la barca "Prusia" y como inician el rescate de los naufragos. Usan primero una chata que deben reparar ya que no tenían embarcaciones en la isla, y van hasta "puerto Cuco (N. del autor: puede ser Pto. Cook), Existía un tal llamado Zucarelli que una compañía lopera lo dejara olvidado y encargado de maquinarias, casa y capones: con 2 embarcaciones 1 Ballenera 1 Alije de 2...". Luego relata el salvataje de las 35 naufragos y como esperan el transporte Ushuaia que en realidad también había naufragado siendo contratado un barco en Punta Arenas para llevar víveres a la isla. Así es como arriba "un Barquito que se llamaba Oreste de Capitán... llegó el 29 de julio encontrándose casi con 40 naufragos de todas las nacionalidades...". Después recibe medallas de oro del Presidente Roosevelt y otra del Centro Naval "y otra por Centro de Beneficencia mas 5 años de subscripción al diario La Prensa, y yo como me trasladé a Ushuaia, y no sabiendo mi paradero no me pudieron enviarla...".

Creo que estos pequeños fragmentos de sus cartas nos dan una idea de lo que fue la vida de esos torreros (guarda faros, como a veces se les dice) esperando el transporte y matando el tiempo tallando colmillos de lobos de mar, mientras en la ciudad no tan cercana de Ushuaia, esperaba su familia.



13 Junio 1913.

Falleció. FIDEL MONTENEGRO. 3.º Colegeria Faro Isla de Año Nuevo -
Después de haber tomado una botella de Alcohol

Estando de guardia yo en la torre del Faro y no respondiendo a un llamado, procedí a bajar de la torre y fui a su habitación y lo encontré boca abajo por lo que alerté al personal en voz alta y regresé a mi puesto que había abandonado.

Luego fui yo que con tablas de despojo de una barca y de a pique le hice un semi-ataúd y se cubió una fosa frente a un desembarcadero entre nieve y turbales descomulgó Fidel Montenegro. 1.º y único caso en la

Islema ISLA de Año Nuevo. -
(frente a la Isla de los Estados)

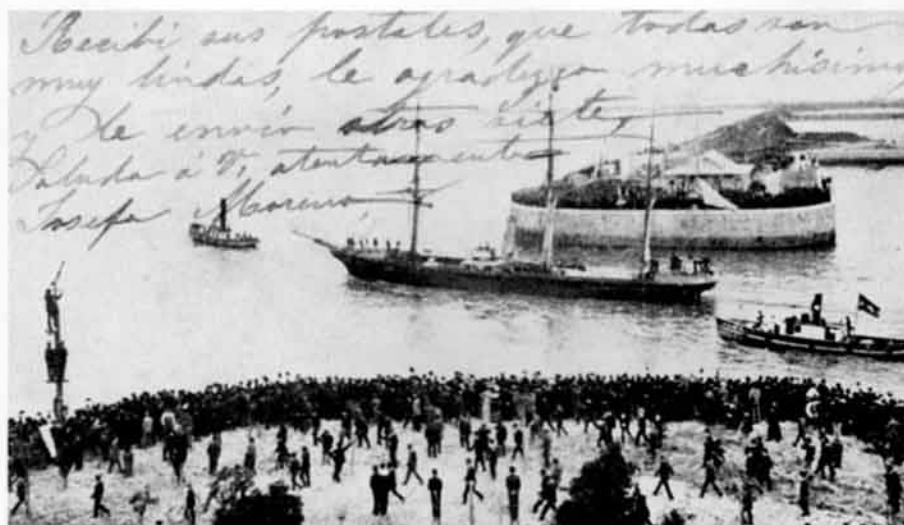
Manuel Díaz
Cabo 1.º personal de Marina
del observatorio de la
Isla de Año Nuevo

Junio de 1913.

Concl



Construcciones del Observatorio Magnético de Isla de Año Nuevo.



La Uruguay, buque argentino salvador de la expedición Nordenskjöld, saliendo de la Dársena para su expedición al Polo Sur.
© - LA NACIÓN, B. AIRES

La corbeta "Uruguay" en su heroica misión de rescate de la expedición de Otto Nordenskjöld. También recaló en Isla Observatorio como todas las expediciones polares que tenían a la isla como el último lugar conocido.



La tripulación del Dr. Charcot embarcando en Isla Observatorio para zarpar hacia la Antártida.

Aclimatación de
perros polares en la
Isla Observatorio.
En la foto, integra-
ntes de la expedición
del Dr. Charcot.



NADA

PAGINA SIETE

Relato de un Viejo Lobo de Mar

Con este mismo título, "Océano Marino", acaba de publicar un reportaje a un vecino de esta ciudad, cuyo texto transcribimos:

—El señor Manuel Díaz, argentino naturalizado (español), de 46 años de edad, que prestó servicios en la Armada Nacional allá por el año 1909, en lugares tan australes como el Observatorio Naval instalado en la Isla Año Nuevo, vive actualmente en Trelew.

—La intención del presente relato es dar a conocer algunos pasajes de la vida del teniente Fausto Delgado durante su paso por la Armada Nacional y nada más a propósito que la misma versión del señor Díaz, que sirvió a las órdenes del citado oficial, y que pese a su avanzada edad, mantiene una memoria excelente.

—Señor Díaz, ¿en qué año ingresó a la Armada Nacional?

—En el año 1902, recuerdo que ganaba 30 pesos y un jarro de ron o caña paraguaya.

—¿Podría usted precisar en qué forma llegó a conocer al teniente Fausto Delgado?

—Bien, en el año 1907 prestaba servicios en el Observatorio Naval Isla Año Nuevo como marinero, su jefe era el capitán Fabiet y el segundo jefe el teniente Fausto Delgado.

—¿Qué hechos sobresalientes recuerda en la vida del teniente Delgado?

—Bueno, puedo mencionar el salvamento que efectuamos a los naufragos de la fragata "Prusia", de bandera norteamericana, ocurrido en 1907 frente a la Isla de los Estados; este buque debía dar la vuelta por el Cabo de Hornos para dirigirse al Pacífico. Hallábase gozando de un desmayo, dedicando el tiempo a la cacería de lobos, y recuerdo que al subir a un promontorio, alcancé a divisar una especie de embarcación que se acercaba a la costa; dispuse efectuarle señales con las manos, respondiéndome de igual manera. Cuando desembarcaron me enteré que pertenecían a la fragata "Prusia" y que en Bahía Píndora había once naufragos más. Los recién llegados eran cinco personas. Comentaron que habían arrojado a uno de ellos al mar para no hacer peligrar la estabilidad de la frágil embarcación.

En el Observatorio no se contaba con embarcación alguna y el teniente Fausto Delgado decidió utilizar la pecuaria embarcación de la

ción adosándole algunas latas vacías de queso para aumentar su flotabilidad. A las diez de la mañana nos hicimos a la mar, nos acomodamos en el muelle y otro alemán (los naufragos no podían acompañarnos). Llegamos a Puerto Cook alrededor de las diecisiete con de nos recibió un tal Zucarrilli, encargado de la fábrica, que hacía tres años que permanecía solo a cargo del establecimiento. A la mañana que tenía la idea que efectuarle una calificación, pero contaba con otra embarcación menor que tenía una vela latina y nos servía con mayor provecho que la anterior. Regresamos a Año Nuevo llegando a destino a la 6 hora, aproximadamente. La travesía hasta Bahía Píndora la haríamos al otro día muy temprano.

El teniente Delgado decidió que debía quedarse en el Observatorio, pues ya había hecho bastante y deseaba que fueran los otros cabos. Llegaron bien, pudieron rescatar nueve de los once naufragos en distintos lugares de la costa; todo esto ocurrió en el término de nueve días. Como premio de la hazaña, el teniente Delgado fue premiado por el entonces presidente de los Estados Unidos con una espada y el resto de la dotación del Observatorio una medalla de oro y cinco años de suscripción del diario "La Prensa".

—¿Recuerda cuando lo vio por última vez al teniente

**TAMOS
ADO-A**

ientos de contabilidad.

el personal, no se elevaría a más de 30.000 \$ m/n... Respecto al personal, podría fácilmente ser organizado dentro de la marina, de modo que el mantenimiento del observatorio y de la estación, no siendo gravoso para el erario, fuera de beneficios reales para nuestra institución, pues los oficiales que se designaran para estos trabajos, resultarían al terminarlos perfectamente preparados en los dos ramos a que aplicarían durante un año y medio sus conocimientos y sus actividades.

El funcionamiento regular del observatorio exigirá un personal de dos oficiales y dos ayudantes."

Uno de sus primeros visitantes, en expediciones antárticas, fue el Alférez Sobral con el Dr. Otto Nordenskjöld. Cuando pasaron por él recién estaba instalado y ayudaron a realizar calibraciones al instrumental.

El viaje fue a bordo del ballenero "Antartic" entre los años 1901 y 1903. El buque fue atrapado por los hielos y se perdió. Esa circunstancia hizo que se alistara rápidamente a la Corbeta "Uruguay" y se realizara el rescate de los expedicionarios que se habían separado en tres grupos. El alférez de navío José M. Sobral escribió un libro: "Dos años entre los hielos" 1901-1903 y de él extraemos su comentario acerca el Observatorio Magnético.

"...El 4 de enero (1902), se avistó la isla de los Estados y mañana seguramente fondearemos en la de Año Nuevo, donde varios distinguidos oficiales de la armada argentina, a las órdenes del Teniente Ballvé, han instalado y atienden la estación magnética meteorológica que tantos servicios prestará al navegante (...)"

Día 6: A las 3 p.m. han mejorado las condiciones del mar, el Antartic se aproximó a media milla de la pequeña caleta de la isla Observatorio, (llámase así una de las del grupo de Año Nuevo, porque en ella se ha instalado el observatorio magnético-meteorológico y el nuevo faro) y bajamos a tierra poco después todos los miembros de la comisión. El objeto de este desembarco ya lo he dicho antes, era la comparación de algunos instrumentos.

Se convino también que además de las observaciones comprendidas en el programa internacional, se harían otras simultáneas entre nuestra estación (la que habíamos de establecer en las regiones antárticas) y la de Año Nuevo

(...) En carta fechada en Snow-hill el 14 de febrero de 1902, publicada en esa época en la capital y con referencia al observatorio del que me vengo ocupando yo decía: 'este establecimiento merece un capítulo aparte, que en otra oportunidad con mucho gusto le dedicaré...' y más adelante agregaba '... Es admirable cómo

en tan poco tiempo está casi concluida una instalación de esta naturaleza, no con carácter transitorio solamente para la observación internacional, sino para toda la vida.'

Con este libro llegaría pues la oportunidad para que yo cumpliera con aquel compromiso que espontáneamente me impuse, y con tanto mayor placer lo haría cuanto que me halaga que mi opinión de entonces, cuando aún no funcionaba el observatorio, está ratificada hoy por los hechos y por el mejor conocimiento que de él tengo.

Pero en folletos que he leído en esta capital, he visto que el Teniente Ballvé ha hecho una completa descripción de él y que por ella, ese Establecimiento es perfectamente conocido; desde luego es innecesario que yo lo repita.

Baste saber que ese observatorio por su instalación e instrumental científico es muy importante y que será muy poderoso el contingente que aportará a la ciencia (...)

Admiro estas islas que hoy me parecen más bellas, no sé si será porque voy a dejarlas o porque en ellas se levantará el faro que indicará la ruta segura al navegante, que durante la tempestad se encuentra perdido a merced de las embravecidas olas del mar..."

Efectivamente ese año, pero el 1° de octubre, se inauguró el nuevo faro al que ya nos hemos referido.

Una visita a fines del 900

Como complemento de lo expuesto y para acercarnos a nuestros días copiamos un breve comentario sobre la isla Observatorio del Derrotero actual. El fondeadero está en la bahía Miguel y cuenta con la playa de la Olla para desembarcar donde se encuentra una casilla para tubos de gas. Esta bahía está formada por punta Maciel, al NE y punta Lugo al SW. Dice que es abrigado de los vientos del 3° y 4° cuadrante (los del oeste), pero con vientos de otras direcciones habrá que abandonarlo. Salvo en caso de mucha necesidad se pasará la noche en él.

Da como recomendación: *"Hay que prestar atención a las piedras que hay en el fondeadero."*

"Al norte de la isla se han observado fuertes escarceos hasta 20 millas de la costa, en horas correspondiente a la marea creciente y con vientos del WSW, de fuerza 5, contrarios a la marea. Una hora antes o después de los cambios de marea, se encontrarán en las proximidades de la isla escarceos producidos por el choque de las corrientes contra las puntas."

Demás está decir que son todas observaciones muy ciertas y que hay que tener en cuenta

siempre. En nuestra última recalada (abril de 1997) y si bien el tiempo era calmo, los escarceos de marea pintaban al mar con olas rompiendo a ambos lados de la isla. En un velero como el nuestro (14,50 metros) las sacudidas pueden ser muy violentas y hasta peligrosas.

Fondeamos en la pequeña bahía y aseguramos al velero a una roca en tierra. El parte meteorológico que nos había pasado Prefectura Ushuaia por radio (L3P) era bastante adverso: *"A partir de la noche del martes (hoy) vientos muy fuertes del N y NW borneando al SW de 70 km pasando al sector S. Para el miércoles temporal con fuerza 75/88 km Continuando el día jueves disminuyendo por la noche. Viernes continúa disminuyendo borneando al E SE"*. Acabábamos de salir de un temporal que duró casi 4 días para escuchar el aviso de otro que tenía una duración similar. La decisión fue inmediata: no perder tiempo y hacer todo lo máximo posible.

Descendimos a la playa donde esta la casilla para los tubos de gas que en tiempo pasado alimentaban la luz del faro. Es una playa de piedra con una pequeña rompiente plagada de algas. En el velero habían quedado de guardia Jorge y Anibal con quienes después nos turnaríamos. Como el desmejoramiento del clima era evidente —negros nubarrones avanzaban despacio del norte— nos impusimos una visita de no más de tres horas.

De la escalera metálica para subir el barranco de unos 25 metros no quedaba casi nada. Había ciertas partes y decidimos subir por donde estaban pasados la cañería de gas que llega hasta el faro. El ascenso no fue fácil dado que por partes nos arrastramos cuerpo a tierra por debajo de arbustos achaparrados. Una vez arriba comprobamos que tanto los galpones como el sendero y demás detalles que figuran en la carta de navegación en la actualidad solamente quedan restos, casi arqueológicos, de los mismos.

Sólo el montacargas parecía que había sido reparado no muchos años atrás. Siguiendo los postes que mantenían los caños de gas nos fuimos internando hacia el interior de la isla. El espectáculo era totalmente diferente al que estábamos acostumbrados. Lo único parecido eran las partes de suelo con turba y cenagoso, el resto era como haber cambiado de región. No se veía ni un solo árbol, solamente algunos arbustos achaparrados (mata negra) que crecían en forma muy tupida y por sectores. Pastos altos similares a los de las Islas Malvinas completaban el espectáculo. Las partes de suelo más secas estaban ocupadas por cuevas de conejos y ya cerca del faro pasamos por una

pingüinera deshabitada ya que en esta época habían comenzado con su ciclo pelágico.

Llama la atención cómo a escasas 5 millas de distancia de la Isla de los Estados que está casi toda cubierta de bosques, no haya un solo árbol en toda la isla. Evidentemente al ser tan plana y baja el viento la arrasa y las precipitaciones deben ser mínimas a comparación de su vecina.

Pero volviendo al observatorio magnético hoy no queda nada en pie. Sólo se pueden encontrar algunas maderas de lo que fueron las construcciones que dejaron al desmantelarlo y que el viento se encargó de derribar. Las otras casas y laboratorios fueron desarmados y llevados al continente, al igual que las casas de San Juan de Salvamento que desde Santa Cruz llegaron al lugar para luego ser trasladadas a Puerto Cook y en 1902 a Ushuaia.

Hoy por hoy lo único que queda en pie es un hermoso faro, típico de fines del 800, construido en ladrillo y gruesas planchas de hierro. La casa con varias dependencias espaciales es de material y cuenta con sótano donde estaba la caldera y la carbonera. De la casa se podía pasar al faro por un pasillo a dos aguas con paredes de ladrillo y piso de material. Los ladrillos son de una firma de Puerto Montt, aparentemente comprados en Punta Arenas y llama la atención que son de la misma marca de los ladrillos utilizados en la construcción de material que existe en Puerto Cook: la mal llamada casilla de Eyroa.

En el interior del faro vimos viveres, un ejemplar del diario La Nación de noviembre de 1995, y demás elementos dejados por alguien que pasó el lugar y por si otra persona lo pudiera necesitar. También comprobamos que van desapareciendo ladrillos de la construcción; evidentemente se han convertido en souvenirs.

Subir por la escalera caracol hasta la lámpara, como lo habrán hecho todos los días los torreros, fue emocionante. Con qué ansiedad deben haber estado vigilando el horizonte para ver si el transporte se acercaba trayendo comida fresca, diarios, correspondencia y cualquier novedad del resto del mundo. Sin darme cuenta me quedé mirando buscando en el horizonte alguna silueta de buque. Hacia el sur veíamos la totalidad de la Isla de los Estados. Así comprendimos bien qué trampa mortal debe haber sido la luz en San Juan de Salvamento.

Continuamos revisando el lugar a medida que las nubes que venían del norte nos cubrieron. De cualquier forma el viento estaba casi calmo. En las inmediaciones del faro no pudimos encontrar nada en pie, ni el mástil con un pabellón de chapa con una placa del ARA "Yamana", ni ninguna de las construcciones que

marca la carta. Tampoco vimos el pilar de observación y de la Baliza Olla, que teóricamente se usa para recalcar, en línea con el faro, estaba en el suelo; evidentemente no se usa más. Las piedras y restingas están todas donde la carta las indica, por suerte.

Volvimos al "Callas" y bajaron Aníbal y Jorge. Calcularon que en una hora estaban de vuelta. A la media hora ya se había largado a llover pero en la amarra estábamos muy bien. Preparamos un almuerzo ligero para poder zarpar no bien llegasen de tierra. El cielo estaba cada vez más negro y ya comenzaba a levantarse algo de brisa. A las 15.30 ya todo el mundo estaba a bordo.

Luego de la maniobra de amarre y fondeo zarpamos hacia puerto Cook. Se quedaron al timón Daniel y "Osito" bien enfundados en los trajes de agua dado que ya llovía copiosamente. Lamentablemente el comando interno no funcionaba, ni tampoco el piloto automático, por un problema hidráulico. Desde la timonera controlábamos la derrota que en vez de ser en línea recta, al ser el viento de un largo, "Osito" iba tirando bordes. En un mo-

mento Gabriel me preguntó si estaba bien hacia donde íbamos porque para él nos dirigiáramos a cualquier parte pero no a Cook. Controlado el rumbo notamos que, con tanta charla en el cockpit, se iban directo a San Juan de Salvamento. Un par de veces debimos corregir la derrota, unos 30 grados en cada oportunidad. Aunque el compás no funcionaba no hay excusa de no tomar una referencia en tierra y seguirla. De cualquier forma no era nada grave.

A las 17.50 llegamos a puerto Cook y nos tomamos del boyón. En realidad nos preguntábamos con Jorge si es que esa era la mejor solución; tal vez hubiera sido mejor amarrarnos por popa a tierra y un fondeo por proa, no lo sabemos pero sí fue la solución más rápida.

(Jorge Luis Trabuchi "Captain y Owner" del velero "Callas" organizó un periplo con su velero por la isla de los Estados en marzo - abril de 1997. Fueron sus tripulantes: Gabriel Absi, camarógrafo; Aníbal Moya, Of. de Prefectura; Daniel Kunstchic, piloto; Darío Urruty; Adrián Jiménez Hutton y el autor del presente trabajo, en calidad de cocinero).



*Faro de Isla
Observatorio (1997).*

Capítulo 16

Presidio de Puerto Cook

Puerto Cook

Puerto Cook se encuentra a sólo 6 millas de San Juan de Salvamento (54° 46' S, 64° 03' W). Estando del lado norte de la isla tiene la particularidad que tan sólo 500 metros separan la playa a la de la bahía de Vancouver del lado sur de la isla. Esta es una de las razones por la cual fue muy frecuentada por pescadores y marinos.

El istmo no presenta casi árboles y no es muy elevado con una pendiente muy suave hacia ambos lados; aunque los pastos típicos de suelos húmedos hacen un poco pesada la marcha. De cualquier forma todavía hoy se puede seguir la "senda" (parte libre) por donde antiguamente pasaban los botes de un lado al otro de la isla. Este era un buen sistema dado que si un temporal no permitía navegar del lado sur se lo podía hacer por el norte pasando los botes.

Luis Vernet, gobernador de las islas Malvinas y concesionario de la isla de los Estados la llamaba "Puerto Loreto" y antes de que la expedición de Foster la bautizara con el nombre del famoso navegante y explorador inglés "James Cook", apareció en algunos mapas como "North Hatchett".

Presidio Militar y sub prefectura

El lugar fue hallado más salubre que el de San Juan de Salvamento y es así como en 1899 (enero y febrero) el presidio junto a la sub prefectura fueron trasladados, quedando en San Juan de Salvamento únicamente el faro. Se dio como fecha de inicio de actividad oficial como presidio y la sub prefectura, que tuvo un cambio de nombre, "... desde el 14 de marzo de 1899 en que se trasladó allí de puerto San Juan de Salvamento, donde estaba establecido desde 1884. Esa repartición nacional, por decreto de este año del ministerio de marina, pertenece a él bajo la denominación de Estacionario del Faro y Presidio Militar. El Estacionario tiene un jefe, que lo es de toda la isla, ...".

Pero en 1902 y nuevamente por razones humanitarias el presidio militar es trasladado a bahía Golondrina, a unos pocos kilómetros al oeste de la ciudad de Ushuaia (lado opuesto de donde funcionaba la cárcel de Tierra del Fuego), donde funcionó hasta 1911 cuando fue fusionado con la Cárcel de Reincidentes. En ese entonces el Presidio Militar de puerto Cook

contaba con 119 condenados que estaban custodiados por 30 hombres del "1° de Infantería", con asiento en Río Gallegos, y 16 hombres personal subalterno de la Armada.

Era el segundo traslado en cuatro años. Según la memoria del Ministerio de Marina de 1903: *"El traslado se decidió por razones de seguridad, de disciplina y hasta de humanidad. En efecto, la salud del personal y de los penados se resentía del clima riguroso de la isla de los Estados, que es sumamente húmedo y de temperatura media muy baja. Por otra parte, la falta de trabajo manual, salvo el corte de leña para la provisión del invierno, y el aislamiento casi absoluto en que vivían presidiarios y guardianes, no eran adecuados para el establecimiento de ningún sistema carcelario moderno."*

En Ushuaia el presidio estará suficientemente alejado de la población y sus instalaciones permitirán ejercer una estrecha vigilancia sobre los penados, al mismo tiempo que podrá emplearse a éstos en trabajos útiles para el adelanto de aquellas regiones. Encontrándose en el mismo punto la gobernación del territorio de Tierra del Fuego y la cárcel civil de reincidentes, se dispondrá allí de mayores elementos para mantener la disciplina de los penados, a la vez que se dota a Ushuaia de un nuevo establecimiento público, lo que no es de despreciar en aquellos remotos parajes."

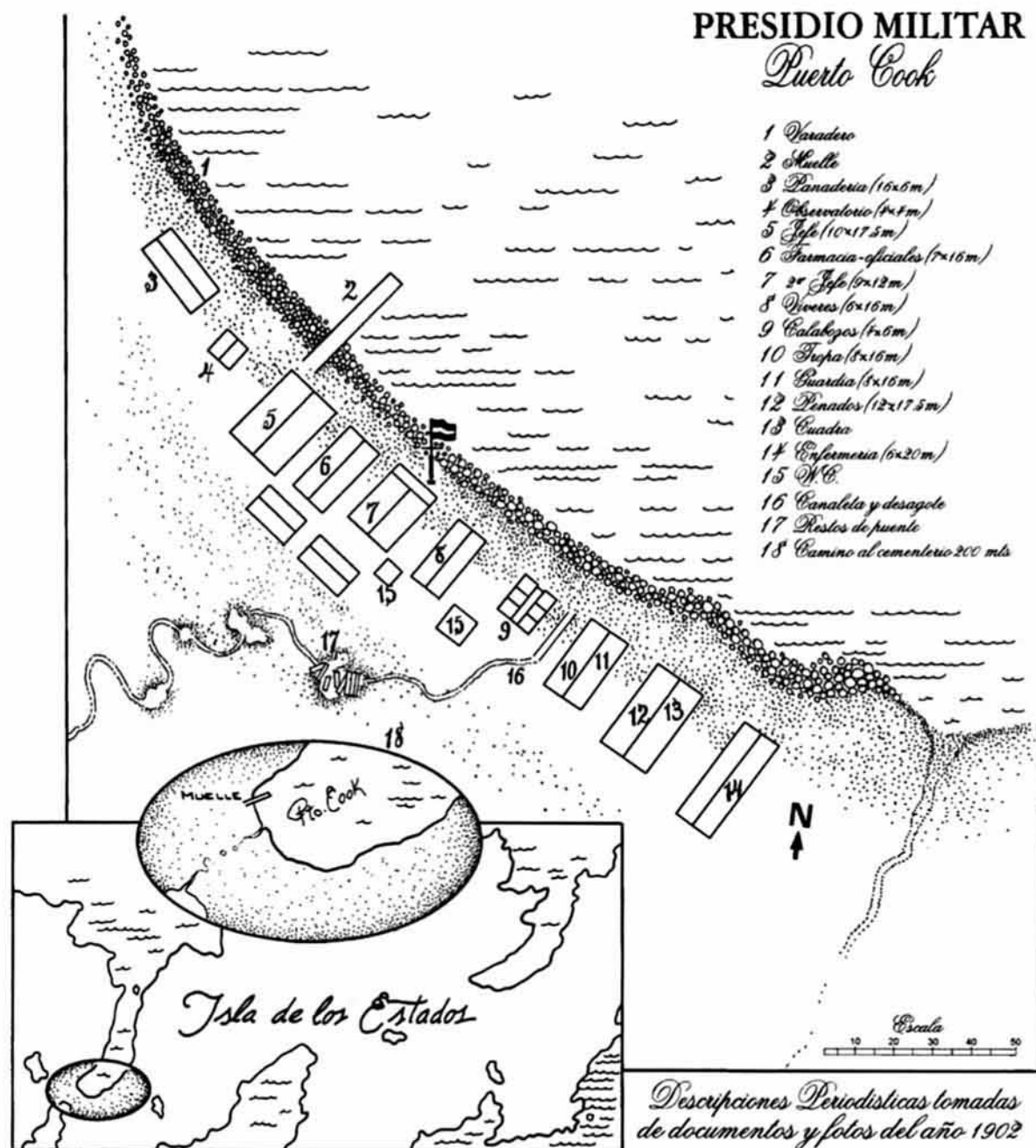
Aunque no es tema de este trabajo, es totalmente cierto y el efecto se pudo notar. No sé si en la recuperación social de los penados pero sí en el desarrollo de la ciudad de Ushuaia.

Fuga de los penados desde la Isla de los Estados

Durante el traslado de los presos a Ushuaia es que se produce la tan famosa "fuga" que ocupó la atención de la población argentina y chilena por varios meses. Ambas armadas se dedicaron a patrullar en búsqueda de los prófugos que con una ballenera lograron cruzar el estrecho Le Maire, llegando a Bahía Thetis, y deambularon por la isla Grande de Tierra del Fuego por meses. La otra ballenera y el bote que tomaron estaban en mal estado y no pudieron cruzar el estrecho quedándose en la isla.

El 30 de noviembre de 1902 el jefe del presidio llevó a los primeros 36 presos con una

PRESIDIO MILITAR *Puerto Cook*



custodia compuesta de 2 cabos y 13 soldados. La idea era que ayudaran a preparar el nuevo lugar. El traslado se hizo en el transporte "Ushuaia" que estaba de estación en Ushuaia. En puerto Cook quedaron 86 penados y 21 militares, entre oficiales, marineros (6), soldados (8), el médico y suboficiales. Tenían asignada la tarea de desarmar las casas y prepararlas para el segundo viaje. Aprovecharon esta circunstancia para planear la fuga. El 6 de diciembre en la madrugada mataron 2 guardias y hirieron a otros dos con cuchillos y lanzas para cazar lobos marinos. Tomaron las armas, ropa adecuada y víveres, escapando 51 hom-

bres en las 3 embarcaciones. Los cabecillas de la sublevación fueron Félix Cabrera y Luis Maldonado. Los 32 presos que no se plegaron a la sublevación huyeron al interior de la isla para reaparecer después que los otros partieran; temían por sus vidas.

En enero de 1903 encontraron a dos prófugos (Félix Cabrera y Angel Lobos) en Buen Suceso; también el 27 de enero fueron apresados cuatro evadidos en Bahía Aguirre (Juan Ponce fue muerto al desobedecer una orden). La goleta chilena "Industria" apresó a otros cuatro, también en Bahía Aguirre. En Río del Fuego, el 10 de febrero, fueron encontrados



1902 - Puerto Cook.

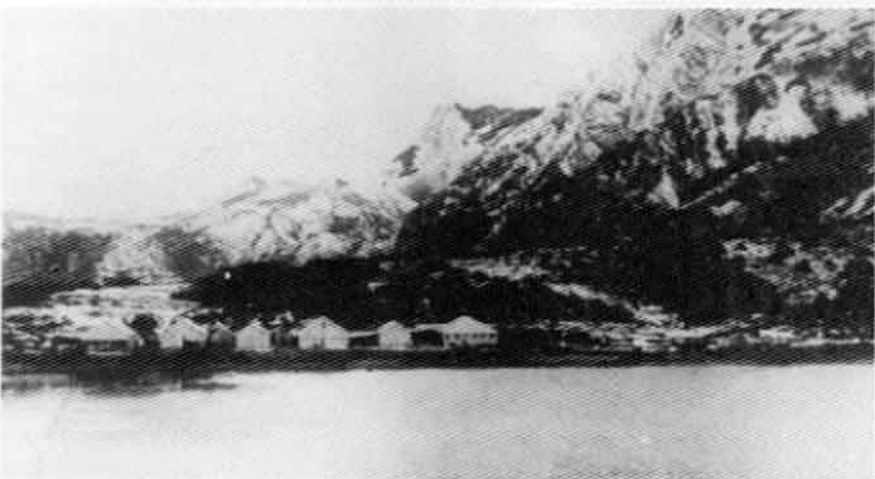
Casa del jefe. Las construcciones estaban alineadas frente al mar sobre pilotes.



*Desde el muelle de
Puerto Cook.*



*Sub Prefectura y
Presidio Militar de
Puerto Cook desde el
Transporte de la
Armada.*



*Galpones para
talleres en Puerto
Cook.*



los restantes cuatro prófugos que se habían escapado en la ballenera que llegó a Bahía Thetis.

Las otras dos embarcaciones fueron quemadas en Cabo Colnett (Isla de los Estados) y a raíz de que uno de los penados se entregó (Damián Palacios, el 27 de febrero) al comandante del aviso "Azopardo" comenzaron las batidas en la isla para recapturar a los fugados. Se habían dividido en grupos, algunos estaban por San Juan de Salvamento pero la mayoría se había quedado cerca a la espera de que apareciera algún buque lobero y poder irse en él. Las batidas comenzaron y para fines de abril el resultado era de 39 recapturados, 7 muertos y 5 prófugos (3 en Isla de los Estados y 2 en Tierra del Fuego).

Cuando fueron recapturados se los envió a Río Gallegos, de donde dependía la justicia local y luego a Buenos Aires, donde fueron sometidos al consejo de guerra que comenzó el 30 de octubre en Buenos Aires (ver fotos).

Los evadidos alegaron que lo hicieron por los malos tratos recibidos como el uso de grilletas; las palizas diarias; la humedad y el frío que debían soportar sin que se les diera frazadas o el abrigo suficiente; la mala comida que consistía en carne de lobo marino o de perro y ratas (cuando podían cazarlas) a no ser que se animaran a comer carne en putrefacción que estaba tirada por los alrededores al ser deshechos de comidas anteriores, aduciendo que los alimentos buenos eran para los militares y las gallinas; y castigos como dejarlos desnudos al aire libre por horas.

Es así como 24 fueron absueltos, 12 tuvieron recargo de presidio y 3 (Cenzano, Peralta y Roldán) recibieron la pena de muerte por asesinar a Maldonado y Villanueva; esta última fue conmutada por la de presidio por tiempo indeterminado. En enero de 1904 regresaron a Tierra del Fuego a cumplir las penas que les fueron impuestas.

Relatos de la época sobre la fuga

A modo de ejemplo veamos qué apareció en La Nación del 31/12/1902 sobre lo ocurrido en la Isla de los Estados:

La Nación 31/12/1902. Presidio de los Estados / La evasión del 6 de diciembre / Informes particulares / Telegramas al ministerio.

"... Según informes que nos transmiten de Gallegos, el teniente del navío Valladares, con 2 cabos, 13 soldados y 36 penados, se ocupa en Ushuaia de construir galpones para depósitos y trazar los cimientos de las cuadras para vivienda del personal del presidio de la isla de los Estados, cuando se produjo en este punto el

motín de la madrugada del 6 de diciembre. (El primer grupo trasladado levantaba los nuevos edificios mientras que el que quedó en la isla debía desarmar las casas para trasladarlas a Ushuaia.)

Dicho jefe de marina se había trasladado a la capital de Tierra Del Fuego en el Ushuaia, llevando algunos materiales, los 36 penados y la custodia de 15 hombres del 1° de infantería, todos los cuales se alojaron provisoriamente en carpas, lo propio que un piloto entendido en carpintería, un oficial carpintero y un mayor-domo de víveres facilitados por el comandante del Buque.

En la isla de los Estados habían quedado: el alférez de navío Matheu, el teniente E. Altamirano (jefe del destacamento del batallón 1°), 1 sargento, 2 cabos, 8 soldados, 1 contramaestre, 6 marineros, médico, maestro de víveres y 83 penados, teniendo encargado los oficiales de seguir preparando el material de construcción que debía llevar a Ushuaia el transporte en su segundo viaje.

La sublevación de los penados se produjo, como queda dicho, en la madrugada del 6, comenzando por el ataque y desarme de centinelas, a la vez que se apoderaban de todos los fusiles y munición del piquete.

Los cabecillas se opusieron a actos de violencia y derramamiento de sangre, amenazando fusilar al que desobedeciera sus órdenes o se embriagara.

Para evitar el saqueo de los depósitos o destrozos intencionados, apostaron centinelas con instrucciones severas, lo propio que para impedir la entrada al alojamiento de los oficiales, con quienes trataron lo concerniente a extracción de víveres, ropas y demás efectos que les eran necesarios para la fuga.

Es de advertir que 32 penados huyeron al monte, no queriendo hacer causa común con los amotinados. Estos últimos, antes de abandonar la isla, destruyeron los libros, sentencias y registros.

Los soldados Díaz y Martínez, muerto el primero y herido el otro, estaban durmiendo francos de servicio; el cabo Alejo, herido de seis puñaladas, hacía de sargento de guardia; el marinero Lagos, muerto, desempeñaba funciones de cabo de vigilancia.

Las primeras armas de que hicieron uso los penados consistían en cuchillos y lanzas para matar lobos.

Los amotinados huyeron en dos balleneras y un bote salvavidas, provistos de velas; una de las balleneras y el bote, no estaban en buen estado; los cabecillas, con armas, municiones y casi todos los víveres, se embarcaron en la mejor ballenera.

Desde la mañana del 6 hasta el día 10, tuvieron buen tiempo, reinando vientos del sur y este, favorables para la travesía a Tierra Del Fuego.

Cuando por segunda vez arribaba a la isla de los Estados el transporte Ushuaia, los 32 presos que quedaron en ella huyeron al monte, temiendo que pudieran haberlo apresado los sublevados.

He aquí la lista de los evadidos: Con condena por tiempo indeterminado: Pedro Sierra, Rufino Olivera, Eleuterio Almada, Anselmo Ortiz, Juan Grimaldo, Melitón Pizarro, José Cenano, José Martínez, Florencio Urquilla, Arturo Villanueva, Bernabé Blanco, Teodoro Sánchez, Nicanor Murillo, Teófilo Martínez, Jacinto Torres, Gregorio Sosa, Juan Ponce, Nicolás Elizondo, Ramón Merlo, Enrique Rondeau, V. Castillo, Teodoro Gigena, Evaristo Sosa, Félix Cabrera a 6 años, Luis Maldonado a 4 años, Esteban Ábalo a 8, Primitivo Córdoba a 4, Eladio Arévalo a 12, Nicolás Tejeda a 15, Juan B. Peralta a 8, Francisco Gómez a 5 y medio, Emilio González a 8, Manuel Acosta a 15, Damián Palacios a 5, José Balbuena a 12, Paulino Ponce a 8, Ramón Medina a 4, Manuel Carrizo a 10, Martín Arenas a 8, Hermógenes Chacero a 4, Ángel Lobos a 4, Saturnino Mejías a 8, José Roldán a 4, Gabriel Molina a 10, Lorenzo Juárez a 4, Claudio Sanagua a 5, Félix M. Cantero a 13, Cornelio Álvarez a 4, Juan Taborda a 4, Ceferino Chavarria a 4.

Los penados que quedaron en la isla son: Anfiloquio Pérez condenado a 10 años, Eduardo Aparicio a 10, Amador Arancibia a 4, Anacleto Rojas a 10, Justino Sánchez por tiempo indeterminado, Cornelio Rodríguez a 12, Lorenzo Gil a 10, Pantaleón Zárate a 10, Saturnino López a 10, Ramón Monseguez a 10, Agustín González a 4, Ramón Rodríguez a 12, Jacinto Castro a 12, Gustavo Gavelli a 10, Rodolfo Sánchez a 4, Pablo L. Funez por tiempo indeterminado, Ángel Pastrana lo mismo, David Aybar a 12, Luis Charlons a 4, Toribio Pereyra a 4, Luis Tiscornia a 8, Esteban B. Pereyra por tiempo indeterminado, Eusebio Silva a 13, Juan Leiva a 7, José Collante a 4 y medio, Antonio Pablo a 3, Benito P. de Peralta a 4, José Páez a 4 y medio, Federico Stutler por tiempo indeterminado, Isidoro Encina a 12 y medio, Manuel Martínez a 4.

Otra correspondencia que hemos recibido de Gallegos, informa lo siguiente:

Con motivo de haber resuelto el gobierno que el presidio militar de la isla de los Estados fuese trasladado a la capital de Tierra del Fuego, y de haberse ya iniciado los trabajos en tal sentido, la guardia que servía de custodia a los penados

ha debido descomponerse en dos fracciones: una para vigilar la parte de presos que ha sido transportada a Ushuaia y la otra para seguirlo haciendo con los que quedaban en la isla.

Esta última custodia la componían un sargento, un cabo, y ocho soldados, de los que dos se hallaban enfermos y les servían de refuerzo cuatro marineros sin armas que se alternaban con los soldados en el servicio de centinelas.

El número de penados que esta fuerza debía de cuidar era de 83, con los cuales estaba obligada a compartir el único local que quedaba en pie en la isla, pues los demás habían sido ya desarmados.

A las 3.30 de la mañana del 6 de diciembre, 51 penados, complotados de antemano, aprovecharon la circunstancia que les ofrecía el sueño de la mayor parte de la guardia, y levantándose simultáneamente atropellaron por una parte al centinela que guardaba la única puerta de la común vivienda y por la otra a las armas, lo que, realizado con éxito, los puso en posesión de diez fusiles y 570 tiros que sumaban el total del armamento y municiones pertenecientes a la guardia.



LA NACION
Suplemento Ilustrado

Año 1. Buenos Aires, 17 de Diciembre de 1902. N° 17.

La ilustración de la persona en la isla de los Estados.

De Fines Internas

Cognac Hennessy

Calidades: ★ y V. O.

Únicos Introdutores: **PETERS HERMANOS** Buenos Aires

Portada del suplemento del Diario "La Nación" especialmente dedicado a la fuga de Isla de los Estados.



Traslado y juicio a los fugados del Presidio Militar de Puerto Cook



A la izquierda los abogados defensores de los fugados. Al frente los cabecillas.



Jurado militar.

Al ruido del movimiento se despertó ésta, y dándose cuenta de lo que ocurría, fue su primer impulso rescatar las armas y municiones que estaban en poder de los penados. La lucha fue desigual: el soldado Bonifacio Díaz y el marinero José Lagos cayeron heridos de muerte y lo fueron de gravedad el cabo Eduardo S. Alejo y el soldado Cirilo Martínez; los siete hombres y tres marineros restantes fueron fácilmente reducidos por los amotinados.

Estos empezaron luego sus medidas de evasión.

Al segundo jefe de la isla y al comandante del destacamento, que dormían en piezas separadas del lugar de los sucesos, e ignoraban lo ocurrido, les colocaron centinelas de vigilancia mientras los demás criminales alistaban los tres botes de que estaba dotado el presidio, proveyéndolos de víveres, ropa, etc. en los que por fin se embarcaron, dejando en la isla sin armas ni recursos a la tropa, que hasta momentos antes había sido su custodia.

El comandante Mombello, jefe del 1° de infantería, dispuso inmediatamente el envío de 55 hombres, los que se repartieron en cuatro partes: una a la isla, otra a Ushuaia, otra a Río Grande, donde se supone puedan haber arribado los prófugos, y la última que permanecerá a bordo del transporte Ushuaia para recorrer en ella la costa del Atlántico en persecución de los criminales evadidos...

(Para ampliar el tema recomiendo leer los dos libros del Dr. Alfredo Becerra, que lo tratan en profundidad y de donde se tomaron algunos datos aquí expuestos.)

Construcciones de puerto Cook

Las construcciones que podemos ver en las fotos fueron traídas de San Juan de Salvamento y a su vez fueron parte de las construcciones que había en Santa Cruz en caleta Misioneros en lo que fuera el presidio del lugar. Estas construcciones a su vez fueron llevadas a Ushuaia y levantadas en bahía Golondrina (ver fotos). El lugar fue conocido últimamente como: "la granja de los coreanos". Allí estaba el cementerio del antiguo Presidio Militar y algunos galpones que usaba la Armada Argentina. Se presume que por lo menos una de las construcciones era de la Isla de los Estados, dado que tenía aberturas similares.

En puerto Cook sólo quedan una serie de estacas en la playa de piedra y parte de lo que fue el muelle. Las construcciones estaban asentadas parte sobre la playa de piedra con postes de madera bien enterrados y la parte posterior estaba sobre la tierra también apoyada en tacos de madera dado que el suelo es "turboso"

como suele decirse en la zona. Del diario La Nación del 25/12/1902 en la nota de Carlos Rafael Gallardo sobre los "Establecimientos Penales de la Tierra del Fuego" podemos leer una descripción del lugar y de las construcciones: "... El aspecto general es encantador, y cuando se baja a tierra sirviéndose del bien construido muelle que partiendo de los malecones se interna en el mar, se experimenta el deseo de batir palmas a los que con su saber, su energía, su inteligencia, su trabajo, a los que por medio de una acción dirigente digna de encomio, han sabido llevar a cabo la obra de sanear, hasta donde es humanamente posible, el lugar en que viven más de un centenar de hombres, penados o guardianes."

"Y al visitar en detalle esa obra se viene en conocimiento que se ha sacado de sobre el piso firme no menos de cinco metros de turba, que el terreno se ha rellenado con pedregullo, que se han construido tres o cuatro empalizadas de palos a pique para detener el pedregullo que forma el gran malecón de frente al mar y que todas esas obras representan mucho más trabajo de lo que exigió la construcción de las habitaciones y dependencias que paso a describir."

"Comenzando nuestra visita por la derecha, encontramos en primer lugar el varadero para los botes y a continuación, en una casilla de 16 metros de largo por 6 de ancho, la panadería, ... (continúa describiendo las construcciones y aparece un dato interesante) "... A continuación se hallan seis calabozos de piedra, con cielo raso y piso de madera, sistema celular. El conjunto forma un quiosco de piedra..."

Entre las construcciones corría un chorrillo que aunque presenta aguas amarronadas y de un PH muy ácido potables. Este chorrillo por parte es ancho y todavía hoy se pueden ver los restos de un puente y de una especie de embalse donde se canalizaba el agua. Este canal todavía es posible encontrarlo hoy cerca de la construcción de material y debajo de la primera capa de piedras de la playa. Está confeccionado de tablas y tiene unos 30 cm. de ancho.

Pero continuando con el mismo relato de Carlos Rafael Gallardo vemos que no tomaban el agua del chorrillo: "... Cada casa tiene dos depósitos de hierro de 1800 litros cada uno, en que se junta el agua de lluvia, para beber, pues la de los chorrillos es intomable a causa del gusto y color que les da la turba..."

Existe un breve relato de Roberto Dabbene que vale la pena reproducir. Doctor en Ciencias Naturales viajó en calidad de "Naturalista Viajero del Museo Nacional de Buenos Aires" entre enero y febrero de 1902. Publicado en 1903 en el Boletín del Instituto Geográfico Argentino

(Tomo XXI):

"La oscuridad empezaba a envolver las costas de la isla y el mar tomaba un tinte más sombrío, cuando enfilamos la estrecha garganta medio escondida por un islote, y flanqueada de escarpadas montañas, que forma la entrada a Puerto Cook.

Unas pequeñas luces brillaban a lo lejos en la oscuridad del fondo de esa especie de callejón: era el presidio militar de la isla. Poco después estábamos anclados al costado del 'Azo-pardo'.

Puerto Cook es uno de los mejores fondeaderos de la isla, situado como está en el fondo de uno de los fiords que cortan profundamente la costa, el cual forma una bahía de unos 800 m de diámetro, rodeado por todos los lados de altas montañas. El presidio se compone de un cuerpo de edificio de unos cuantos galpones de zinc y madera alineados sobre una estrecha explanada que se extiende a lo largo del muelle. En ellos se alojan los penados. Otros pequeños edificios sirven de habitación al gobernador y a los oficiales y soldados que forman el piquete de guarnición.

A causa de la grande humedad, el piso de todas estas construcciones está levantado del suelo sobre estacas a una altura de más o menos 40 cm.

Frente al muelle que sirve de desembarcadero hay un palo de buque clavado en el suelo, el cual sirve de asta para izar la bandera y tiene además una campana con la inscripción 'Esmeralda'. Estos objetos pertenecieron al buque de ese nombre el cual se perdió sobre las costas de la isla.

A la izquierda hay un pequeño cementerio y más allá algunos ranchitos habitados por las mujeres de algunos penados, las cuales acompañaron a sus esposos y con ellos comparten allí su trágica suerte.

Actualmente hay unos doscientos de éstos que se emplean en los trabajos del puerto, de las casas, en las provisiones de madera, etc., bajo la vigilancia de un pequeño piquete de soldados; lo que no excluye goce de una relativa libertad, pues cuando no hay ningún trabajo urgente pueden ir por cualquier parte de la isla. Es difícil la evasión y el suelo húmedo y turboso no ofrece ningún recurso para que se ausenten por mucho tiempo. Por otra parte, el estrecho de Le Maire que separa la isla de la costa de Tierra del Fuego es demasiado peligroso para intentar atravesarlo con pequeñas embarcaciones..."

Cementerio

En cuanto al puente es probable que se trate de un camino que conducía al cementerio porque no es de utilidad para cruzar el istmo en

dirección a Vancouver. Aunque inaugurado en enero de "1900", como dice la placa de piedra bien tallada, tiene un buen número de cruces que según las crónicas pertenecen, entre otros, a dos naufragios. Lo cierto es que el aspecto es realmente tétrico dado que las tumbas cavadas en el turbal hizo que el movimiento de este haya desplazado cruces, rejas y lápidas presentando en este momento un espectáculo macabro. Unas tumbas hundidas otras levantadas con sus cruces inclinadas y corridas de la simetría con que fueron colocadas, da la sensación de que sus ocupantes no descansaran en paz, como si quisieran salir de tan incómoda prisión. Según los datos disponibles, muchas de estas cruces corresponden a los naufragos de la barca "Lina" de Hamburgo sinicstrada en marzo de 1900 en Cabo Cornell. El mayor Juan Grandon los encontró el 15 de marzo y trasladó los cadáveres a puerto Cook.

En una nota del diario El País del 13/08/1901 se hace referencia al cementerio: "... Cuando se penetra en la bahía se ve una calle enlosada que uno se figura que sea así como la calle Florida de Cook; más, al desembarcar, resulta que es una calle que conduce al cementerio del Estacionario, adornada con árboles que allí se han trasplantado y en cuyo recinto se ven las sepulturas, convenientemente arregladas cada una con una cruz, teniendo una inscripción dedicada al que allí descansa. Se ve una que indica los restos de los tripulantes de la barca "Lina", de Hamburgo, que el 15 de marzo del año pasado encontró el mayor Grandon en Cabo Conett, al centro de la parte N de la isla. Las otras sepulturas indican a los siguientes fallecidos: Alfonso Seguel, de Patagones; Teófilo Martínez y Marcos Bordet, entrerrianos, los tres soldados del piquete; Fermín Bazan, marinero y los penados Simón Rodríguez, paraguayo, Pedro Royal, belga, Vicente Avila, santafesino, Cruz Amarales y Manuel Puebla, mendocinos, Emilio Rojas, entrerriano. A los que hay que agregar tres penados más, de los que solo recuerdo los nombres de Martín Rodríguez y Pedro Carrasco..." (14 tumbas contra 22 que se pueden encontrar en la actualidad). Luego continúa con una descripción de los trabajos que realizaban los penados: "... En un paraje de tierra que se prepara hay un pequeño jardín-huerta, que está a cargo de un penado; pues allí todos tienen ocupación según sus conocimientos: los hay cocineros, panaderos, zapateros, sastres, peluqueros, enfermeros, carpinteros, que los hay muy buenos de ribera, herreros, entre los que figura un mecánico, ayudantes del despenso y de farmacia. Los demás, en horas

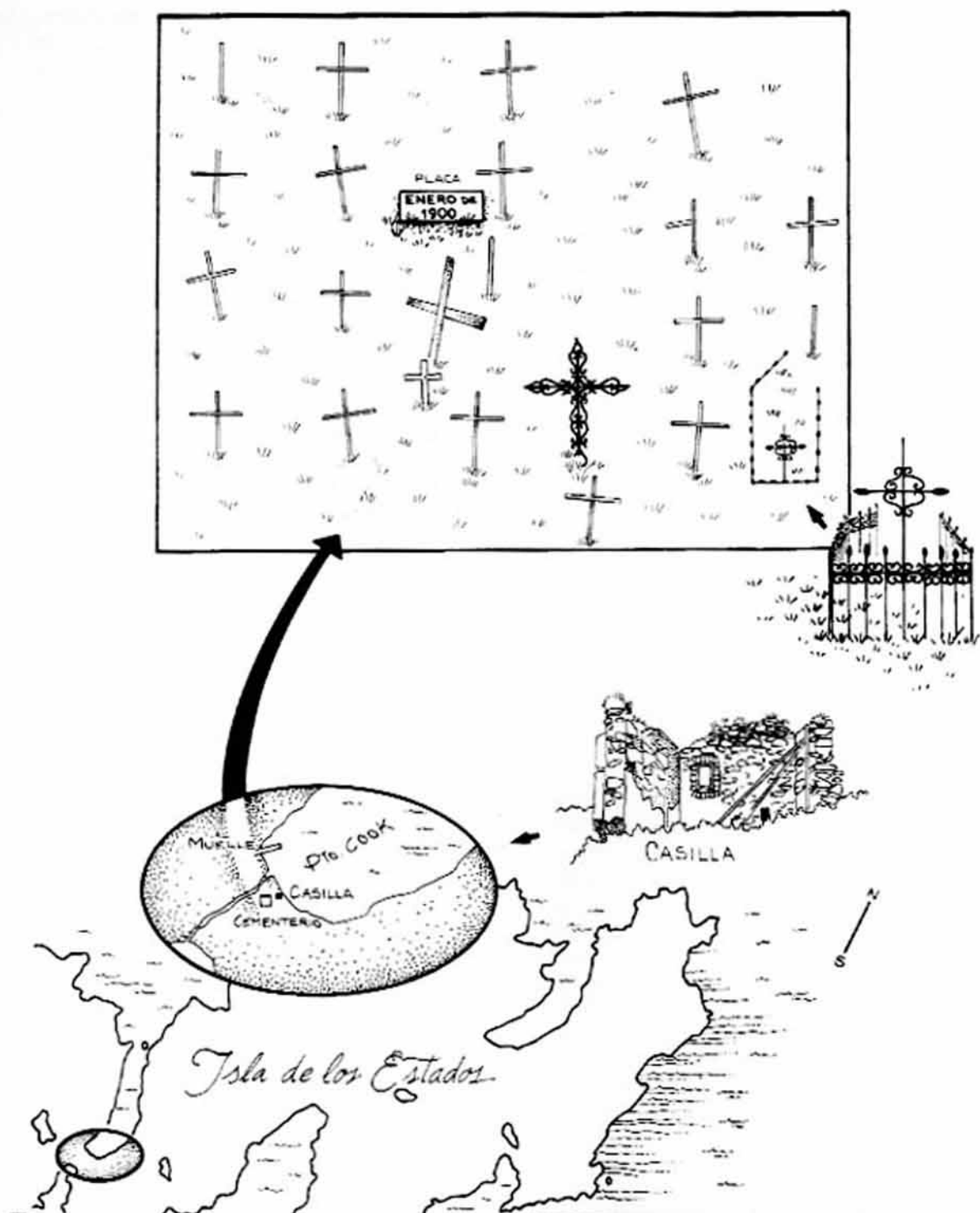


Foto de 1986.



estrictamente reglamentarias, se ocupan de cortar árboles o maderas que arrojan las mareas, para leña, si no pueden emplearse en otra cosa, otras en el pedregullo para los terraplenes y relleno de otros parajes que se desmontan, para quitar la humedad a los terrenos que circundan las construcciones, y en los que actualmente se construye otro departamento para penados, pues hasta el 17 de abril último el número de éstos se elevaba a 104."

Ya entrando un poco en la leyenda existen versiones que un tesoro se halla enterrado junto a alguno de ellos. También se dice que la tumba con la reja corresponde al capitán y su esposa. Lo cierto es que ninguna posee leyenda alguna. El resto de las tumbas corresponden a marineros, soldados del piquete y, lógicamente, a presidiarios.

Entre ellas están las del naufragio del navío "Swanilda" (28-03-1910). Capitán Alberto J. Paine. Viajaba con su esposa de luna de miel. Encalló en las rocas de la isla "Año Nuevo". Ambos fallecieron y fueron sepultados en este cementerio.

En cuanto a la construcción de material hay muchos que sostienen que se trata del destacamento policial que funcionó en el lugar (como ya vimos también podría tratarse de restos del "quiosco de material" levantado para las 6 celdas). Recordemos que la policía al ser autoridad civil siempre estuvo en toda zona donde se asentaban civiles para procurar guardar el orden. Es así como estuvieron en bahía Slogget, donde estaban los buscadores de oro, e incluso en las Orcadas. Al no ser militares no se trata de una fuerza de ocupación armada sino custodias del orden civil. Por otra parte la policía del territorio debió ocuparse de tareas como la de migraciones, aduana y custodia de la frontera, las que desde hace poco ejerce la Gendarmería Nacional en la Provincia.

La "casilla de Eyroa" y la presencia de Don Luis Piedra Buena

Lo cierto es que, muy a pesar de las placas recordatorias que hay en dicha casilla de material, no se trata de la famosa "casilla de Eyroa" que estaba sobre la bahía de Vancouver aunque se podía acceder desde puerto Cook.

Fueron muchos los naufragos que recalaron en el lugar, dejando su testimonio, mientras se dirigían a San Juan de Salvamento donde los navegantes sabían que existía una sub prefectura.

Pero veamos como encontró el lugar un visitante a fines del 800: nos referimos nuevamente al periodista Roberto J. Payró. En una excursión habían llegado desde el puerto de San

Juan de Salvamento en una embarcación de dicha sub prefectura. Lo acompañaba un médico que luego tuvo mucho que ver con el traslado del presidio militar y de la sub prefectura.

Pág. 313. *"¿Y la famosa casilla de Eyroa? -pregunté al alférez Lezica.- ¿Dónde está?"*

-Allá, a la derecha, sobre Vancouver. Desde aquí no se alcanza a ver.

- ¿Está muy lejos?"

- No. A unos cuantos centenares de metros. No sé a punto fijo...

Todos anduvimos a la par durante un rato: pero el doctor Pinchetti y yo, embarazados con nuestra carga, complicada para mí con la máquina fotográfica que me golpeaba empecinadamente las espaldas, como avisándome de que sus últimos negativos no iban a servir nos rezagamos muy pronto, echando pestes contra el turbal en que se hundían los pies, y contra la presión atmosférica que hacía trabajar sin descanso los pulmones..." (ahora lo llamaríamos falta de entrenamiento).

Pág. 314. *"... Encontramos algunas vigas empotradas paralelamente en la turba, como carriles, y que sin duda han servido para transportar embarcaciones de un puerto a otro..."*

Pág. 315. *"Habríamos andado unos trescientos metros para llegar hasta allí. Desde nuestros asientos veíamos allá abajo, a la derecha, una casilla de hierro galvanizado, delante de la cual, y de una hoguera recién encendida con leña húmeda, se levantaban espirales de humo denso, que subía lentamente a mezclarse con las nubes. Algunos de nuestros marineros iban y venían haciendo los preparativos de la instalación bajo las órdenes del alférez Lezica. Había que reunirse a ellos, so pena de pasar por poco activos, si no por algo peor.*

Nos levantamos, dando un suspiro, y comenzamos a bajar, hicimos las de Blondin y pasamos las de Caín, atravesando sobre un tronco ensebado el arroyo de aguas amarillas que corre junto a la casa, pero después de eso tuvo término feliz nuestra odisea.

Entramos en la casa, que se compone de dos departamentos, a saber: una pieza cuadrada y una cocinita adyacente. Está construida con chapas de hierro galvanizado, y forrada por dentro de madera, menos el techo, una puerta da luz al interior, otra más pequeña se abre sobre la cocina. Su mueblaje se limita a unas cuantas camas portátiles, casi completamente desvencijadas, un banco largo de madera, varios tableros, en el techo los remos de dos embarcaciones, y junto a las paredes, y esparcidas por el piso, negras bolsas de sal, húmedas como si hubieran estado a la intemperie. En la pared del fondo, frente a la puerta, un tablero

contenía, en castellano, francés é inglés, la siguiente hospitalaria inscripción:

Aviso

Se ruega a los señores náufragos u otros que usen esta casa, la cuiden y gasten sólo los víveres necesarios para su sustento.

Buenos Aires, 1° enero de 1896. Antes la inscripción estaba perfectamente justificada por la existencia de víveres, y hablaba muy alto en pro de los sentimientos humanitarios de los dueños de la casilla, que así la ponían con sus enseres y basimentos, a disposición de náufragos y visitantes, pero en aquellos días no había provisiones que malgastar, y el letrado era simple recuerdo de tiempos mejores.

En las casilla de Eyroa hay de todo: platos, tazas, camas, conservas, cuanto se necesita...

Salvo las camas, en muy mal estado, la sal, y una provisión de balas de winchester, poco comestibles a decir verdad, nada de aquello había, ni tazas, ni platos, ni mucho menos conservas. Los loberos y otros merodeadores que han pasado por allí dejando las huellas de Alila, han quitado a los propietarios las ganas de renovar provisiones y vajilla, como lo demuestra otra inscripción grabada en el zinc con un clavo ó un cuchillo y que comienza diciendo: '¡Ojo! Esta casa fué saqueada y robada...' No copio la acusación íntegra, pues bien pudo el que la hizo equivocarse al señalar a los presuntos autores del saqueo.

— ¿Le extraña a usted, doctor? Pues lo extraordinario es que no se hayan llevado también la casa, ó se hayan calentado con ella, como han hecho los loberos con la que dejó la Romanche...

Sin embargo, cosas así han de respetarse, porque son respetables, y cada individuo que visita la casilla y se apropia lo que contiene, debería ponerse en lugar de los náufragos que pueden un día llegar a ella buscando socorros, y encontrar frustrada su última esperanza...

Cerca de allí, fuera del alcance de las olas de Vancouver, estaban, con la quilla al aire, los dos botes de la pesquería. Porque debo advertir que de una pesquería se trata, y que la cantidad de sal de que antes he hablado no está allí inútilmente: es para la conservación de los cueros de foca que se cosechan al sur de isla, u que sólo pueden beneficiar legalmente los herederos del comandante Piedrabuena, representados por el comandante Eyroa."

(de La Australia Argentina, de Roberto J. Payró)

Una visión reciente

Varias veces hemos visitado la isla y en particular Puerto Cook dados los trabajos que allí

hemos realizado. En una de las oportunidades escribí en mi libreta de apuntes lo siguiente:

"El acercamiento a la misteriosa Isla de los Estados, aunque se tenga la oportunidad de realizarlo muchas veces, siempre depara alternativas diferentes. A veces se presenta limpia y diáfana, con toda la majestuosidad que le brinda sus escabrosas montañas; otras veces las nubes la cubren totalmente dejando ver, cada tanto, algún pico que delata su proximidad. La segunda vez que íbamos hacia Cook, con intenciones de explorar un poco y filmar sus alrededores, nos acercábamos bajo un sol radiante mirando decepcionados cómo la isla se encontraba bajo un denso manto de nubes que la cubría totalmente. No creíamos poder tener tanta mala suerte, pero así era.

Pero como por arte de magia y ante una suave brisa del EN, las nubes comenzaron a desaparecer desprendidas por jirones, como si fuesen velos que se los llevaba el viento, permitiendo ver distintas partes de su geografía. El gigantesco telón comenzó a abrirse, de la misma forma que suele cerrarse y taparla por completo de manera tal que se puede llegar a dudar de su proximidad o incluso de su existencia.

Así es como pudimos apreciarla casi en su totalidad, con su altiva agresividad. Pero no estuvo visible por mucho tiempo, un denso campo de nubes avanzó lentamente desde el sur y a medida que entrábamos en el puerto nos envolvió una bruma cargada de agua.

No bien se pasa la entrada las aguas calman notablemente, sólo una pequeña olita originada por el viento pegaba contra la banda. Hacia el fondo de la bahía se vislumbran las balizas de enfílación y una pequeña construcción que pertenecía al presidio militar que existió en dicho lugar.

Hacia popa quedaba la entrada, que a medida que nos internábamos en la bahía se iba haciendo más chica. Como si fuese una boca gigante que nos iba tragando. A medida que avanzábamos lentamente el horizonte fue desapareciendo, dada la curva del saco, dando la sensación que la boca se cerraba y para muchos, por el cementerio que ha quedado, fue para siempre.

Clavadas en la arena de la playa vimos las estacas de lo que fuera el antiguo muelle y la línea de edificación. Frente a la pequeña construcción de piedras y ladrillos un palo cumpliendo la función de mástil tenía a su pie una bandera Argentina que las chicas se encargaron de dejar flameando. En abril de 1997 había dos placas colocadas por la Fundación Luis Piedra Buena recordando la famosa casilla de Eyroa.

Cerca de allí, un poco hacia el este, encontramos un pequeño santuario con la imagen de

"Stella Maris", protectora de los marinos, que fue colocada por el Rastreador A.R.A. "Bouchardo" el 25 de mayo de 1946. Desde allí y a unos 200 m hacia el sur, una gran cruz de madera, algo inclinada, señala el antiguo cementerio. Una lápida de piedra indica la fecha "Enero 1900".

Pasar de la playa al terreno que la circunda no es tarea fácil. Sucede que toda la zona está cubierta por turbales en crecimiento, esto hace que la diferencia de altura entre la playa y el resto de la costa sea en partes hasta de dos metros con la consiguiente dificultad de trepar por turba. Caminar por el lugar implica cantidad de resbalones y caídas en grietas llenas de agua de hasta un metro y medio de profundidad. Además de la

gran humedad reinante, pequeños arroyos subterráneos llegan desde las boscosas colinas que rodean el istmo, el cual separa Cook de Vancouver.

Volviendo al cementerio, si usted lo va a visitar no se comporte como un turista en busca de souvenirs y, por respeto a los que están enterrados allí y por otros visitantes que puedan llegar, no saque las cruces de su lugar e informe sobre cualquier novedad al Museo Marítimo de Ushuaia o al Museo del Fin del Mundo. Aunque parezca mentira, se ha podido comprobar robo de cruces y trabajos de excavación en las tumbas como así también diferentes extracciones realizadas con el fin de llevarse un recuerdo y de esa manera destruir lo que es de todos.



1997 - Aspecto actual de Puerto Cook. Única construcción de material.

Capítulo 17

Caza de pingüinos, lobos marinos y cetáceos

La caza de lobos marinos, pingüinos y pesca

Desde la época de la colonia la región de Tierra del Fuego fue un lugar muy visitado por buques loberos de todas las banderas. Al hablar de buques loberos hacemos referencia a aquellos que se dedicaban a la "pesca" de ballenas y completaban la carga con cueros de lobos marinos, su aceite y también el de los pingüinos. En realidad, para ellos se trataba de explotar una fuente de recursos naturales considerada inagotable.

Un episodio ocurrido en 1792 y que nos llega un poco por casualidad nos da una cabal idea del estado de abandono de los territorios (y sus costas) del sur del continente. Por el diario de navegación de Elizalde nos enteramos que el 12 de enero de 1792, estando en Puerto Deseado, entra una corbeta inglesa y su capitán, Thomas Middleton, le comenta a Elizalde que hace un año que se hallan en la zona cazando lobos. De inmediato Elizalde le explica que tendría que haber pedido permiso a los españoles. Como toda respuesta recibe del capitán inglés una excusa basada en que todo el tiempo de su estadía sólo llegaron al puerto un español y dos indios.

El jefe de la expedición le aclara entonces que a 10 leguas de distancia de establecimientos españoles no podía navegar ni pescar y que por eso, tendría que irse a otro lado. El inglés le pidió permiso para ir a la Isla de los Estados a lo que Elizalde asintió aclarándole que "por el art. 6º tan solamente podían desembarcar en costas desiertas al sur de nuestros establecimientos tonel fin de la pesca, sin poder formar establecimientos formal, si solo barracas, u otras obras temporales para dicho objeto".

Con esto queda en evidencia la poca importancia que se le daba a la Isla de los Estados y cuando se refiere a los "establecimientos tonel fin de pesca" es donde se procesa lo pescado o cazado.

Ya en el período independiente, la preocupación por los territorios del sur comenzó a partir de 1821 durante el gobierno de Martín Rodríguez que dictó, entre otros, un reglamento sobre pesca.

El 31 de enero de ese año el general Matías de Irigoyen, presenta una denuncia sobre los

excesos cometidos por los pesqueros extranjeros en las costas patagónicas: "Ellos concurren anualmente desde primeros de agosto hasta fines de enero, sin tener la menor consideración al período de veda para la reproducción, no sólo matan para hacer sus cargamentos, sino que destruyen a su partida para arruinar a los que aún quedan en faenas, y de este modo evitar la concurrencia en los mercados de venta. Los daños que resultan al país de esta conducta los prevé la razón más común y a no tomarse medidas sobre este proceder las bestias marinas y anfibia vendrán a concluirse".

A mediados de 1821, Gabriel de la Oyucla, comandante político y militar de Patagones, estableció el derecho de cinco pesos por tonelada y dictaba un reglamento de policía para la pesca: prohibía que se le diera muerte a las hembras y los lobos que aún necesitaban criarse y obligaba a cada buque a obtener un permiso previo para poder realizar la pesca, como así también abonar los correspondientes derechos. Necesitaba para poder hacer cumplir esta reglamentación un aumento en el número de tropas y un buque de guerra para asegurar el cobro de derechos "...los cuales deben ascender por un cálculo de aproximación a siete mil pesos en el año". Sin embargo, el cobro de derechos se les hacía imposible: algunos no querían pagar "ningunos derechos por no haber sido costumbre", otros declaraban que pagarían los derechos "a cañonazos".

Ricardo Caillet-Bois, (en su libro *Una tierra argentina. Las islas Malvinas. Ensayo basado en una nueva y desconocida documentación*), dice que las especies más buscadas por los pesqueros en la zona eran la ballena, el elefante marino y el lobo marino (de dos pelos) y continúa: "Se calcula que cada año más de sesenta navíos ingleses y norteamericanos abandonaban los puertos de sus respectivos países para dirigirse a los mares magallánicos, en donde algunos de ellos permanecían dos o tres años aproximadamente. Lesson, que reunió algunos datos sobre esta productiva actividad, señala que los navíos empleados en esta clase de navegaciones eran, por lo general, sólidamente contruidos y no bajaban de las trescientas toneladas. Tripulados por una veintena de hombres, llevaban como elementos indispensables,

además de seis yoles para la pesca de la ballena y una pequeña embarcación de unas cuarenta toneladas que eran destinadas para las islas donde se llevaba a cabo la pesca.

Una vez en el punto elegido se despachaban las embarcaciones menores en procura de las focas, las cuales, luego de ser muertas, eran cortadas en trozos de las que se obtenía, poco después, el codiciado aceite. Era común que, para realizar esta última operación, los balleneros desembarcasen en las playas desiertas y se instalasen en forma precaria...

Luego explica los desvelos de Don Luis Vernet, dueño de la explotación de las Islas Malvinas e Isla de los Estados y además Gobernador Político Militar de las islas, para poder hacer cumplir las reglamentaciones y los pedidos nunca escuchados por gobierno nacional de que le envíen un buque aunque sea chico pero artillado. Las quejas se suceden hasta que en 1830 debe volver a Buenos Aires luego de apresar tres buques norteamericanos y en 1833 se pierden las islas Malvinas (ver Anexo 7).

Quien inició este trabajo en forma independiente, en nuestro país es Piedra Buena. Como ya se vio en un capítulo anterior, se dedicó, para su sustento y el de su familia a la tarea de lobero, en su diario describe un período entre enero y marzo de 1875 durante el cual pudieron cazar aproximadamente 500 cueros.

Los cazadores diezmaron las colonias de focas de las costas. Las especies parecían ya en vías de extinción. Por eso, el 5 de octubre de 1880, se sanciona la ley N° 1.055 que prohibía la caza de lobos marinos bajo apercibimiento de embargo y venta por cuenta del Estado de las embarcaciones y obras terrestres dedicados a estas faenas.

A esta ley siguieron otras medidas tendientes a proteger esta riqueza. Por la ley 9.475 del 5 de agosto de 1914 se autorizó al Poder Ejecutivo a hacer ciertas concesiones, pero el gobierno siempre fue remiso a concederlas.

En 1923, por decreto del 15 de julio, temiendo la desaparición de los lobos de dos pelos, se declaró reserva nacional a esta especie y a las focas que tuvieran su hábitat en la Isla de los Estados y Escondida. Se desautorizaba igualmente a hacer faenas y cualquier otra operación a embarcaciones que llevaran a bordo despojos de estas especies.

Caza y faenamiento de lobos marinos

El 10 de marzo de 1936 la Isla de los Estados, islotes adyacentes y el grupo de islas de Año Nuevo fueron reservadas en su totalidad para actividades de la Armada.

En septiembre del mismo año el coronel del ejército Ernesto Sánchez Reinafé inicia un expediente ante el Ministerio de Agricultura solicitando autorización para efectuar la caza de lobos marinos de un pelo, en la isla de los Estados: "No ignora, dice en el escrito de presentación, que dichas islas están reservadas por el Ministerio de Marina, pero, aclara, al formular el pedido lo hace con la anuencia del señor ministro a quien dirige la solicitud."

Luego de extenderse en varias consideraciones en abono de su presentación, termina enunciando su propósito de llegar a la explotación continua de la caza durante todo el año, lo que representaría, dice, una ventaja más para el país, pues que se fomentaría, con ello la población de la costa sur con gente de trabajo y sus familias, en forma estable.

"El expediente que originó la presentación del coronel Sánchez Reinafé, es informado por la división piscicultura, que analiza las disposiciones del decreto de 13 de junio de 1923, que declara reservas nacionales, a los efectos de la caza y de la pesca, las islas Escondida y de los Estados. Analiza, asimismo, la presentación del recurrente desde el punto de vista de impedir la extinción del lobo de dos pelos, considerando que, prácticamente el decreto de 13 de junio de 1923, dicho de otra manera, es inocuo en cuanto a los fines que se propuso lograr"

Finaliza su informe manifestando que "podría accederse a lo solicitado por el recurrente, pero en tal caso, aclara, correspondería modificar el decreto de 13 de junio de 1923 a la vez que someter al permisionario al cumplimiento de ciertos requisitos que indica más adelante. Pero la dirección de ganadería, al elevar el expediente al Ministerio del ramo, estima no deben sucederse permisos como el que se considera mientras estén en vigor las disposiciones del recordado decreto del 13 de junio de 1923 y que no debe procederse a la derogación de dicho decreto, para resolver el pedido del coronel Sánchez Reinafé, porque ello constituiría una situación de privilegio. Pero admite que, en caso que se resolviera su derogación, ella se haga en forma tal que favoreciera en general a cualquier persona o entidad que quiera dedicarse a esas actividades, sujetándose, además, a las cláusulas que imponga el Estado."

Como en los casos anteriores, también en esta oportunidad fue consultada la Comisión de Organización de la Marina Mercante, por este informe sabemos que: "... En el párrafo sexto de la presentación se afirma que la explotación del aceite y de los cueros de lobos de un pelo constituirá una industria completamente nueva en el país.

Tal afirmación es completamente errónea, pues no solamente hace alrededor de 20 años que se obtienen regularmente los cueros de dichos animales en distintos puntos de nuestra costa sur, sino que se han faenado leones marinos en la misma isla donde se cazaron (...)

La explotación industrial del lobo de un pelo se reduce hasta el presente, en nuestro país, al cuero y a la grasa de la que se obtiene aceite, produciendo un promedio de 7 kilos por animal. Este aceite tiene aplicación en curtiembre para aumentar la flexibilidad del cuero destinado a suela; y en pequeña escala para la fabricación de jabón.

En Buenos Aires la industria de curtiembre utiliza los cueros para fabricar suela que tiene aplicación en la manufactura de zapatos, zapatillas, etc., por su mayor flexibilidad y menor tendencia a las rajaduras de la de vacuno. A fines del año 1935 fue vendida a los Estados Unidos de América una partida de 20.000 cueros, a \$0,35 el kilo bruto, para ser industrializados en forma que se ignora...

En el informe que el vicealmirante Abel Renaud, presidente de la Comisión, presenta al Poder Ejecutivo, el 14 de diciembre de 1936, recomienda: "Debe prohibirse en absoluto, toda clase de permisos para que personas ajenas a la defensa nacional residan en la isla de los Estados durante largos períodos de tiempo".

Sin embargo el informe llegaba tarde, el P.E., por intermedio del Departamento de Agricultura, dictó con fecha 12 de noviembre de 1936 el decreto que lleva el número 94.234 autorizando al solicitante la caza y fauna de lobos, de un pelo exclusivamente, en la isla de los Estados, al propio tiempo que lo obliga a observar varias disposiciones especiales que el decreto consigna en seis artículos dispositivos.

Cómo se efectuaba la caza de lobos según relatos del 800

Se trata de relatos algo novelados pero que reflejan gran parte de la realidad dado que habiendo presenciado los que se hacían hasta 1990 en Uruguay, espectáculo no es para nada agradable, aunque distaba mucho de lo que aquí se relata.

El procedimiento era muy sanguinario y salvaje, así lo demuestran las descripciones que a continuación transcribiremos textualmente. La primera de Fray Mocho, en su libro "Croquis Fueguinos" y la segunda de Roberto Payró en *La Australia Argentina*.

"De repente llegó Rodríguez: los lobos estaban afuera y parecía que era una tropilla de solteros, pues no había crías y habían dejado un sólo centinela en el desfiladero por donde hicie-

ron su ascensión a la playa. Habían dado muchas vueltas antes de salir, pues parecía que desconfiaban, pero ya estaban dormidos.

Réquerimos los garrotes y yo, con el corazón palpitante, salí detrás de Smith.

Íbamos agazapándonos: Matías, que iba adelante, nos hizo señas de detenernos y alzando su palo lo dejó caer sobre un lobo que dormitando a la entrada de una especie de despeñadero, por donde habían trepado sus congéneres, no le había sentido llegar.

- ¡A mal centinela, buena muerte!... - murmuró Smith.

Y continuamos la marcha penosa, arrastrándonos como culebras.

Cuando subimos a la cima había diseminados sobre las rocas planas unos trescientos lobos los que, gruñendo o roncando, se oreaban tranquilamente, resaltando su pelaje moro sobre las piedras negras y brillantes.

A una voz, atropellamos todos y la cumbre y el suave de la ladera costanera se hicieron una verdadera confusión: cada uno cuidaba de sí y trataba de llenar su tarea sin mirar a sus compañeros.

Fue una cosa horrible.

Los lobos rodaban aquí hacia el mar mugiente a que los llevaba su instinto, muriendo sin alcanzarlo y obstruyendo las pequeñas tajaduras y los declives, mientras que la sangre corría en hilos sobre la playa, destilando del áspero breñal; allá saltaban desde un picacho escarpado o de un reborde atrevido y caían alzando una nube de agua que nos salpicaba o se precipitaban en tropel por los surcos débilmente burilados por las olas sobre la piedra viva, arrastrando guijarros y pedruscos, cuyo ruido estruendoso se confundían con los gritos de los anfibios moribundos o asustados, con el crujido del peñón azotado, con el rugir del mar, con el silbido estridente del sudoeste que se quebraba en las peñas o sobre las olas, levantándolas, y con nuestra respiración anhelante, pues bajo la tensión de los nervios y la fatiga consiguiente a la ruda tarea emocionante, parecía que el aire faltara a nuestros pulmones. Un cuarto de hora a lo sumo duraría la bárbara escena y sobre las piedras quedaban tendidos cincuenta y ocho anfibios, que para nosotros representaban una fortuna y que eran el resultado de nuestro esfuerzo."

Payró, por su parte, relata la siguiente escena:

"Desembarcados, por fin, los loberos se agazapan circularmente alrededor de las focas para cortarles la retirada: para ello tienen que deslizarse rápida y sigilosamente, con movimiento combinado y simultáneo, de manera

que cuando los lobos se aperciban de su presencia, ya sea tarde para escapar... Comienza entonces el ataque con un tiroteo convergente de los rifles de repetición -winchester por lo general- que espanta a los animales y mata a muchos; el resto trata de ganar el agua, pero se les ha cerrado el paso, continuándose haciéndose fuego sobre ellos, y al fin, bramando lastimosamente, se retiran hacia las cuevas, si las hay en las roquerías, o hacia los peñascos más altos, arrastrándose bastante de prisa, ayudados por las aletas.

La verdadera matanza, el exterminio va a empezar. Mientras uno o dos, los mejores tiradores, quedan con el winchester para matar algún macho bravo que ponga a alguno en peligro, o para evitar la fuga de los más ágiles, los otros loberos hechan mano de los palos y avanzan sobre las focas. Cada garrotazo bien asentado en el hocico, causa un víctima. El puñal la última dándole la puntilla. El suelo queda pronto regado de cadáveres. Apenas si dos o tres logran escapar, precipitándose al agua desde alguna roca o pico. En menos de media hora, 200 o 300 lobos yacen ensangrentados, muertos a los pies de los cazadores.

Inmediatamente se procede a desollarlos, tarea que los loberos hacen con pasmosa rapidez, dejando para lo último los lobos de un pelo que han caído mezclados con los otros, y que tiran a un lado como cosa de poco valor. No importa que los animales respiren aún; los afilados cuchillos desprenden la piel, después de abrirla de arriba abajo, por el lomo y conservando la grasa a ella adherida, y la arrancan de aquella carne caliente palpitante, viva.

Los primeros 40 o 50 cueros son embarcados en el bote, que los lleva a la goleta, donde se desangran y salan, poniéndolos en barriles, mientras que la faena continúa en la roquería sin más descanso que el tiempo necesario para tomar un trago de aguardiente o un jarro de café, salvo cuando algún temporal impide el trabajo."

Caza y faenamiento del pingüino

En enero de 1935 el jefe de la división piscicultura, elevó al director general de ganadería un anteproyecto de decreto reglamentando la caza de pingüinos: "Informaciones obtenidas de entre la gente que se dedica al comercio de cueros y pieles, de las que resulta, dice que el interés por el negocio e industrialización del cuero de pingüino aumenta día por día y que a la fecha de su nota se industrializaría cualquier cantidad que llegara a plaza, cree del caso es de fundamental importancia dictar una reglamentación que establezca la explotación ra-

cional de la especie de que se trata a la vez que asegure al estado una participación en los beneficios de la explotación mediante un derecho de m\$ 0,25 por cada pingüino cazado".

El anteproyecto sigue su curso administrativo por distintas reparticiones hasta que en agosto de 1935, el Presidente de la Nación lo envía al Ministerio de Marina, donde es recibido por la Comisión de Organización de la Marina Mercante, donde su presidente, el vicealmirante Abel Renard, después de consultar a varios organismos, entre ellos a la Sociedad Ornitológica del Plata, desaconseja terminantemente el otorgamiento de concesiones para la matanza de pingüinos, e incluso piensa que deben retirarse de inmediato las existentes y que conviene propiciar la sanción de una ley que prohíba la caza de las aves productoras de guano.

En su informe, donde analiza uno por uno los artículos del anteproyecto, hay algunos datos interesantes:

"En el primer párrafo de foja 1, nota del Jefe de la división piscicultura de la Dirección de Ganadería, de fecha 28 de enero de 1935 que funda la necesidad de dictar el decreto, se llega a la conclusión de que: "... existe gran interés por esas actividades y que de ellas debe obtenerse un fuerte beneficio, y en el tercer párrafo, "... que el interés por el negocio e industrialización del cuero de pingüino aumenta día por día y que en la actualidad, 12 de enero de 1935, se industrializaría cualquier cantidad que llegara a plaza.

En el mismo primer párrafo consta que el Ministerio de Agricultura otorgó varios permisos para la caza del pingüino en la costa patagónica. Relacionando la información citada con el texto del memorándum de fojas 20, que tiene fecha julio/1935, se comprueba que esos varias concesionarios actuales ha influido de un modo tan lamentable en el mercado del cuero del pájaro niño, que seis meses cabales, han producido una baja del 50 % en el valor del producto: de \$ 1.00 en enero de 1935 a \$ 0,50 en julio siguiente; hecho que demuestra además el grave error que pudo inspirar la aseveración de que el interés por el negocio e industrialización del cuero de pingüino aumenta día por día, foja 1.

A fojas 16, vuelta se lee... la imposición de \$ 0,25 por cuero de pingüino cazado y faenado es lo bastantes pues, con esto, la actividad en cuestión exige de cada permisionario un gasto aproximado de \$ 0,50, por cuero enviado a plaza. Vale decir que, con \$ 0,25 de impuesto, el costo de producción es igual al de venta. Reducida dicha imposición a \$ 0,10 en el proyecto de decreto, cada cuero producirá una ganancia de

\$ 0,15 al que lo remitiera: los 200.000 cueros producirían pues una utilidad de \$ 30.000. Como a foja 1 se dice que el Ministerio ha otorgado varios permisos sin precisar el número, suponiendo que varios signifiquen tres, en este caso, y aceptando que una vez dado el decreto propiciado, cada interesado cazara el mismo número que sus competidores, aquella utilidad de \$ 30.000 tendría que dividirse entre 15 productores: tres que se supone ser los actuales varios, y 12 que esperan la sanción del reglamento proyectado para ponerse en condiciones de iniciar las faenas de inmediata foja 14.

Cada entidad ocupada en este negocio ganaría \$ 2.000 anuales...

Es natural pensar que los 12 individuos de foja 14 deben postular por la obtención de una ganancia superior a la mencionada. La explicación está en la absoluta carencia de medios que, en forma crónica, aqueja a las subprefecturas del litoral marítimo para hacer un servicio de vigilancia costanera, así sea rudimentario. Tal deficiencia asegura a cualquier individuo la más perfecta tranquilidad para cazar cuanto ser viviente de algún precio se aventure en el lugar de la concesión, a pesar de las inofensivas expresiones de 'sólo se permitirá' y 'no se permitirá' que, como es de práctica abundan en el proyectado decreto, y, a pesar de la presencia del técnico en biología, del artículo 12, que será mal alimentado, peor alojado; que no tendrá más medio de movilidad que el que le ceda el concesionario, cuando y cómo le convenga; y cuya técnica no es precisamente de las que capacitan para habérselas con aventureros del mar.

Ha de surgir también la idea de la vigilancia que podría ejercer la Armada accidentalmente, por medio de sus unidades. En primer término, jamás sabe un comandante de buque si existen concesiones; mucho menos cuáles son sus condiciones, y, si alguna vez ha ocurrido que mediante tenaz diligencia personal obtenga esas informaciones, tiene la desilusión de enterarse del contenido de documentos muy mal hechos, sin precisión en los límites, o en los cuales estos resultan encerrar extensiones enormes; confusamente redactados, conteniendo numerosas palabras inútiles, como ocurrió al que firma este informe cuando fue comisionado para examinar la supuesta sede de las autoridades de la 2da. Región Naval.

El último de los defectos señalados se advierte leyendo el artículo 4º de este proyecto de decreto. Dice así: 'La caza se suspenderá desde el 1º de noviembre hasta el 1º de marzo, pudiendo iniciarse desde que los pingüinos llegan a las

roquerías antes de la primera fecha y continuarla hasta que abandonen las mismas, después de la segunda'. Desde el momento que el decreto autoriza a cazar, ¿qué objeto tienen las palabras que siguen a la coma en lo transcrito? Su efecto es el de inducir a encontrar una razón a su presencia en el artículo, desvirtuando la atención de lo único que interesa: la fecha en que se puede empezar a cazar y la que fija la cesación de esa actividad.

Volviendo a las perspectivas de la supuesta industria es necesario admitir que si la actividad de varios concesionarios ha hecho perder al producto el 50 % de su valor en seis meses, la incorporación de 12 más traerá su desvalorización total en otro semestre. Su porvenir resulta entonces poco halagüeño.

Podría argüirse que la ganancia será aumentada por la venta de subproductos. Utilizando siempre las informaciones del expediente nos enteramos -foja 21-, de que 'ni el abono, ni el aceite tienen hasta hoy aplicación provechosa conocida ni ventaja alguna sobre productos similares de otro origen'. Es de suponer que, al decir abono, se entiende la substancia obtenida mediante la transformación del cuerpo del ave por un proceso físico químico.

A las consideraciones anteriores se agrega la de la razón de ser la afluencia de aventureros que quieren cazar pájaros niños. Ello está explicado en una nota que el respetado ornitólogo Dr. Roberto Dabbene publica en el próximo número de la revista 'El Hornero', es con el objeto de satisfacer un capricho de la moda femenina imperante, fabricando zapatos y carteras de cuero de pájaro niño.

La inconstancia característica de aquellas modas nos ha permitido apreciar la forma elegante de los pies de nuestras damas, sucesivamente calzados con pieles de animales más diversos: serpientes, lagarto, avestruz, sapo, etc. Pero en su gran mayoría tales caprichos eran inofensivos para las especies a las cuales se atribuye la procedencia del cuero, ya que se trataba de simples piezas de oveja hábilmente estampadas.

La volubilidad indiscutible del fenómeno que induce hoy a matar pájaros niños, hará cesar pronto la demanda de sus cueros; entre tanto se habrá fomentado la destrucción de varios centenares de miles de aves de esa especie para permitir el funcionamiento de una pseudo industria, precaria, efímera, estéril. Veamos cuáles pueden ser las consecuencias de ella enterándonos de la opinión del mismo hombre de ciencia mencionado más arriba, expresada en otro trabajo, fechado en marzo del año corriente y destinado también a ser publicado en



En la foto vemos un elefante marino ya preparado para retirarle la piel con la grasa cortada en cuadrados. Esta foto no está tomada en la Isla de los Estados, pero es muy ilustrativa sobre la forma de trabajar en una factoría de "campana". Muy diferente sería en una base ballenera donde el animal era tratado como si fuese una ballena.

'El Hornero': 'En estos días he tenido noticias de que se habían otorgado permisos para fines comerciales, para la matanza de 300.000 pingüinos por año, de la especie peculiar a nuestra costa atlántica.'

Esta matanza sería excesiva y terminaría en breve con estos simpáticos animales, por cierto no dañinos, como ya ha sucedido con el pinguin real, en nuestras costas; lo mismo que para los lobos de dos pelos y el elefante de mar...

La Comisión consultó también a la Sociedad Ornitológica del Plata, con cuyas informaciones llegaron a las siguientes conclusiones: "Los pingüinos se acercan a las roquerías en cantidades importantes para pasar el mes que dura el período de la muda, el cual es inmediatamente anterior al apareamiento. De modo que su cacería, con fines de utilización del cuero tiene que realizarse después de aquélla."

Como el pingüino es monógamo, y como su estada en tierra continúa después de la muda para la puesta de la incubación, es admisible pensar que sus sexos estén equilibrados en número; la matanza de 200.000 pájaros niños destruye entonces 100.000 parejas, que debían tener, dentro de los tres meses, 200.000 descen-

dientes. La autorización para cazar 200.000 aves de esta especie implica la destrucción de 400.000 pingüinos anualmente.

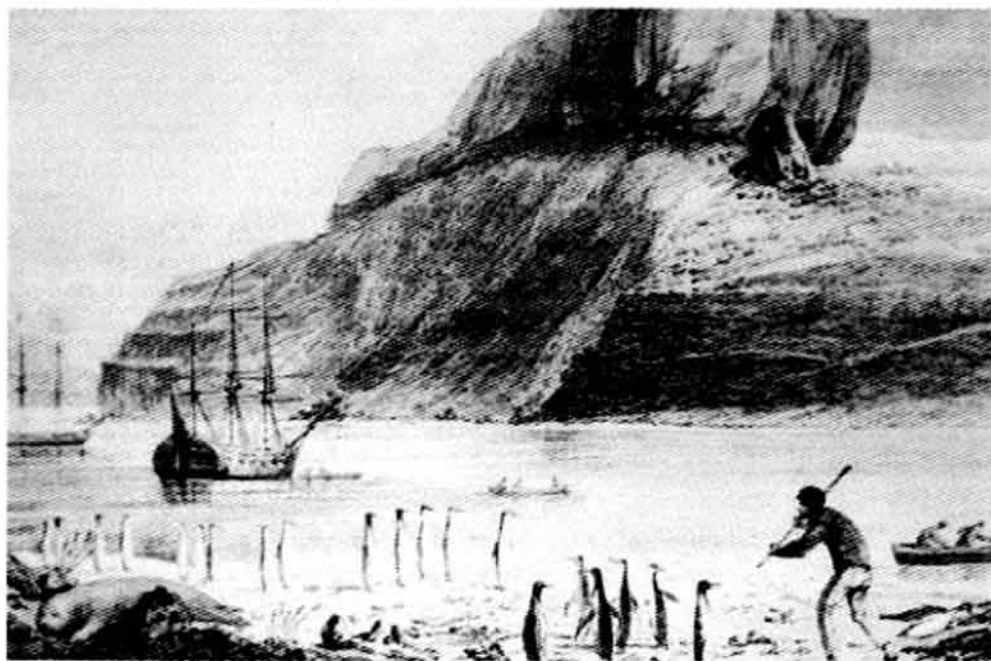
La verdadera fuente de beneficios que se debe a las aves marinas, es la de la explotación del guano.

Los yacimientos de guano deben ser explotados racionalmente para no destruirlos irremediablemente. Naturalmente que otorgadas las concesiones para extraerlo, sin vigilancia permanente, es resolver su agotamiento; pero aunque se les explotara convenientemente, la matanza de los pájaros que contribuyen a regenerar dichos yacimientos tendría el mismo resultado."

Caza y Pesca Marítima

En 1935, la Compañía Argentina de Pesca, fundada en 1904, se dirige al Ministerio de Marina con motivo del proyecto de Ley de Caza y Pesca Marítima, despachado en 1930.

Objetaba la disposición sobre personal de los buques nacionales, el personal debía ser argentino, en la siguiente proporción: 10 % desde la promulgación; 20 % a partir de los cinco años; 50 % a los 10 años y 75 % desde los 25 años. La



Los pingüinos también fueron un recurso natural tanto por el aceite como por la carne y en especial los huevos. En la foto vemos una típica cacería; común en todo el hemisferio sur. También podemos ver un ejemplo de recolección de huevos, en este caso como actividad dominguera en las islas Malvinas.

compañía aducía que tan sólo Noruega tiene hombres preparados para afrontar las dificultades que se presentan. Para confirmar sus aseveraciones presenta un informe del teniente de navío don José Schwarz, quien estuvo seis meses a bordo del buque-factoría "Lansing", como agente oficial del Ministerio de Marina, de este informe pueden sacarse datos de interés sobre el trabajo: "... Hará unos diez años aproximadamente fui designado por el Ministerio de Marina para hacer una campaña a bordo del buque factoría 'Lansing' perteneciente a la compañía Globus, dedicado a la caza y faenamiento de ballenas. Fue durante mi larga permanencia (seis meses en alta mar, sin tocar puerto), a bordo de este buque, que he podido apreciar las distintas actividades desplegadas por el personal del mismo y de los buques auxiliares, comprobando que para esta clase de trabajos, son necesarios hombres de mar bien probados, aclimatados para los rigores de estas latitudes y adecuados para el sistema de vida y alimentos que deben soportar.

La faena es dura tanto en el buque factoría como en los balleneros, la tarea múltiple y muchas veces sin horario. El personal es dedicado tanto a la faena del descuartizamiento del cetáceo como para limpiar los tanques que en viaje de ida contienen carbón y destinados a ser llenados con el aceite producto final del proceso; no se hacen generalmente distinguos y solamente los capataces gozan de ciertas prerrogativas.

Cuando la caza es abundante se forman tres turnos de trabajo, uno diurno compuesto por el personal común de cubierta que trabaja de 6 a 20 horas, otro de 20 a 24 horas compuesto por el personal auxiliar y el tercero de 0 a 4 horas compuesto por el personal de foguistas y máquinas francos de guardia. En general el faenamiento de la ballena se hace al costado del buque factoría, debiendo el personal trabajar sobre la misma o desde chinchorros o chalanas de pequeñas dimensiones, significando esto mojaduras que con el frío intenso propio de esa región; un trabajo por demás duro y desagradable.

La alimentación de la tripulación es uniforme de oficial a tropa y en general de muy mala calidad. La falta de alimentación adecuada produce como en el caso del 'Lansing', el beriberi en parte de su personal.

La falta de higiene, la incomodidad y sobre todo el clima, producen frecuentes casos de tuberculosis, a pesar de que el personal es, previo a su contratación, revisado por dos médicos, el de abordaje responsable ante el Comandante y el de la compañía de seguros.

Los sueldos son sumamente exigüos, teniendo cada hombre de la tripulación un porcentaje

variable según su puesto, sobre la cantidad del producto obtenido.

Aparentemente la explotación del obrero contratado a bordo de estos buques es el máximo, sin que estos presenten mayormente queja por el exceso de trabajo, mala comida y mal trato, pero hay que tener en cuenta los siguientes factores:

1º. En el país de origen, la vida es difícil en tierra; el pueblo se dedica a la explotación de las riquezas del mar, y en la cual, por otra parte, la competencia es grande.

2º. Las compañías se forman por contribución de grandes cantidades de pequeños accionistas que en general resultan ser al mismo tiempo, tripulantes de esos buques. Tienen así la ventaja de obtener trabajo seguro y al mismo tiempo controlar la marcha del negocio. Así se explica que en estos buques no hay protestas por mala comida, pues todo lo que se ahorre va en ganancia de los accionistas; no hay protestas por exceso de trabajo, pues mayor cantidad de aceite obtenido, produce, primero, mayor porcentaje de paga y segundo, mayor rendimiento de las acciones..."

También la Comisión de Organización de la Marina Mercante presentó un informe, por el nos enteramos que: "El producto de cada cetáceo se reduce a su grasa y al abono que se obtiene de su carne. Las barbas de ballena, antiguamente objeto de comercio lucrativo, han sido totalmente sustituidas por productos sintéticos más baratos y de iguales o mejores condiciones para su objeto.

Aquella grasa sirve de base para la fabricación de margarina, sustituta de la manteca en ciertas comarcas de Europa, y de jabones.

Entre nosotros la margarina no ha tenido aceptación pues no puede competir con la manteca abundante y barata de que se dispone. La fabricación de jabones cuenta con muchas otras sustancias grasas más económicas de las que se obtiene la ballena. Por consiguiente, la industria del aprovechamiento de este producto no tiene razón de existir en nuestro país, y efectivamente no existe.

Por otra parte, no utilizamos fertilizadores de la tierra que hagan ventajosa su introducción en cantidades importantes y, si los necesitáramos, tendríamos muchas otras fuentes de producción más económicas, como resultan en primer término los abonos semejantes producidos por los frigoríficos.

En consecuencia, la totalidad de los productos utilizables obtenidos del cuerpo de la ballena es exportada.

"La caza de la ballena no nos interesa entonces como base de alguna otra industria nacional."



Las fotos de la caza de lobos marinos corresponden a una publicación del Ministerio de Marina de 1937. Son fotos tomadas en Isla de los Estados en Cabo Connett. Luego se procedía a cuerearlos y derretir la grasa.

Las conclusiones que sacó la Comisión es la siguiente: *"En el momento presente los marineros argentinos son completamente inútiles para formar tripulación de buques dedicados a la caza y faenamiento de ballena"*.

En conversaciones personales con el Capitán del buque "Harpon", Don Carlos Nobile, nos relató cómo en esos años llegaba, desde el puerto de Montevideo, con los escasos medios de navegación hasta las islas Georgias y esperaba a que la niebla se disipara o mejorara el tiempo para entrar a puerto. En muchas ocasiones salían a buscarlo y mostrarle la entrada aunque fuese él todo un experto. Sucede que al ser montañosa y la navegación por estima, dado el mal tiempo que caracteriza el lugar, no era tarea fácil realizar la aproximación al puerto.

Con respecto a los hombres que allí trabajaban me expresó: *"Realmente eran de otra raza, no les importaba el clima, podían trabajar en alta mar totalmente ebrios, cosa que solía suceder solo para las fiestas de Navidad, dado que ese día regresaban todas las unidades a puerto y festejaban durante la noche entera y lo más sorprendente era que al día siguiente salían a navegar; y sin siquiera dormir"*.

Don Carlos Nobile con su buque era el que llevaba suministros, sea de procedencia ar-

gentina o europea. También realizaba el traslado de hombres y algunos productos ya elaborados. En cuanto a este punto nos explica cómo se realizaba la fiscalización en aquella época. Nos dice que era muy efectiva: *"Cada empresa podía faenar hasta obtener una producción de una cantidad 'X' toneladas. ¿Cómo lo controlaban? Sencillo, sólo dejaban la cantidad de toneles autorizados para faenar y cada tanto pasaba el fiscalizador inglés. Es que la factoría se hacía en tierra. Con los buques factoría todo cambió. ¿Quién puede fiscalizar cuánto industrializan?"* Realmente una teoría práctica y sencilla, como la de todo verdadero hombre de mar, no de los de sillón.

Es así como nos relató la caza de elefantes marinos que a tiro de fusil capturaban. Pero requería toda una técnica que era aproximar al animal a un punto donde con la ayuda de la marea pudiese ser remolcado por un bote hasta el lugar de faena. Otros tiempos, cuando no se sabía el efecto que se estaba causando.

Pero es evidente que el punto que más afectó a la empresa para dejar de portar la bandera Argentina fue el de la mano de obra local a ser utilizada en los trabajos. ¿Alguno se habrá preguntado de dónde sacar vikingos o es que sólo querían acomodar algunos "ñoquis"?

Capítulo 18

Naufragios

Naufragios en los alrededores de la isla de los Estados

Un tema que a todo el mundo apasiona es el de los naufragios. El Golfo de Méjico y el Mar Caribe guarda en las profundidades cientos de buques cargados con todo tipo de carga y en casi todos ellos oro y plata provenientes de las colonias españolas, sean de América o de Asia. Los motivos fueron los traicioneros arrecifes, las tormentas tropicales, las guerras entre naciones y los piratas y corsarios. Es así como lugares estratégicos como "Cayo hueso" (Key West) la especialidad era el saqueo del buque con la obligación de rescatar a los naufragos. Altos mangrullos, en los grandes depósitos de objetos rescatados, tenían vigías día y noche, y cuando veían un buque irse contra los arrecifes hacían sonar la campana y el operativo comenzaba. Es así como en la actualidad está el cargamento del "Atocha" y por las calles se pueden comprar monedas de oro y plata de todas las épocas.

En la región austral, nada más lejos de todo esto. Las fuertes tormentas de los sectores sur-sudoeste y nor-noroeste con vientos huracanados y la confluencia de dos océanos con olas majestuosas hundió a cientos de navíos, especialmente en el siglo XIX. Pero no fueron sólo las tormentas, que cualquier marino de vela sabe que la mejor manera de pasarla es con poco paño o corriéndola hacia mar abierto, sino las súbitas calmas y las fuertes corrientes que en la era anterior a la máquina a vapor eran un peligro casi mayor. Si a eso se le suma la poca visibilidad dada la falta de luz solar durante el invierno y la niebla característica de los días calmos con la deficiente cartografía, nos da un panorama más que siniestro.

Pero como si todo lo expuesto fuera poco debemos agregar la baja temperatura del ambiente, al igual que la del agua y la total ausencia de ayudas a la navegación (llámese faros, balizas o referencias) y que el lugar estaba deshabitado de europeos y, lo que es peor, los indios de la zona (los yamana) tenían fama de antropófagos. Recordemos que recién en 1884 se instaló el primer faro en la región austral (el Faro del Fin del Mundo).

En épocas donde la navegación era astronómica (observación de los astros, ya sea el sol o

las estrellas), navegar por una región donde 280 días al año está nublado era más al tanteo y estima que con datos precisos. Por otra parte la única forma de ajustar el cronómetro marino para corregir la longitud era con un punto fijo y conocido, como la luz de un faro (la hora oficial todavía no existía) o la ubicación de una isla o una montaña; es así como navegar por la región era un gran desafío, casi podríamos decir que era como volar hacia otro planeta por instinto.

Lugares como el cabo de Hornos y la isla de los Estados eran siniestros. Se los buscaba constantemente para estar seguros de no llevárselos por delante y para pasarlos lo más rápidamente posible para dejarlos atrás. Por otra parte la isla de los Estados es el único escollo que encuentran los elementos en su desenfundada carrera del sud oeste hacia el norte pero paradójicamente la mayor cantidad de hundimientos se da del lado norte, y digo la mayor para no decir que el 90 por ciento de los ocurridos en la isla son del lado norte, teóricamente del lado protegido de las terribles tormentas. Eso es por las calmas, las fuertes corrientes que oscilan de 4 a 8 nudos según el lugar, y que al aproximarse a la isla chocaban con piedras, restingas, islotes y otras islas mayores como las de "Año Nuevo" que están al norte de la isla.

Otro factor muy importante es que de tanto hablar de los vientos huracanados del sud oeste que azota el Cabo de Hornos casi nadie comenta los fuertísimos vientos del norte y noroeste que azotan todo el Atlántico sur en la región patagónica y fueguina. Así es como buscando el paso del Cabo de Hornos muchos buques naufragaban en Península Mitre y en la Isla de los Estados.

Para muchos estudiosos el problema se reduce a que hacia fines del siglo pasado las compañías armadoras querían deshacerse de sus grandes buques a vela y reemplazarlos por vapores. Primero debemos recordar que para ciertas cargas, como carbón, guano, nitrato, lana y cereales los vapores eran anti económicos dada la gran cantidad de carbón que necesitaban para hacer un cruce oceánico. Por otra parte hubo más naufragios porque también coincide con una mayor navegación de la costa este a la oeste de Estados Unidos (fiebre del oro y la conquista del oeste) y hacia Australia.

Los vapores utilizaron el estrecho de Magallanes pero recién en las últimas dos décadas del 800 y hasta la apertura del Canal de Panamá que marcó el fin de la navegación austral.

Debe de ser cierto que muchos buques fueron enviados a naufragar por ciertas ordenes secretas que tenían sus capitanes pero de muchos de esos naufragios los buques no estaban asegurados. Por qué: muy fácil, si venían en lastre o con carga de guano no valía la pena asegurar barcos totalmente amortizados. Prueba de ello es que varios de los buques que se dicen fueron hechos naufragar para cobrar el seguro, no poseían ningún seguro. Esa fue la respuesta del Lloyds de Londres tanto ahora como en aquella época donde buque, lastre y naufragos quedaban a la buena de Dios debiendo las autoridades locales costear el flete sea del remolcador (caso del remolcador "Amadeo" de Punta Arenas) como de los naufragos que querían regresar a su país de origen.

Una pregunta que nos llega al Museo Marítimo con frecuencia es si sabemos los nombres de las familias de la región que se asentaron por algún naufragio, como se da en casi todas las partes del mundo. En Ushuaia, y podríamos decir que en toda Tierra del Fuego, no conocemos ningún caso. El único que sabemos que se quedó fue un naufragio del "Duchess of Albany" (1893) que vivió con los indios hasta que finalmente desapareció.

Intentos para que la zona fuera más segura

Varias acciones se realizaron para brindar una mayor seguridad en la región. Como vimos, aunque no muy bien ubicado, el Faro del Fin del Mundo en la isla de los Estados fue uno de los elementos. Enseguida apareció en los avisos a los navegantes y tuvo una gran repercusión mundial.

En el primer mapa de Tierra del Fuego realizado por Julio Popper después de su expedición de 1886 figura el faro y además una advertencia que indica que los indios al sur de bahía San Sebastián no son hostiles. Esta era una gran preocupación y los misioneros Anglicanos asentados en Wulaia, Ushuaia y las islas Malvinas dotaban a los indios que evangelizaban, de un cartelito indicando que no eran "caníbales". Muchos de estos nativos fueron los responsables de salvar muchas vidas, en especial en los alrededores del Cabo de Hornos.

La Misión Anglicana fue la primera en dar asistencia a los naufragos. Estaban asentados en la península de Ushuaia desde 1870 y su fama fue tan grande que durante mucho tiempo después de asentarse las subprefecturas de San Juan de Salvamento y la de Ushuaia y luego Buen Suceso y Bahía Thetis, que las

noticias que circulaban por el mundo le asignaban a los anglicanos todos los salvatajes y ayudas brindadas por las subprefecturas.

Esta situación motivó una carta enviada a las Embajadas y Consulados asentados en Buenos Aires y luego se publicó en los diferentes países un "Aviso a los Navegantes" indicando dónde podían encontrar ayuda. (Expediente N° T-2602/891 firmado por el Tte. General Dn. Julio Argentino Roca que en ese entonces era Ministro de Interior - 1° de mayo de 1891. Este expediente tuvo origen en los reclamos de Don Mario Cornero, Gobernador del Territorio.)

Relatos de Naufragios

Nuevamente a modo ilustrativo volvemos a la obra de Roberto J. Payró:

La Australia Argentina, primera edición: Pág. 223. "Bove habla de varios naufragios anteriores a la fundación de la subprefectura: el del 'Jess', barco de 2.000 toneladas, el Año Nuevo, el del Vergeri, del Pactolus, del Capricorn..."

Desde 1884 cuéntanse dieciséis, rodeados de circunstancias más o menos dramáticas, que narraré brevemente aquí, siguiendo el orden de las fechas en que han ocurrido, y sin detenerme a vestirlos con descripciones y adornos innecesarios.

I. el 20 de enero de 1885 naufragó la barca italiana **Ana de Génova**, de 800 toneladas de registro, que tripulada por catorce hombres iba de Génova a Valparaíso con cargamento general.

Sorprendió una calma estando muy nebulosa la atmósfera, y la corriente dio con ella en la costa, entre los puertos de Cook y Año Nuevo. Afortunadamente salvaron todos los tripulantes, que fueron socorridos en San Juan.

II. Poco después, el 4 de marzo y con un tiempo semejante, pues había cerrazón, viento en calma y mar de leva, la corriente arrastró a la barca inglesa **River Lagan**, de 852 toneladas de registro y 1.250 de cargamento general, llevándola sobre una de las islas de Año Nuevo, donde naufragó. Iba de Glasgow a Valparaíso. Sus diecisiete tripulantes se salvaron.

III. Pasó algún tiempo sin que se tuviera noticia de otros naufragios, hasta que el 18 de octubre de 1886 ocurrió el de la fragata inglesa **Mountaineer**.

Este buque, de 1886 toneladas de registro, cargado con 2100 de carbón de piedra, iba de Hull a Wilmington, California... Llevaba veintiocho tripulantes.

El 9 de octubre dobló el cabo San Juan en dirección al Pacífico, y sólo el 16, hallándose frente al Cabo de Hornos, se notó fuego a bordo.

El capitán mandó sin pérdida de tiempo toda la gente a la bodega para reunir todo el carbón hacia el centro del buque. La atmósfera era irrespirable, y hubo que sacar a dos de los marineros, casi asfixiados. Renuncióse, entonces, a la tarea.

Encaminando sus esfuerzos en otra dirección, el capitán ordenó que se cerraran herméticamente las escotillas, para tratar de sofocar el incendio. El fuego continuó aumentando. Se armaron mangueras, se intentó inundar las bodegas, pero todo fué inútil. El humo denso que escapaba por todas las rendijas, era mayor y más negro cada vez...

Aquel día la *Mountaineer* se puso al habla con otra fragata inglesa, la *City of Athens*, cuyo capitán invitó al del primero a seguir más al oeste ó a abandonar el buque. La *City of Athens* recibiría a su bordo a toda la tripulación. Pero el capitán de la *Mountaineer* prefirió seguir rumbo a la Isla de los Estados, y recalcar en alguno de sus puertos para tratar de salvar el barco.

El 17, hallándose a los 57 grados 47 minutos de latitud sur y 69 grados 40 minutos de longitud oeste de Greenwich, comenzaron a producirse explosiones de los gases acumulados en la bodega, y se hizo urgente el abandono del buque.

Había tres barcos a la vista, a una distancia de cuatro ó cinco millas: se les hizo señales, pero no las contestaron y siguieron su derrota...

El 18, a las diez de la mañana, se avistó la Isla de los Estados a una distancia como de 25 millas, y se hizo rumbo hacia *Back Harbour*, que queda exactamente al sur de San Juan del Salvamento.

Pág. 225. Pero desgraciadamente sobrevino una neblina tan densa, que hizo casi imposible situar el buque, mientras el peligro aumentaba a cada instante, las explosiones se sucedían más terribles cada vez, y por las escotillas de popa y proa, que se habían levantado, saltan torbellinos de humo y llamas... Imposible permanecer un minuto más a bordo... Eran las tres de la tarde.

Se arriaron los botes, embarcóse en buen orden toda la tripulación, y bogando con brio llegaron a las cinco y media a *Back Harbour*, donde desembarcaron rendidos de fatiga.

El capitán no salvó nada, ni sus papeles, ni una suma de dinero que tenía en la cámara, con la que desde un principio fué imposible comunicar.

Los naufragos sólo habían conseguido llevar viveres para dos días, y no conocían la existencia de la subprefectura de San Juan. Pero el capitán había visto luz en Punta Laserre, supu-

so que habría allí un faro, y resolvió en consecuencia enviar al día siguiente una comisión compuesta del segundo piloto y siete marineros, para que cruzaran el istmo que separa a ambos puertos. Urgía obtener provisiones, pues de otro modo los 28 naufragos estaban condenados a morir de hambre en plazo breve.

Los comisionados tomaron hacia el nordeste, llegando horas después frente a la subprefectura, separados de ella por el ancho de la bahía. Hicieron señales con humo, disparando algunos tiros, y a las tres de la tarde la gente de la subprefectura atravesó en un bote para prestarles auxilio.

Quedaron los marineros en San Juan, y el segundo piloto de la *Mountaineer*, con un hombre que le dió el subprefecto para que lo acompañara, fué en busca de sus compañeros, que se pusieron inmediatamente en marcha, menos cuatro que, por enfermos, hubo que ir por ellos en bote al día siguiente.

La *Mountaineer*, incendiada, pasó, llevada por la corriente, por delante de San Juan como un inmenso brulote, y fué a embicar en la costa este del cabo San Antonio, donde más tarde se encontraron sus restos...

IV. En la isla nordeste del Año Nuevo, con tiempo de calma, naufragó el 26 de mayo de 1887 la barca inglesa *Garnock*, de 700 toneladas de registro y 1015 de carga general, que iba de Londres a Victoria, en la isla Vancouver. Sus diecisiete tripulantes lograron salvar.

V. El 23 de junio de 1887, naufragó la fragata inglesa *Dunskerg* en el cabo San Antonio.

VI. El 5 de julio: barca inglesa *Colorado*, en cabo San Vicente (Tierra del Fuego). Era de 800 toneladas de registro y llevaba 1100 de carbón, de Cardiff a San Francisco.

No se conocen detalles de estos dos últimos naufragios, pues las tripulaciones fueron salvadas por el vapor *Mercurio*, el 20 de agosto del mismo año. (Nota: al final de la sección damos los detalles brindados por el "Maritime Information Centre de Londres, en 1992).

VII. El 11 de abril de 1888, a eso de mediodía, avisaron del faro a la subprefectura, que un bote con dieciséis hombres se dirigía al puerto.

Al acercarse al faro quisieron atracar, lo que les fué imposible, por lo erizado de la costa, en que la rompiente es enorme en todo tiempo y haría pedazos cualquier embarcación. Los infelices tripulantes del bote pedían agua a gritos.

Como el desembarco es impracticable allí, se les hizo seña de que entraran al puerto, lo que hicieron, apelando a un último resto de fuerzas. En efecto, cuando llegaron junto al muelle, fué preciso desembarcar en brazos a muchos que ya no podían moverse, tan extenuados estaban.

Eran naufragos, tripulantes de la barca inglesa *Glenmore*, que tres días antes se había perdido en Tierra del Fuego, cerca del cabo San Vicente, a tres millas y media, más o menos. Iban en el bote el capitán, los dos pilotos, y los tres marineros de la barca. Como único recurso quedábales cinco latas de dos kilos de carne conservada, y ni una sola gota de agua. En cada uno de los días anteriores habían comido entre todos, una sola de esas latas, tratando de que les duraran lo más posible. (Nota: al final de la sección los datos aportados por el "Maritime Information Centre").

Llegaban tan extenuados y habían padecido tanto con la humedad y el frío, que no podían hablar, ni menos caminar. Para colmo de desdicha, el bote se había abierto un rumbo, que compusieron como mejor les fué posible, peor el agua entraba, y como no tenían baldes, veíanse obligados a achicarla con los sombreros y las botas.

La *Glenmore* había ido con rieles de acero, de Maryport a Montevideo, de donde salió en lastre para Talcahuano, el 24 de marzo.

Cerca de Tierra del Fuego cambió repentinamente el viento, que la arrojó sobre la costa; el mar, muy agitado, la hizo pedazos en seguida.

VIII. Otra víctima de la calma y de la corriente: La barca inglesa *Córdoba*, de 530 toneladas de registro, con 786 de carbón, y 12 tripulantes, naufragó el 27 de julio de 1888 entre cabo San Diego y Bahía Thetis (Tierra del Fuego). Los dos pilotos y cinco marineros fueron en un bote hasta San Juan. El capitán, con cuatro hombres y otro bote, se quedó en cabo San Diego a la espera de algún barco que los salvara. (Nota: más información del Maritime Information Centre al final de esta sección.)

IX. El 28 de julio de 1890, entre cuatro y cinco de la mañana, ocurrió otro naufragio a una milla al oeste de cabo Fourneaux.

El buque perdido era una barca inglesa de 558 toneladas de registro y casco de hierro, la *Seatollar*, que iba de Glasgow a Valparaíso, con cargamento general.

La *Seatollar* se vió obligada a recalar en las Malvinas, para reparar algunas averías sufridas durante el viaje. Zarpó el 26 de julio, y el 28 avistó tierra por estribor.

Una falsa maniobra la perdió, pues yendo en dirección al este, el capitán ordenó poner proa al norte, lo que la hizo embicar en las barrancas cortadas a pico de aquella costa.

Apenas se sintió el primer choque contra la roca, el capitán mandó arriar un bote por babor, pero un terrible golpe de mar lo arrebató junto con dos pilotos y siete marineros.

El capitán William Jennigs, corriendo a una muerte casi segura por salvar a su barco y su gente, echóse al agua llevando un cabo para atarlo en tierra, pero la rompiente furiosa lo arrebató, lo arrojó dentro de una cueva de lobos, y allí lo estrelló contra las rocas...

El buque se sumergió hasta más arriba de la cubierta, sólo se veía a flor de agua el castillete de proa... Los marineros sobrevivientes habían logrado subir al palo mesana, donde se mantuvieron algunas horas, que debieron parecerles eternas; de allí, buscando mejor acomodo, pasaron por los estays al palo mayor, en cuyas velas durmieron...

Después de descansar como fué posible en tan horrorosa situación, por el mismo camino de los estays pasaron al palo trinquete, y luego al castillete de proa. Después de varias inútiles tentativas para pasar un chicote a tierra, lo logró el velero Silas Batties, no sin grandes esfuerzos para trepar por la costa acantilada, que tiene allí varios metros sobre el nivel del mar.

Amarrado el chicote a tierra, pasaron por él el practicante de piloto Charles Surnbank, el cocinero Hardy y los marineros Clindinning y Brown, únicos que se encaminaron a pie hacia la subprefectura, a la que llegaron medio moribundos de extenuación y casi desnudos.

En este naufragio perecieron: el valeroso capitán Jennings, los pilotos Pooley y Joseph Bryden, los practicantes G.S. Snell y J. Lumsden, el carpintero Clark, y los marineros Docharty, Collie, Mullin y Juan Valenzuela, este último chileno...

X. Fragata inglesa *New York*, de 2.699 toneladas de registro, con 2.750 de carbón y cuarenta tripulantes.

Iba de Swansea a San Francisco de California, cuando el 20 de abril de 1891 naufragó, por corriente, cerrazón y calma, en una de las islas de Año Nuevo.

Los naufragos fueron recogidos el 21 por la barca alemana *Guttemberg*, que iba de Blyth, en Escocia, a Valparaíso. A bordo de la *Guttemberg* murió uno de los naufragos. Los demás fueron dejados en San Juan, porque la barca estaba muy escasa de víveres.

XI. El 23 de diciembre del mismo año naufragó al sur de cabo San Diego, Tierra del Fuego, la fragata inglesa *Crown of Italy*, de casco de hierro y 1551 toneladas de registro, que iba de Liverpool a San Francisco de California, con 2250 toneladas de carga general. Veintiocho hombres componían la tripulación. Acompañaban al capitán su esposa y su hija.

Con viento contrario, la fuerte corriente del estrecho de Lemaire la echó sobre la costa.

La gente se embarcó en dos botes, uno de los cuales llegó a San Juan del Salvamento en la noche del 24; el segundo arribó a las 10 de la mañana siguiente. Los naufragos llegaron empapados y abrumados de fatiga, por tan larga travesía, hecha a remo.

XII. Barca inglesa **Guy Mannering**, casco de hierro, 807 toneladas de registro y 1100 de carga general, coke y carbón. Iba de South Shields al Callao, con veinte personas, contando la tripulación, la esposa del capitán y una hermana de ésta. Naufragó el 16 de Diciembre de 1892, en que la sorprendió la niebla, y la calma y la corriente la echó sobre Penguin Rockery. Salvaron todos, tripulantes y pasajeros.

En la subprefectura de San Juan quedan muchos objetos procedentes de aquel naufragio, como los asientos y un armario que hay en el comedor, un cañoncito, etc.

XIII. Saliendo de San Juan, el 10 de febrero de 1898, naufragó el cutter **Louisa**, de 35 toneladas y cinco hombres de tripulación, que se había refugiado allí, huyendo de un temporal. El viento calmó de pronto, y la marea arrojó al cutter contra la costa, junto a la cual se hundió en treinta brazas de agua.

XIV. 8 de julio de 1894. Naufraga en la punta oeste de la bahía Croosley-al noroeste de la isla la fragata dinamarquesa **Amy**, de 1399 toneladas de registro, que iba en lastre de Santos a Iquique. La cerrazón causada por un temporal de nieve, y un error de estima, la hacen estrellarse contra dicha punta. Salvan el capitán y los diecinueve hombres de tripulación.

XV. La barca inglesa **Calcutta**, que iba a Londres con 1450 toneladas de guano, se abrió un rumbo en alta mar el 17 de septiembre de 1895, y fué abandonada a veinte millas más o menos al E. SE. de Cabo San Juan. El piloto y siete marineros llegaron en un bote a San Juan. El capitán y el resto de la tripulación, que iban en otro bote, fueron recogidos a la altura de San Sebastián, Tierra del Fuego, por un barca chilena que los llevó a la colonia Magallanes. Aquella enorme travesía a remo los había aniquilado.

XVI. La barca alemana **Esmeralda**, que con 1400 toneladas de carga general iba de Amberes a Talcahuano, naufragó por error de estima, cerrazón, calma y corriente, el 11 de abril de 1897, entre Puerto Hoppner y el cabo San Antonio. Sus 16 tripulantes se salvaron.

El salvamento, cuando ocurre un naufragio, y con los miserables medios con que cuenta la subprefectura, es lo menos práctico que imaginarse pueda. Si el siniestro no da bastante tiempo para que las tripulaciones se

salven por sí solas, poca ayuda pueden éstas esperar de la isla.

Véase, si no, el relato que me ha hecho el señor Nicanor Fernández, práctico y luego ayudante de la subprefectura de San Juan, de uno de los salvamentos 'más fáciles' en que ha tenido intervención:

'Como el capitán de la **Esmeralda**, que había salido a intentar el salvamento, no pudo remontar el cabo Colnett con el bote salvavidas de la subprefectura, se me ordenó que me alistara para ir al día siguiente al lugar del naufragio con un bote lancha. Aquella misma tarde -14 de abril de 1897-, se me dieron víveres para un día, calculando que con una embarcación ligera como el negro, podría hacer en 24 horas las veinticinco millas de navegación. La tripulación de mi bote se componía del segundo contra-maestre Isaac Jobisen, el cabo Jorge Morgan, y cinco marineros. Como pasajero iría con nosotros el primer piloto de la barca naufraga. En el salvavidas de los naufragos, al mando del ayudante Carlos Larrayán, con el primer contra-maestre Carlos Andreu y ocho marineros, irían como pasajeros el capitán y el segundo piloto de la **Esmeralda**.

El 15 amaneció lluvioso, con viento muy fresco del nordeste y mar bastante picada, pero, sin embargo, aprovechando la baja marea, salimos a las 9.30 de la subprefectura, navegando a remo, pues el viento era de proa, hasta hallarnos frente a la ensenada La Nación, donde izamos la vela e hicimos rumbo al cabo Fourneaux. Un cuarto de hora después de nosotros salía del otro bote.

La mar estaba tan picada cerca de las costas, que resolvimos -después de embarcar agua en los tipe-rips de Fourneaux- hacernos afuera en busca de la mar larga, y pasar entre las dos islas grandes de Año Nuevo. El segundo bote siguió nuestras aguas, luego costó otra vez, nos siguió nuestras aguas, luego costó otra vez, nos siguió de nuevo, y por fin hizo rumbo a puerto Cook. Avanzamos con felicidad, pero al pasar los tipe-rips de las islas, embarcamos dos golpes de agua tan tremendos, que un tercero hubiera dado con nosotros en el fondo del mar.

Pág. 233. Pasadas las islas y con viento y mar a un largo, fácil nos fué llegar a puerto Hoppner, donde desembarcamos a la una de la tarde. Improvisamos un arganeo con el anclote y cuarenta brazas de cabo, y nos dispusimos a hacer fuego y comer. La mijaudra de los golpes de agua, la lluvia y el frío nos aterían, además, sólo habíamos tomado un jarro de café y una galleta.

Aguardamos el segundo bote, que no apareció. Al caer la tarde calmó por completo el

viento, serenóse mucho el mar, y nos echamos a dormir en nuestras pobres mantas patrias hechas sopa, despertados a cada instante por las enormes ratas que infestaban la isla.

Al día siguiente y aunque no hubiera llegado el bote, aprovechamos la tranquilidad del mar para ir a bordo de la Esmeralda en procura de algunos víveres, pues los que llevábamos se habían concluido, cosa que sin duda había ocurrido también a los retrasados. A las siete de la mañana ya habíamos comenzado a navegar hacia la barca que se hallaba a tres millas, recostada sobre babor y jugando de popa a proa como si estuviera en un eje.

Se hizo fuego en la cocina, mientras el piloto y algunos marineros iban a buscar a la despensa los víveres necesarios. El cabo Morgan, hoy contramaestre, procedió a preparar la comida al mismo tiempo que nosotros sacábamos tres velas para hacer carpas en el campamento, y las poníamos en el bote y en otro que logramos echar al agua, junto con todo el equipaje del capitán y los pilotos, algunos víveres y conservas, botellas de licores, etcétera, etc. En la cámara el agua nos llegaba a la rodilla y en el camarote de los pilotos y en la despensa, situados a labor, pasaba de la cintura.

Pág. 234. Apenas almorzamos hice embarcar al contramaestre y los cinco marineros en el bote negro, mientras el piloto, el cabo Morgan y yo ocupábamos el salvado, que era mucho más liviano, pero que estaba reseco hasta el punto de hacer agua que no conseguíamos achicar. Pedimos remolque, y cuando llegábamos al campamento entró en el puerto el bote del ayudante, cuya suerte ya comenzaba a preocuparnos.

Habían hecho noche en puerto Año Nuevo y llegaban decididos a no detenerse sino para tomar perdidos, quizá refugiados en las islas. Estaban hambrientos y comieron con ansia lo que les dimos.

Con las velas, troncos y ramas, construimos unas a modo de grandes carpas, en que pasamos la noche algo mejor sobre los jergones de paja que habíamos encontrado a bordo, y al abrigo de la lluvia helada que caía continuamente.

El mar, agitadísimo, nos impidió al día siguiente intentar siquiera acercarnos a la barca, pero el 18 muy de mañana salió el ayudante con el capitán, los dos pilotos y cuatro marineros para sacar los papeles, que estaban bajo llave y no habían podido retirarse antes.

Cuando salimos nosotros, a eso de las once, con el bote negro y el náutico tripulado por cuatro marineros que nos dejó el ayudante, vimos que la embarcación de éste cruzaba la boca del puerto, con rumbo a San Juan.

A bordo encontramos dos soberbios lechones, que se aprovecharon para el almuerzo. Aferramos las velas, para que los terribles sudoestes que allí reinan no hicieran zozobrar la barca encallada, enarbolamos en ella el pabellón nacional, y volvimos a tierra con los botes cargados de víveres y salvando. Cuando llegamos llovía con fuerza y era ya de noche.

El día siguiente amaneció nevando, pero a las diez la nieve se cambió en lluvia y nos fuimos a bordo, donde cargamos los botes con pinturas, pinceles, cuadernales, motones, etc., regresando al anochecer, sin novedad.

Pero al otro día íbamos a tenerlas. Bajo la lluvia pasamos a la barca, de la que sacamos algunas piezas de lona, dos barriles, platos y tazas de hierro enlozado, y otros artículos varios, que íbamos cargando en los botes, ó amontonando sobre cubierta para llevarlos después. Entretanto, se hacía el almuerzo para la gente, cuando de pronto comenzó a venir mar de leva del norte, y a romper con fuerza en la playa en que estaba varada la Esmeralda. Ordené cargar cuanto se pudiera para irnos al puerto inmediatamente.

— La comida está pronta y es lástima desperdiciarla— me dijo el cabo Morgan, que hacía de cocinero.

— Bueno. Comamos en un minuto, y a los botes. No hay tiempo que perder...

Pero no bien habíamos tomado la primera cucharada de sopa, cuando se oyó un crujido, y la cubierta comenzó a partirse por la bocacoscotilla mayor, muy cerca del palo, mientras que la popa era alzada por las olas, y los perillas del mesana y el mayor se acercaban amenazadoramente. El palo mayor, que era de hierro, parecía a cada momento que iba a desplomarse. Demás está decir que lo abandonamos todo para correr a los botes y alejarnos de la barca. Pero la mar estaba tan brava, que cerca de una hora de esfuerzos nos costó salir de las rompien-tes para dirigirnos a Hoppner.

El viento fresco del noroeste, que agitaba mucho el mar, nos hizo perder el día siguiente, un día magnífico de sol; al otro, obedeciendo a las órdenes que llevaba, tuvimos que regresar, pasando antes por la barca, para cargar algunos otros artículos y almorzar. Pero el mar había arrebatado los chismes de cocina, obligándonos esto a regresar a Hoppner, de donde salimos de nuevo a las tres de la tarde.

Al doblar el cabo Colnett, el bote náutico nos pasó, frente a Penguin Rockery nos sorprendió la calma, mientras los otros seguían con buen viento... Estábamos sólo a la altura de Basil-Hall, cuando comenzó a anochecer, armamos remos y nos dirigimos a puerto Año

Nuevo, en cuya ensenada de la izquierda fondeamos, escoltados hasta allí por toda una manada de lobos de un pelo, que nos salpicaban dando saltos en el agua. La noche estaba obscurísima, comenzó a llover torrencialmente, y como no veíamos la costa, nos resignamos a pasarla en el bote, calados hasta los huesos y tiritando de frío.

Afortunadamente, a eso de las tres de la madrugada, notamos que nos íbamos quedando en seco, lo que sucedió media hora después. Nos echamos a la playa, mandé que encendieran fuego, llevaran algunos víveres e hicieran café, pues desde medio día no habíamos comido más que un poco de galleta, y entretanto con el cabo Morgan improvisamos un arganeo.

Cuando creció la marea, a eso de las nueve de la mañana, la aprovechamos para seguir el viaje, a la una de la tarde llegamos a San Juan.

Total: habíamos trabajado nueve días, a la intemperie, escasos de alimento, expuestos a cada instante, para no salvar sino un puñado de cosas casi sin valor alguno, a pesar de las buenas condiciones en que se hallaba el buque naufrago.

Con un vaporcito, y en menos de quince días, estoy cierto de que se hubiera salvado todo el cargamento, como el de tantos otros barcos que no han tenido salvamento en la Isla...

¿Quiere el Gobierno que cese este estado de cosas? Pues nada más fácil. El consejo lo tiene, formulado por Bove, desde hace muchos años: la luz de un faro, una población con una lancha a vapor.

El faro existe, pero en malas condiciones, la población también: falta el vaporcito, sin el cual no podrá ejercerse jamás buena vigilancia en las costas, ni menos practicar con resultado el salvamento de los buques naufragos.

La numerosa navegación a vela de estos mares -decía el señor Edelmiro Correa, marino argentino- tiene la vista fija en estas mejoras, y la Inglaterra misma las prevé, cuando manda ofrecer al comandante Piedrabuena diez mil libras esterlinas por la mitad de la isla...

Como no podía ser de otra forma el notable periodista ataca con todo por el tema de los faros. Algunas cosas siguieron sin mayor cambio como la falta de una embarcación de apoyo. En ese entonces la necesitaban para rescate de naufragos y como único medio de comunicación. Más aún cuando el presidio fue trasladado a puerto Cook. Pero esta es una falta que desde hace más de un siglo continúa hoy en día con el destacamento de puerto Parry. Donde, por lo menos hasta la fecha, no contaban con ningún tipo de embarcación.

"Maritime Information Centre, Greenwich, Gran Bretaña":

Nos brindó la siguiente información de los buques "Colorado" y "Dunskeig", la cual no creí conveniente intercalar con el escrito del periodista. Roberto J. Payró. El "Colorado" naufragó en julio 5 de 1887 a las 20 hs., cuando embistió la restinga de Cabo San Vicente en Bahía Thetis. Navegaba de Hull a Valparaíso con carga de carbón. Se trataba de un casco compuesto (madera y hierro) aparejado barca con bandera inglesa. Fue construida en Dumbarton, en 1865, por A. Mc Millan and Sons y comprada por Donaldson Bros. Tenía un porte de 526 toneladas netas y sus medidas en pies eran de 152,8 x 28,1 x 17,5.

Se sabe, gracias al rescate realizado por el "Mercurio", que el buque fue abandonado al día siguiente cuando sus bodegas quedaron inundadas de agua. Los oficiales y la tripulación, en total 15 hombres, cruzaron el estrecho de "Le Maire" en dos botes tratando de alcanzar el faro de San Juan. Pero tocaron tierra en bahía Franklin (extremo sud oeste de la isla de los Estados) el 29 de julio. El capitán y ocho hombres comenzaron a cruzar la isla por tierra para tratar de alcanzar el faro en la punta San Juan. Caminaron por siete días sin llegar a él y el cocinero murió en dicha caminata. El 16 de agosto arribaron a Cabo San Antonio donde se quedaron con los sobrevivientes del "Dunskeig" hasta el rescate el día 19. Se mantuvieron con vida gracias a la cocoa que habían llevado.

Uno de los botes de la "Colorado" desapareció. Estaba al mando del primer oficial J.A. Spark y lo tripulaban: Frank Rungist, Jan Werkamy, Peter Petersen, Peter Jansen, y T. Thompson; murió un hombre de color que era el camarero.

Del "Dunskeig" en viaje de Londres a San Francisco no abundan en detalles. Se hundió el 23 de junio y se salvaron 17 personas. También el "Mercurio" de bandera chilena rescató a los sobrevivientes del "Dunskeig".

Del "Mountaineer" nos dice que el Capitán Doughty hizo abandonar el buque momentos antes de la explosión. El lugar fue frente a "St. John's Harbour" y estaba cargado de carbón.

En cuanto al "Cordova" del Capitán Jones tenía 521 ton. netas y sus medidas eran en pies 152,1 x 27,2 x 17,7 construido en Stockton por Richardson, Duck and Co. en 1862 a pedido de Parry Jones and Co. y registrado en Liverpool. Se trataba de un casco de acero aparejado barca. En viaje de Cardiff a Coquimbo se pierde en el estrecho de Le Maire salvándose la tripulación en Bahía Thetis. Parte de la tripulación partió hacia San Juan

de Salvamento y el capitán con cuatro hombres quedaron en Bahía Thetis.

Del "Glenmore" nos aclararon que su capitán era Lawrence y se trataba también de un casco de acero aparejado barca. Con 725 toneladas sus medidas en pies eran de 190,0 x 31,4 x 18,6 y fue construido en Dumbarton por A. Mc Millan y Co. en 1876. Sus dueños eran W. Porter and Sons y estaba registrado en Liverpool.

Se dirigía de Montevideo a Talcahuano en lastre cuando las corrientes hicieron que chocara las rocas del Cabo San Vicente la noche del 7 de abril. Parte de la tripulación remó hasta "St. John's" en Isla de los Estados. El resto aparentemente salió a remar a mar abierto cuando vieron que pasaba un buque pero nunca más fueron vistos.

Vale la pena aclarar que este centro tiene toda la información de los buques hundidos en la región y también de los perdidos o desaparecidos. Eso no quiere decir que estén hundidos en la región sino que la última información dan a la región como lugar posible. Esta información proviene de los datos asentados en el despacho (o zarpe) cuando indicaban el puerto de destino. Por otra parte, según el tipo de buque, existían rutas más o menos ya determinadas. También está la información de aquellos que los vieron por última vez.

Pero lo más importante de esto es que se tiene bastante información sobre los buques hundidos dado que también es posible consultar el "Lloyd's Register", y para buques españoles existe un buen registro en Sevilla y en Madrid. Los hemos consultado pero para otros buques dado que no tienen registros que involucren a la Isla de los Estados. En pocas palabras, es posible conocer bastante de lo que sucedió pero sin profusión de detalles. Además de estos registros, todos los datos aquí presentados fueron publicados por diarios de la época.

Naufragios y la Sub prefectura de isla de los Estados, puerto San Juan de Salvamento, en 1888; según Francisco G. Villarino, su jefe

En la memoria del año 1888 Francisco G. Villarino, sub prefecto de la Isla de los Estados, escribe desde San Juan de Salvamento al Prefecto Marítimo una extensa nota la cual transcribimos en parte.

El sub prefecto Francisco G. Villarino es el mismo que queda a cargo en 1884 cuando llega con la expedición de Don Augusto Lasserre. Entre los puntos interesantes tenemos el de los naufragios y los problemas que esto ocasiona a la sub prefectura, sea por la cantidad de bocas

que hay que alimentar, la ropa que hay que suministrar dado que un naufrago por lo general puede salvar muy poco, y la ayuda médica necesaria. También existió el eterno problema de la falta de comunicación al no contar con una embarcación apropiada para navegar hacia Río Gallegos, Punta Arenas o hacia las islas Malvinas. Para ello hubiera sido necesario un cutter o un vapor y no las balleneras que tenían para moverse dentro del puerto y con mar calmo. A continuación de la carta transcribimos un noticia aparecida en los diarios de la época que nos termina de ilustrar sobre el tema. Don Francisco G. Villarino escribió:

"El 25 de mayo naufragó en la isla N.E. de Año Nuevo, la barca inglesa 'Garnock' con 17 hombres de tripulación incluso el capitán. Fueron alojados en la subprefectura y alimentados, hasta el 8 de agosto en que se condujeron en el vapor 'Comodoro Py' que por casualidad llegó allí, hasta Punta Arenas.

El 24 de junio naufragó la fragata inglesa 'Duskeigs' con 30 hombres de tripulación y el 28 del mismo la barca de la misma nacionalidad 'Colorado' con 15 hombres, la segunda en 'Cabo San Vicente' (Tierra del Fuego) y la primera en 'Cabo San Antonio' (Isla de los Estados). Por un accidente común siempre en estos casos, estas dos tripulaciones se reunieron en Cabo San Antonio, donde permanecieron 56 días a la intemperie entre la nieve y en el rigor del invierno, habiendo perecido 20 hombres, entre ellos el capitán del 'Duskeigs', unos arrojados y despedazados por las olas al intentar ganar tierra, otros, muertos por el frío y el por el cutter nacional 'Patagones' al mando del alférez de navío Macedonio Bustos, habiendo sido conducidos hasta la capital federal por el mencionado vapor y vestidos y calzados por el que firma, con ropa del personal de la repartición a su cargo.

Durante el año transcurrido, la salud del personal de esta repartición ha sido satisfactoria, sin embargo de haber faltado en absoluto la carne a causa del 'Magallanes'.

Esta subprefectura tenía víveres hasta el 30 de junio: 25 de mayo asilaron 17 naufragos y los víveres no llegaron hasta el 22 de agosto. Lo mismo a sucedido después hasta la llegada del 'Alba', ha faltado la carne durante dos meses y medio.

Estos inconvenientes, señor jefe, no es posible salvarlos, mientras esta repartición no tenga una embarcación propia y que pueda hacerse a la mar.

La provisión de carne no es posible efectuarla por el buque de la carrera por dos razones: 1º porque para comprarla y tener la seguridad de conseguirla es necesario que el jefe de la repar-

tición se encuentre a bordo del paquete para comprar y pagar la mercadería, 2° porque el número de animales a comprar es necesario calcularlo para dos meses a lo sumo, pues llevar mayor cantidad es para que se mueran por falta de pascos por una parte, y por otra, por la diferencia de clima que tiene que deteriorar la hacienda, en poco tiempo, hasta el extremo de ser completamente inútiles para el consumo.

Sobre este particular, me permito señor Jefe, llamar muy seriamente la atención de V.E.

No es posible sostener una repartición marítima en medio del océano, alejada de todo centro de recursos, sin tener una embarcación para proporcionárselos, no es posible que el jefe de aquella subprefectura pueda pues hacerse solidario de las desgracias que puedan ocurrir por falta de alimentos, cuando no tiene absolutamente medios para proporcionárselos.

Debo hacer presente a V.E. que el puerto más cercano para recursos es Punta Arenas o las 'Malvinas', distante cada uno de ellos 380 millas, Río Gallegos queda a la misma distancia, uno o dos naufragios que ocurran en los primeros días de la llegada y salida del paquete en aquel puerto, hay pues la seguridad de tener que mantener a los tripulantes salvados por espacio de 4 ó 5 meses, me permito hacer presente a V.S. la situación desesperada en que se coloca al jefe de aquella repartición, obligando a comer y dar de comer a sus subordinados carne de lobo marino para no morir de hambre, como ya ha sucedido a causa de la pérdida del transporte 'Magallanes'.

Todo está salvado señor Jefe, con una embarcación apropiada al servicio de aquella repartición. Sin este elemento indispensable la vida es muy difícil allí.

Durante el año, el faro a cargo de esta repartición ha funcionado, con toda regularidad y puedo asegurar a V.S. que los servicios que presta a la navegación de estas costas son inmensamente grandes: no son menos de 250 buques los avistados y anotados por la guarda del faro al doblar el Cabo San Juan con rumbo al de Hornos."

"¡Qué vergüenza!" del diario La Nación

Nota publicada en el diario "La Nación" el Viernes 5 de octubre de 1888.

"¡Qué vergüenza! Hace pocos días hemos dado cuenta del absoluto abandono en que ha sido dejado por parte de las autoridades de que depende, la subprefectura de la isla de los Estados, llegando a causa de esto a ser tan afligente la situación de los empleados de la repartición y la de unos naufragos por ellos recogidos, que se vieron en la precisión de salir

en un bote a medio mar para implorar socorro a los buques que pudieran encontrar. Corroborando todo lo que hemos dicho y agregando aún algo más grave se ha recibido en el Ministerio de Relaciones Exteriores una nota del ministro de Marina de Chile -¡qué vergüenza!- poniendo en conocimiento de esa repartición el estado desesperante en que se encuentran los habitantes de la isla de los Estados. En la nota se hace presente que los naufragos no tienen hogar ni vestido y que esperan con ansiedad un socorro que probablemente no podrán aprovechar por no llegarle a tiempo. Nada menos que esto ha sido preciso para determinar la actitud asumida ayer por el ministro del Interior en la Cámara de Diputados. El ministro ha salvado su responsabilidad lo mejor que ha podido; pero ello no impide que quede subsistente este colmo: ¡un gobierno que descuida a tal punto sus deberes que pone en el caso a un gobierno extranjero de que le diga que en una de sus reparticiones los empleados y los desgraciados que en ellas se encuentran asilados se están muriendo de hambre!"

De La Novela del Mar, de Mariano Beascochea

En el libro *La Novela del Mar*, de Mariano F. Beascochea, podemos leer otro episodio de naufragos en la isla y lo que vivió en dicha oportunidad cuando los rescató. Recordemos que se trata de una novela y no un informe técnico, pero por otra parte nos recrea mejor lo que sucedía en la región desde el punto de vista, por cierto muy subjetivo, de ser el actor de los sucesos.

Durante los meses que pasó en la isla, Beascochea realizaba salidas casi diarias con el Golondrina: durante una de ellas, después de salir de puerto Vancouver persiguieron al cutter lobero Anita, pero la fuerte tempestad que se avecinaba no les permitió alcanzarlo. Al día siguiente, recorriendo a pie la isla, escucharon voces que los llamaban: eran dos naufragos de un buque inglés, que desde hacía dos días vagaban sin orientación.

El barco hundido era la fragata "Mac Lellan", de Glasgow, que venía con destino a California, se había declarado un incendio 200 millas al sur de la isla, cuando se hizo imposible sofocarlo, capitán y marineros abandonaron el buque en tres botes, en seguida en viento los hizo dispersar y perderse. En su bote iban cuatro marineros, los otros dos estaban en tierra. Inmediatamente se pusieron a buscarlos: los encontraron al día siguiente en la bahía sudoeste de la isla, habían construido una vivienda con algunos troncos rotos, clavados en

tierra y llenado los intersticios con piedras y ramajes. Las camas eran de arena y hojas y tenían algunos víveres como para cuatro o cinco días.

Cuenta Beascochea: "... Dispuse que el bote salvavidas de los naufragos, con todos sus remos y velamen, se varara en la playa, bien al interior. Se le puso la quilla al aire y debajo un cajón con alimentos en conserva y un letrero en sitio visible, con este aviso en inglés: **Marineros: a 35 millas de aquí, hacia el nordeste (del lado norte de la isla) encontrarán una estación de salvamento que para vuestra protección, sostiene el gobierno argentino. Allí encontrarán todo lo que necesiten.**"

Después siguieron buscando a los otros dos botes y aunque navegaron varios días alrededor de la isla y llegaron incluso a Tierra del Fuego, se aprovisionaron en Ushuaia, no encontraron ni rastros de ellos. Abandonada la búsqueda, regresaron a San Juan de Salvamento el 9 de agosto: "... A nuestros cuatro naufragos los hice dar de alta como marineros de la subprefectura; y resultaron buenos muchachos, de carácter alegre y voluntad para el trabajo, siendo sorprendentes los adelantos que hacían para explicarse en español.

Nos dijeron que ellos querían ser argentinos, porque habían nacido de nuevo en tierras argentinas, y que ya no deseaban volver jamás a Inglaterra, de la que sólo guardaban recuerdos de miseria.

En vista de la resolución y guiándonos por los consejos de Bartolito Richad, decidimos bautizarlos como a recién nacidos. Burlesca ceremonia que tuvo lugar al día siguiente, ante un altar que ostentaba en su nicho central un ancla grande y vieja rodeada de salvavidas, de remos y bicheros, los cuales tenían su historia y sus páginas de mar, pues todos eran recuerdos de viejos naufragios. Un pedazo de vela de gavia de una barca noruega que se estrelló en épocas pasadas sobre el cabo San Juan alumbra el recinto, donde un trozo de trancanil, adornado de caracoles, se levantaba, como si fuera una pila, lleno de agua salada para los efectos del bautismo.

Los naufragos, envueltos en camisones de lana y cubiertas sus cabezas con sudetes amarillos a son de cofia de bebé, acompañados de sus respectivos padrinos, fueron por turno recibiendo el agua en la frente y en el pecho que Siu-Maneco, nuestro negro cocinero de inolvidable fisonomía, les proporcionaba con majestuoso ademán.

Y era gracioso ver a esos recién nacidos tan repentinamente desarrollados, con sus haberos

de lona alquitranada, haciendo pucheros y tragando mamaderas de lata, bien repletas de whisky escocés, que aún conservábamos de los naufragos de la North Star.

Después de aquel, para nosotros, célebre bautismo, almorzamos todos juntos, entre risas y jaranas, y fue aquel momento tan entretenido que la puesta de sol nos sorprendió en la mesa. Pero no hay que olvidar que allí en invierno es de noche poco después del mediodía."

También del mismo autor tenemos una reseña de la fragata North Star y lo que sucedía con naufragos en el lugar. Imaginemos qué podría haber sucedido con ellos antes de que estuviese la sub prefectura.

"... Comenzaron a pasar los días de aquel invierno inolvidable. Para romper la monotonía de aquella vida, saltamos con el Golondrina a recorrer los puertos e islas próximas.

En la segunda gira recogimos a los naufragos de la fragata North Star, la cual, durante la noche anterior, había encallado sobre una de las restingas centrales de las islas de Año Nuevo. Fue aquel un naufragio trágico. Venían confiados en situaciones de estima; sin astros visibles para su observación desde hacía varios días, se creían por lo menos a 60 millas del extremo nordeste de los Estados, en plena mar libre. Cayó la noche; el capitán y los pilotos confiados en su derrota, se fueron a dormir. La North Star, con todo su paño largo, navegaba a ocho millas, con mar tranquilo y viento fresco. De pronto, allá a la medianoche, el oficial de guardia gritó:

— ¡Tierra por la proa!

El capitán saltó de la cama, subió a cubierta y, entre las sombras que la rodeaban, oyó gritos despaavoridos:

— ¡Tierra a babor!, decían unos.

— ¡Tierra a estribor! exclamaban otros.

El comandante quiso maniobrar para detener la marcha, pero la fragata, como un corcel espantado, se negó a obedecer. El viento y el mar la arrastraron; fue imposible impedir que se estrellara contra la costa. Precipitadamente se cargaron las velas y se largaron las anclas, pero estas no alcanzaron fondo, porque sus cadenas se anudaron entre los escobenes, y poco después la proa de la fragata montó sobre los arrecifes. En ese momento amanecía y el Golondrina, por una feliz casualidad, estaba a la vista. Llegamos a tiempo, porque dos horas después la fragata había sido tragada por el mar.

Cuando nos acercamos, aún levantaba su redondeada popa y mostraba la curva que delineaba sus costados enchapados en cobre hasta la línea de flotación. Su roda de esbelto corte se despedazaba contra los arrecifes y sus mástiles

cruzados por vergas, con grandes pliegues de velas, cimbraban y se arqueaban haciendo que sus perillas se acercaran unas a otras. De pronto cayó el mesana con todas sus vergas y jarcias; grampas y cabillas, cuadernales y aparejos, saltaron y se agitaron por los aires. El palo mayor, con sus jarcias rotas y sus obenques desprendidos, se tronchó a la altura de la cofa; y momentos después se oyó un crujido y la popa, ahogada por las olas se hundió en el abismo entre montones de espuma (...) Todos sus tripulantes, menos uno, se habían salvado. (...) Poco después, con el trofeo de vidas salvadas disputadas a los abismos del mar y a sus oleajes, entraba el Golondrina a San Juan de Salvamento, yendo a ocupar su fondeadero en el interior del puerto.

El capitán de la North Star se volvió loco antes de pasar la primera semana. La suya fue una locura mansa, melancólica. Empleaba el día midiendo en el terreno el largo de su buque, sin articular palabra, siempre pensativo y, a veces, mirando a los cielos con protestas mudas.

Días después, los naufragos fueron entregados al consul inglés en Punta Arenas...

Continuando con el mismo marino - escritor tenemos un episodio de un naufrago del "Pactolus" y Don Luis Piedra Buena que vaya uno a saber si es cierto, pero sigue aumentando la fantasía y el misterio que siempre tuvo la isla. Las cosas totalmente ciertas de estos episodios las podemos ver en los diarios de Don Luis Piedra Buena o los que escribieron algunos de sus hombres (ver Capítulo de Luis Piedra Buena), cómo vivían en la isla, a qué se dedicaban y cada cuánto venían a buscarlos o recibían visitas.

Es así que nos da una versión sobre un naufrago recogido por Don Luis Piedra Buena durante la expedición con el italiano Giacomo Bove en la goleta "Cabo de Hornos". Según nos relata él vivía desde hace casi 10 años en el lugar y nos cuenta aquel silencioso y taciturno contramaestre, que: "Piedrabuena, dueño de la isla, me ofreció sueldo y comodidades si resolvía quedarme, y aceptando el trato me instalé aquí como un nuevo Robinson Crusoe."

Mucho tiempo estuve sólo en una casilla de madera y cinc. (Nota: pudo haber sido la de puerto Cook, la que levantaron en Puerto Roca, Crossley o en la famosa "fábrica".) Me dejaron un bote de vela, varias bolsas de harina y víveres secos, galletas, algunos utensilios indispensables y algo así como unas cuarenta cabras. Le garantizo que si esto es triste hoy, en que hay casas y buques, imagínese lo que sería entonces. Dos años después vino el coronel Las-serre con la Paraná y nos instaló la subprefectura y el faro."

Si es por las cabras el hecho es real dado que Don Luis Piedra Buena era muy afecto a llevar cabras para tener alimento a mano, también en varias oportunidades dejó hombres y también es cierto que éstos, en algunos casos, habían sido naufragos.

Luis Piedra Buena y el naufragio del "Doctor Hansen", según su diario

El salvamento de la tripulación del "Dr. Hansen" - 1874. Por Cándido Eyroa Tomo II y III; 1883 y 1884.

"Punta Arenas, septiembre 1° de 1874.- Salimos con destino a Santa Cruz, conduciendo a la familia de Ruedas para dicho punto.

Hoy 14, viento O moderado entramos a Santa Cruz. Encontramos fondeado al Bergantín argentino Chubut.

El 15 por la mañana fui para la Isla (Pavón), lo encontré todo como el diablo."

Navegaba casi constantemente entre Punta Arenas, Isla Pavón (Santa Cruz) y la Isla de los Estados, es decir, entre sus establecimientos. Es así como en navegación hacia la "Isla" encuentra los naufragos del bergantín Dr. Hansen.

Ría Coy.- "El 6 de octubre a las 9h. a. m. salimos para Statenland (Isla de los Estados) con viento NO moderado. Por la mañana calmó y siguió calma hasta el día 8 a las 9 h. a. m. El viento vino al Sur tan fuerte que me obligó a entrar a Coy Iubet. Por fin tuve suerte en poder hacerlo, porque este puerto Fitz Roy no lo recomienda y yo perdí cuatro hombres que quisieron entrar con la lancha Julia, la cual se hizo pedazos. En este viaje he encontrado en tierra restos de la lancha y del bote.

El 8. Tomé el bote, a marea baja y fui a sondear y sacar un plano por ángulos. Encontré que hay comodidad para 5 o 6 buquecitos de 12 pies, sin riesgo de vararse y muy abrigado. El fondo, arena, en tres brazas, NNW de la Punta del N, NE de la punta baja del Sud y OSO de la Isla. Mas no encontramos agua y casi ni pasto, en aquellas inmediaciones. En tres lances agarramos un solo pescado, róballo muy grande. Creo que ha sido por falta de la malla de la red. Vimos el esqueleto de un pescado, con forma de tonina pero tendría como cuatro pies más de largo que las que yo he agarrado. Los dinetes tan grandes como los de un lobo marino y separados, no como la tonina que los tiene pequeños y uniformes a lo largo de la carretilla y que muchas veces los he usado para peinar me.

Hoy 9. Salimos y siguió calma. Al fin pude entrar a Gallegos para proveerme de agua y pasto para las chivas que llevaba a la Isla del Estado. El tiempo siguió lo mismo."

Bahía Policarpo. Los naufragos del "Dr. Hansen".

"Octubre. El 24 sopló muy fuerte ESE. Como a las 8 de la noche quedó calma, nosotros estábamos en 12 brazas de agua pero siempre porfiando para afuera. A las 12 h. teníamos 27 brazas. Hubo un poco de viento y a las 6 h. a. m. teníamos 16 brazas, siempre con la proa para afuera, a esta hora viento SE fresco. Vimos tierra y di fondo detrás de una punta que me reparaba.

26.- Entramos en Policarpo. Como a las 10 h. vimos un marino parado en la cima del cerro. En el momento mandé el bote y supimos por él que había naufragado el Bargantín alemán Doctor Hansen.

El 27 vino el capitán con el piloto y pidió que los sacáramos del peligro en que estaban. Ellos se habían perdido en la noche del 24 y a las 2 h. el buque estaba completamente deshecho. Habiendo naufragado en un paraje tan malo, milagrosamente se salvaron, sin provisiones, ni ropa, ni armas para defenderse de los indios caníbales de la Tierra del Fuego. Aunque mi barquito era tan pequeño, de capacidad 12 toneladas, con ocho hombres a bordo y además los animales caprinos le pregunté si podrían quedar en cubierta algunos de los naufragos y me dijo que sí.

Al otro día, al salir el sol del 28, el cutter Luisito estaba a dos millas afuera del Río Policarpo. Los naufragos estaban a 7 millas al ESE. A las 8 di fondo en Bahía Falsa. Cuando íbamos entrando vimos como bajaban a la señora del capitán, con pedazos de cordones de cabo de 3 pulgadas, de un barranco perpendicular de 45 a 50 pies de alto y lo mismo hicieron con el niño Federico Ruge, de seis años de edad, que con ésta ya había naufragado tres veces, con su mamá y su papá. Se parecía mucho a mi Luisito.

A las 10 h. estuvimos todos a bordo. Quisimos salir pero la Bahía es muy mala, sin abrigo al Norte y el mar muy fuerte. Esperé que ésta empezase a bajar y lo varé (al Luisito) para no estropearlo o que se rompiera. Al venir el día empezó a golpear muy fuerte. El capitán me conversaba, la señora lloraba y yo reflexionaba de la manera que lo había cosntruido. Me acordaba de cuantos pernos y cuadernas le había puesto. Al fin le contesté al capitán que con la madera de su buque y la que quedase del Luisito haríamos otro aunque fuera más chico. Y quedó muy consolado.

29.- Todo el día estuvo calma. Fuimos al buque perdido (Dr. Hansen) pero no veía más que escombros entre los socavones. Yo no me

animé a pasarlos porque eran como zanjones de piedra de vara y media de ancho y de 25 a 30 pies de profundidad, por donde el mar entraba y salía con tanta fuerza que cuando golpeaba en el fondo producía el ruido de un gran cañón. El buque se perdió en el paraje más peligroso de estos pedregales y salieron todos bien por pura suerte. Creo que si hubiese sido de día algo hubiese sucedido.

Hemos estado en más de una oportunidad en el lugar y es tal cual la descripción de Don Luis. Dichos socavones son de terror y cuando golpea el mar además del ruido sale un chorro que parecen géisers. Hasta el 89 se podían encontrar muchos restos de buques naufragados e incluso el casco de la estancia, construido en Caleta Falsa, tenía muchas partes de barcos, como las vergas para postes, los herrajes para colgar carne o fardos de lana y la madera de las cubiertas como pisos.

Por otra parte pensemos en qué clase de hombre de mar sería Luis Piedra Buena que mientras estaba golpeando en las piedras con el "Luisito", construido con partes del "Espora" luego de naufragar, consoló al capitán del Dr. Hansen diciéndole que no se preocupe dado que con los restos de su buque y el "Luisito" podían hacer otro. Un verdadero super hombre.

Desembarco en la Isla de los Estados y viaje de veintidós días a P. Arenas

30-10-1874.- Viento NNO. Tiempo muy cerrado. Salí con este tiempo a dejar mi tripulación en la Isla de los Estados y tuve tanta suerte que cuando vimos de entre la neblina la tierra, estábamos en medio de las dos puntas. Pasamos sin novedad alguna en mi cachuchito esas inmensas corrientadas, donde he visto a mi Espora yéndose a pique, buque de 157 Tn, confundido por el mar. Es el paraje en que al Gran República, buque de cuatro palos de cubierta sin tocarle la borda ni las casas. Le quebró baos de 36 pulgadas.

31.- Tiempo muy fuerte y no pudimos entrar al río (debe tratarse de Bahía Franklin dado que tiene un importante río al cual se puede entrar con marca baja con un cutter de 11 metros sin problemas; el río puede tener una profundidad de unos 3 metros en su desembocadura, por otra parte el lugar está plagado de cabras, restos de naufragios e incluso una embarcación de unos 8 metros de eslora hundida en el río, parece un barco pesquero bastante antiguo; ninguna otra bahía de la isla tiene un río de esas características), pero pusimos las cabras en tierra.

1° de noviembre.- Dejamos a todas en tierra. Empezamos a prepararnos para el viaje.

5.- Salimos en la tarde y cruzamos a Bahía Falsa. Dimos fondo al otro día por la mañana. Los vientos eran del NO, así es que no pudimos salir hasta el 10. Desde este día no llegamos a la Colonia hasta el 22, en que desembarcamos todos con felicidad. Había dejado 7 hombres de mi tripulación por no tener cabida en mi cutter. EL Gobernador de Magallanes me recibió muy bien, y a los naufragos les dió pasaje y todos los auxilios que precisaron.

Yo quedé haciendo esfuerzos para alistarme a ir en busca de los que había dejado en la Isla (Estados), que quedaron, como otros naufragos, esperando mi regreso y que sólo confiaban en que yo iría a buscarlos, que era lo que les había prometido.

Para una corta navegación desde la "Isla" hasta Punta Arenas tomó 22 días; le debe haber tocado bastante mal tiempo. Los siete hombres que dejó los fue a buscar pero se quedó con ellos hasta marzo cazando lobos marinos.

En julio de 1876 el embajador del Imperio Alemán hace llegar una nota al gobierno nacional por la que su monarca reconoce el altruismo del capitán Luis Piedra Buena al salvar a los naufragos del "Dr. Hansen". Como prueba de ello le remite un catalejo con una dedicatoria grabada.

Algunos otros Naufragios

A los que enumera Roberto J. Payró podemos agregarle esta corta pero significativa lista. Antes de 1872 es poco lo que se sabe de los naufragios en la Isla de los Estados propiamente dicha, dado que de muchos se tiene como referencia la zona del Cabo de Hornos en la cual se incluía la isla en cuestión.

Eagle: Barca Inglesa. No se sabe la fecha exacta, se conoce su desaparición por referencias. Naufragó en la entrada oeste de la bahía Crossley.

Vayari: Barca Inglesa. 1872. Naufragó en Pta. Fallows (Isla de los Estados). El siniestro ocurrió en travesía por el Estrecho Le Maire. Los naufragos fueron recogidos por otra nave y conducidos a Europa. No se conocen mayores detalles del siniestro.

Espora: Barco Argentino. 1873. El naufragio ocurrió en Isla de los Estados, cuando se dedicaba a la fabricación de aceite de pingüino. Sorprendido por un violento temporal, el cual se le atravesaba al irse sobre la playa y queda varada rompiéndose la banda y se pierde en dicho lugar el 10 de marzo de 1873. Con los restos del «Espora» construyen el cutter «Luisito» con el que Luis Piedra Buena navegara durante varios años.

Lotus: Barca Inglesa. Julio 1875. Procedente de Río de Janeiro y con destino a la Rada del Callao, en lastre y al mando del Capitán Saint Jaha en la mañana del 6 de julio encalló en una roca en la embocadura de la bahía de San Juan (Isla de los Estados) yéndose a pique dos días después. La tripulación embarcó en dos botes; uno de ellos tripulado por su capitán y siete marineros. No se supo nunca su destino; el segundo, compuesto por cinco marineros, fue recogido por el buque «Antoniette».

Alabert Gallantin: Fragata Inglesa. Octubre 1875. Transportaba un cargamento de carbón de piedra. Incendiada en alta mar. Fue abandonada por sus tripulantes frente a la costa noreste de la isla de los Estados el 10 de octubre de 1875.

Prince Arthur: Barca Inglesa. Febrero 1876. Encalló en la punta este de puerto Cook, haciéndose pedazos el 24 de febrero de 1876, sobre las rocas. La barca constaba de un porte de 544 tn. de registro, con un cargamento de carbón de piedra, y se encontraba al mando del capitán Mr. T. Nelson. Procedía de Liverpool y tenía como destino la ciudad de Caldera. El dueño del navío y sus 17 tripulantes se salvaron en los botes, siendo recogidos más tarde por la goleta «Sea Shell».

Mercator: Barca Belga. Octubre 1876. El capitán H. Micholson del Pailebote «Luisa» de la matrícula de Punta Arenas dio parte a las autoridades de la colonia de que en su viaje a la caza de lobos marinos en las rocas e isletas inmediatas a la isla de los Estados, atraído por una señal izada al tope de un buque naufrago, se acercó a él con fecha 24 de octubre de 1876. Pasó a la nave que halló abandonada. Naufragó en Isla de los Estados y los antecedentes nos relatan que, posteriormente, el capitán y siete hombres se ahogaron en maniobras.

Cosmopolit: Fragata Inglesa. Julio 1878. Fragata inglesa del porte de 1259 tn. de registro, al mando del capitán J. H. Lyons, en viaje desde Río de Janeiro y con destino al Callao, naufragó la noche del 4 de julio de 1878 en una restinga cerca de puerto Parry. La tripulación, que se componía de 23 hombres se salvó en un bote, dirigiéndose a la bahía John Harbour. El conocimiento de este siniestro se debió al cutter oriental «Rayo» empleado en la caza de lobos marinos. Los naufragos fueron recogidos por la barca inglesa «Ryebale» y el «Bacaban de Burdeos».

Juliet: Agosto de 1878. Barca inglesa de 1.243 Tn de porte. En viaje de Londres a San Francisco, California. Durante una calma la corriente lo arrastró sobre el cabo San Antonio yéndose a la costa el 1° de agosto de 1878. Los 27 naufragos fueron recogidos por el bergantín alemán «Thetys».

Rescue: En el mes de junio de 1878 varó un buque, nueve millas al sur del cabo San Antonio. Su cargamento era de madera, no se supo el destino de su tripulación.

Pactolus: Barca anglo-americana. Febrero 1882. Naufragó en la costa de la Isla de los Estados en un lugar que ahora lleva su nombre cerca de puerto Cook.

Capricorn: Nave Inglesa. Febrero 1888. Naufragó en Pta. Fallows (Isla de los Estados).

Gulf of Aden: Marzo 1889. Vapor inglés de pasajeros que se fue a pique el 19 de marzo de 1889 cerca del cabo Tres Montes. De las 80 personas que iban a bordo, sólo trece lograron salvarse. Los restantes murieron en el hundimiento de la nave o se perdieron en los botes.

Fervaal: Fragata Francesa. Julio 1901. Naufragó en la bahía Falso Cook (Isla de los Estados).

Muncaster Castle: Fragata Inglesa. 20 de mayo de 1901 en una de las islas de Año Nuevo. Algunos naufragos buscan refugio en Puerto Cook. El resto es rescatado por personal de la Marina de Guerra (infantería) destacado en el puerto. Esta fragata había salido de Port Falbot (Irlanda) el 18 de marzo con destino Iquique (Perú, en ese momento). Su cargamento era de carbón. Estaba al mando el capitán John Henderson y llevaba 29 tripulantes salvándose todos. Se perdió el buque y la carga.

Astree: Barca Francesa. Noviembre 1901. Se incendió en inmediaciones de la costa norte de la Isla de los Estados y fue abandonada.

Prussia: Barca Norteamericana. Junio 1907. Con fecha 19 de junio naufragó en la Isla de los Estados. Los tripulantes fueron rescatados por el vaporcito «Oreste», perteneciente al Sr. Grandi.

Indore / Yndores: Barca Inglesa. Julio 1907. Naufragó en las costas de la Isla de los Estados. Perekieron cuatro tripulantes, el resto fue rescatado por el «Oreste» del Sr. Grandi.

Swanilda: Naufragio del navío «Swanilda» (28-03-910). Capitán Alberto J. Paine. Viajaba con su esposa de luna de miel. Encalló en las rocas de la isla «Año Nuevo». Ambos fallecieron y fueron sepultados en el cementerio de puerto Cook.

Tekla: Barco Alemán. Julio 1911. Naufragó perdiéndose totalmente el 9 de julio de 1911 en el Estrecho de Le Maire. En el siniestro perecieron diez de los tripulantes. Los sobrevivientes fueron recogidos por un vapor de Punta Arenas (Chile).

De todos estos naufragios y los que figuran dentro del relato de Roberto J. Payró, el Museo Marítimo de Ushuaia cuenta con abundantes datos gracias a la investigación realizada conjuntamente con Guillermo Cardozo. Los datos fueron corroborados con el Lloyd's de Londres y el National Maritime Museum de Greenwich. Cabe aclarar que muchos de los buques denunciados como hundidos en determinado mes y año llegaron a su puerto de origen unos meses después. Tanto el National Maritime Museum de Greenwich y nosotros nos preguntamos lo mismo: ¿Cómo puede ser?

Bibliografía

- Ballvé, Horacio. "Cooperación de la República Argentina a la Expedición Antártica Internacional y Estudios Magnéticos en nuestras costas". Boletín del Centro Naval.
- García Basalo, Juan Carlos. "La Colonización Penal de la Tierra del Fuego". Ed. Marymar.
- Becerra, Alfredo. "Fuga de Isla de los Estados".
- Belza, Juan. "Romancero del Toponimia Fueguina". Publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de Tierra del Fuego.
- Belza, Juan. "En la Isla del Fuego". Publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de Tierra del Fuego.
- Beascochea, Mariano F. "La Novela del Mar". Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales.
- "Breve Reseña Geográfica y Estadística de Tierra del Fuego". Boletín del Instituto Geográfico Argentino, 1911.
- Boletín Centro Naval (1883 y 1884). "La necesidad de un faro". Tomos II y III pág. 587.
- Boletín Centro Naval N° 729. Tomo 99 pág. 277; "Inspección al faro de San Juan" y Tomo 11 N° 115 pág. 24, "Faro de San Juan y Año Nuevo"; Tomo 49 Boletín 490 pág. 469, "1° Faro Argentino"; Boletín de 1902, "Carta Magnética"; Boletín de 1903, Carta Magnética de las Costas Argentinas. Observatorio Año Nuevo; Boletín de 1893, "Isla de los Estados. Su faro y sub prefectura"; Boletín de 1902, "Faro de Año Nuevo".
- Bonner, Nigel. Whales of the World. Ed. Facts on File.
- Bove, Giacomo. "Expedición Austral Argentina". Informes preliminares presentados a S.S.E.E. los ministros del Interior y Marina de la República Argentina. Publicados bajo la dirección del Instituto Geográfico Argentino. Imprenta del Dep. de Agricultura. Bs. As.
- Braun Menéndez, Armando. "Pequeña historia fueguina". Buenos Aires, Domingo Vian, 1939.
- Braun Menéndez, Armando. "El conocimiento geográfico del litoral patagónico-fueguino hasta 1810. El legado de España". Anales de la Academia de Geografía. Bs. As.
- Bridges, Rev. Thomas. Yomana Dictionary. Ed. Zagier y Urruty Publications.
- Instituto Browniano. Conjunto de decretos y leyes, referentes a navegación y puertos, tomadas entre 1810-1940, recopiladas por la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, del Instituto Browniano.
- Cabrera A., Willink A. Biogeografía de América Latina. OEA, Serie de Biología, Monografía N° 13.
- Cailler-Bois, Ricardo. "Una tierra argentina; las Islas Malvinas. 3ra edición. Presentación por Enrique M. Barba. Buenos Aires. (Biblioteca de historia argentina y americana). Publicación por la Academia Nacional de la Historia.
- Cap Horn; recense avec les Indiens Yaghan. Edición de La Martinière.
- Capannini D., Domínguez O. Suelos. La Argentina, Suma de Geografía, Tomo IV, Bs.As.
- Centro Naval. "El Capitán Luis Piedra Buena. Su Centenario". Biblioteca del Oficial de Marina Tomo XVIII Bs.As.
- Clarck, Ricardo. "Aves de Tierra del Fuego y Cabo de Hornos". Ed. L.O.L.A.
- Chapman, Anne. "La Isla de los Estados en la prehistoria". Eudeba
- Charcot, Dr. Juan. "El Pourquoi-Pas en el Antártico". Ed. Espasa-Calpe S.A.
- Chasse-Marée No. 52
- Chebez, Juan Carlos y Bertonatti, Claudio C. "La avifauna de la isla de los Estados, islas de Año Nuevo y mar circundante". Ediciones L.O.L.A.
- Dabbene, Roberto. "Viaje a la Tierra del Fuego y a la Isla de los Estados". Boletín del Instituto Geográfico. Tomo XXI. Bs. As.
- Destefani, C.A. (RE), Laurio H. "La Patagonia y Tierra del Fuego (1860-1870) Historia Marítima Argentina". Tomo VII y Cap. X del Tomo III.
- Derrotero Argentino de 1900.
- Derrotero Argentino Parte 3, 5ª edición. Archipiélago Fueguino e Islas Malvinas. Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval.
- Derrotero de las costas Argentinas, 1900. Sección de Hidrografía, Faros y Balizas.
- Derrotero Argentino. (2da Edic.), 1917. División de Hidrografía, Faros y Balizas.
- De León, Ricardo Florencio. "La Prefectura en la Conquista de la Patagonia".
- De Agostini, Alberto M. Mis viajes a la Tierra del Fuego. Ed. Giovanni De Agostini, 1929.
- De Agostini, Alberto M. "30 años en Tierra del Fuego". Ed. Peuser, Buenos Aires.
- Diario del faro entre los años 1893 y 1904.
- Entraigas, Raúl A. "Piedra Buena, caballero del mar". Buenos Aires: Secretaría de Estado de Marina; Departamento de Estudios históricos Navales.
- Eleta, Fermín Cap. de Navío (RE). "El siglo XVI Descubrimientos y Exploraciones". Historia Marítima Argentina. Tomo II
- Eyraud, Cándido, Cap. de Fragata. "El Capitán Piedra Buena" Apuntes para su biografía.
- Gamundi, Irma J. y Horak, Egon. Hongos de los bosques andino Patagónicos. Ed. Vazquez Mazzini.
- González Lonzieme, Enrique Cap. de Navío (RE). Historia Marítima Argentina Tomo II y III
- Hyades, Dr. Paul Daniel Jules. "Un año en el Cabo de Hornos". Publicado en Chile en 1886 por el No. 11 del Anuario Geográfico de la Marina de Chile. Trad. Ramón Serrano Montaner. Recientemente publicado por revista Impactos No. 86 Nov. 96
- Historia Marítima Argentina. Dep. de Estudios Históricos Navales. Tomo III, VI, VIII y IX.
- Leatherwood, Stephen and Randall R. Reeves. "Whales and Dolphins, The Sierra Club Handbook of Sierra Club Books". San Francisco.
- Lenzi, Juan Hilarión. "Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur: su pasado, su presente y su proyección".
- Lichter, Alfredo y Hooper, Ana. "Guía para el reconocimiento de cetáceos del mar Argentino".
- Lichter, Alfredo A. "Huellas en la arena, sombras en el mar". Ed. Terra Nova.

Massola, Elío y Chebez Juan Carlos. *Mamíferos silvestres del archipiélago Fueguino*. Ed. I.O.L.A. 1993.

Memorias del Ministerio de Marina 1885, "Lasserre, Augusto. Expedición al Atlántico Sur", "Méndez, Carlos. Inventario de las existencias de la subprefectura de la isla de los Estados".

Ministerio de Guerra y Marina. Documentos de la Expedición al Atlántico Sur, realizada al mando del Comodoro Lasserre. Diario de a bordo de la Cañonera "Paraná", al mando de Lasserre y diario de a bordo del cutter "Bahía Blanca", al mando del Subteniente Sarachaga.

Payró, Roberto J. «La Australia Argentina». Hyspamérica. Casa editorial e impresora de Manuel Rodríguez Giles. Edición 1908. También editada por Colección Nuestro Siglo.

Piana, Ernesto L. "Amricanamiento a adaptación en Tierra del Fuego". Antropología Argentina: 15-110. Ed. de Belgrano, Buenos Aires.

Ratto, Hector R. "Hombres de Mar en la Historia Argentina". Publicación de la Biblioteca del Oficial, 1941

Radaelli, Sigfrido. "Memorias de los Virreyes". Edit. Bajel. Biblioteca Histórica Colonial.

Rodríguez, Martín. "Toponimia de la Costa Patagónica y Fueguina".

Silva, H. Asdrubal. "La Economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata". Ed. FEDIC.

Sobral, José M. "Dos años entre los hielos, 1901-1903".

Tuck Gerald, Hermann Heinz. "Guía de campo de las aves marinas de España y del mundo". Ed. Omega.

Vairo, Carlos Pedro. "Los Ymana. Nuestra única tradición marítima autóctona. Primera reconstrucción de una canoa de corteza yamana en base a datos etnohistóricos". Ed. Zagier & Urruty Publications.

Vairo, Carlos Pedro. "El Presidio de Ushuaia". Ed. Zagier & Urruty Publications.

Viajes de levantamiento de los buques de S. M. «Adventure» y «Beagle» en los años 1826 a 1836. Biblioteca del Oficial de Marina Vol. XVI Año 1933. Traducción Cap. de Fragata Teodoro Cailler-Bois.

Vidal Gormaz, Francisco. Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días. Imprenta Elzeviriana.

Verne, Julio. El Faro del Fin del Mundo (Le Phare Du Bout Du Monde) Editorial Kapelusz.

Guía de Tierra del Fuego. Ed. Zagier & Urruty Publications

Museos

Archivos consultados de los siguientes museos a los cuales estamos muy agradecidos. Tanto a sus directores como al personal especializado que brindaron toda su colaboración.

Museo Argentino de Ciencias Naturales «Bernardino Rivadavia». Buenos Aires. Dir. Dr. José María Gallardo, Sec. Ing. Romero y a todos sus científicos. En especial a los Srs. Favió Fraga y Montiel.

Museo Naval de la Nación. Ciudad de Tigre, Buenos Aires. A todo su personal y un agradecimiento muy especial al su Director el Cap. Nav. (RE) Don Horacio Molina Pico.

Museo Naval de Madrid, España.

Musee de la Marine. Palais de Chaillot, París.

National Maritime Museum. Greenwich.

Depto. de Estudios Históricos Navales. Agradecemos la colaboración de su bibliotecaria, Sra. Dora Martínez, y del Sr. José Bamió que aportó muchísimos datos para orientar la búsqueda en archivos y personas conectadas con el tema.

Archivo General de la Nación. Av. Alem 246, Buenos Aires.

Archivo General de la Armada, Bolívar

1622, Buenos Aires.

Biblioteca del Servicio de Hidrografía Naval. En especial a su director y a Rolando Ríos.

Vairo, C.P. Notas de Divulgación:

Barcos Balleneros. Ed. Barcos No. 133, Est. 88

Bahía Thetis. Ed. Barcos No. 156, Ag. 90
La Ruta de los Naufragios. Ed. Barcos No. 152, Abr. 90

Por los Mares del Sur. Ed. Barcos No. 147, Nov. 89

De visita en Puerto Cook. Ed. Barcos No. 149, En. 90

El Faro del Fin del Mundo. Ed. Barcos No. 148, Dic. 89

Bahía Crossley. Ed. Barcos No. 150, Feb. 90

Puerto Parry. Ed. Barcos No. 151, Mar. 90

La Libertad por el Mar Argentino. Ed. Barcos No. 150, Feb. 90

Caleta Falsa. Ed. Barcos No. 158, Oct. 90

Bahía de Buen Suceso. Ed. Barcos No. 157, Set. 90

Puerto Español. Ed. Barcos No. 159, Nov. 90

Imágenes del Naufragio. Ed. Barcos No. 161, En. 91

100 años de presencia Austral. Editores Asociados, Nov. 84. Rev. Navegar

Conarios Argentinos. Con Sal a bordo. Enero 1989.

La Historia de los «Clippers» Parte I y II Ed. Barcos No. 173 y 174. Enero y febrero 92.

Revistas

Raíces del Fin del Mundo. Año I. Número 1, 2 y 3 (1991).

Revista «Argentina Austral». Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Tomo XXVI, N°. 306, 1957. P. 31, 33. «Breve Historia de la Isla de los Estados», León Pablo.

Anexo I

Cronología de la Isla de los Estados

Investigación bibliográfica de Oscar Pablo Zanola

1616

La expedición de Jacobo Le Maire, hijo del fuerte comerciante holandés Isaac, fletador de la misma, fue dirigida por el marino Guillermo Cornelio Schouten. Partieron de Holanda el 14 de julio de 1615. El 16 de enero 1616, avistaron las islas Sebalda (nombre con que designaron a las Islas Malvinas) y el 24 del mismo mes descubrieron tierras al este que bautizaron como Staten Land (Tierras de los Estados Holandeses). Las tierras al oeste las bautizaron con el nombre de Mauritius Land (Península Mitre).

El día 29 de enero se enfrentaron con un cabo formado por dos agudas montañas que se yerguen imponentes con sus 152 metros de altura, sobre un basamento de 4 km de ancho, al que llamaron "Cap Hoorn" (Cabo de Hornos) en honor de la ciudad puerto de Hoorn de donde partieron.

1619

Los Hermanos García de Nodal son los primeros españoles en visitarla. Bautizan Bahía Buen Suceso y Cabo San Bartolomé.

1624

La expedición de L' Hermite frecuenta sus costas.

1643

El navegante holandés Bouwer comprueba que es una isla y la ingresa así a la cartografía de la época.

1741

Es visitada por los navegantes Anson, Byron y Pizarro.

1769

Es visitada por el navegante inglés James Cook.

1775

James Cook llega por segunda vez con el buque «Resolution» fondea cerca de las islas de Año Nuevo y da nombre a las bahías Año Nuevo y Cook.

1787

El Capitán Colnett (inglés) permanece durante 17 días en la isla. Desembarcan 15 hom-

bres para establecer una lobería. Menzies, botánico de la expedición colecciona muestras de plantas de la zona.

1789

El Capitán Malaspina al mando de las Corbetas "Descubierta" y "Atrevida" fue la expedición más importante de aquella época. Los fines que perseguían eran el estudio hidrográfico de las regiones del sur, y la investigación del estado político de América, que en esos momentos ocupaba toda la atención de España. Efectuaron el relevamiento de la Costa Sur del Río de la Plata, de la desembocadura del Río Negro, del promontorio Belén y Puerto Egmont (Islas Malvinas). Situaron muchos puntos geográficos en Tierra del Fuego e Islas de los Estados a los que impusieron denominaciones.

1791

Juan José Elizalde bautiza al Cabo San Pío, Cabo Peñas, Del Medio, Policarpo, Sierra Orozco y Bahía Aguirre.

1824

Henry Foster Capitán del sloop "Chantecler" instaló en ese año en la Isla de los Estados (Puerto Cook) un observatorio para realizar experimentos y observaciones de péndulo destinados a determinar la forma de la tierra, efectuando además uno de los primeros relevamientos terrestres de la isla. El teniente Kendal realiza el primer mapa topográfico de la misma.

1826

Luis Vernet viaja a la isla, establece una base forestal en bahía Flinders. Piensa criar ganado en ella. La reconoce y elabora un mapa con sus contornos.

1828

El Capitán Phillip Parker King que comanda la "Adventure", y el Capitán Robert Fitz Roy al mando de la "Beagle", descubren el Canal Beagle y efectúan el relevamiento hidrográfico de las costas meridionales de América del Sur, incluyendo el archipiélago fueguino e Isla de los Estados.

1828

Por decreto de fecha 5 de enero, le fueron otorgados a Luis Vernet los terrenos baldíos de la Isla Soledad e Isla de los Estados con la condición de establecer en ella una colonia. Establece una factoría de lobos en Basill Hall.

1829

Luis Vernet es nombrado gobernador político-militar de las Islas Malvinas, de los Estados y adyacencias.

1832

El Capitán Fitz Roy en la "Beagle", acompañado por el célebre naturalista Carlos Darwin, efectúa un relevamiento completo de la costa argentina, desde Punta Piedra hasta el mismo Cabo de Hornos, incluyendo la Isla de los Estados y las Islas Malvinas.

1849

Según documentos suministrados por el célebre Luis Piedra Buena al "Board of Trade" dice: «Salvé en la Isla de los Estados a 24 naufragos de una Fragata Alemana, cuyo nombre no recuerdo, siendo conducidos el Capitán y el Piloto a Montevideo y los demás naufragos quedaron acomodados a bordo de los buques que se hallan cargando guanos en la costa sur de la Patagonia».

1850

Allen Gardiner la sugiere como refugio para los indios.

1852

Mr. Smiley y Luis Piedra Buena la visitan con el bergantín "Nancy".

1858

Luis Piedra Buena la visita con el "Manuelita".

1860

Luis Piedra Buena auxilia naufragos del bergantín "Talher" entre las restingas de la Isla de los Estados.

1862

El comandante Luis Piedra Buena hace construir en puerto Cook una pequeña cabaña que pudiera servir de refugio a los marineros que arribasen en busca de amparo. Para ello dejó destacados dos hombres con provisiones en abundancia. Dice un testigo: "Sobre el techo de aquella morada, flameaba constantemente, el pabellón argentino". Luego la casilla fue utilizada como grasería y se la conocía como la "Casilla Eyroa".

1863

Luis Piedra Buena coloca un cartel en el cabo de Hornos ofreciendo ayuda a los naufragos en la Isla de los Estados.

1866

Don Luis Piedra Buena pide la concesión de la isla.

1868

Con fecha 6 de Octubre, por Ley N° 269 el Congreso Nacional, le otorga en propiedad al Comandante Luis Piedra Buena, la Isla de los Estados. Una vez fallecido Luis Piedra Buena, el Estado argentino compra a los herederos de aquél la propiedad de la misma.

1869

El 19 de enero Luis Piedra Buena desembarca en Puerto Roca a tres marineros y les ordena construir una casilla. Izó la bandera argentina y desde el "Espora" la saludó con una salva de 21 cañonazos.

1870

Oscar Viel (chileno) denuncia la presencia de Luis Piedra Buena.

1873

Luis Piedra Buena obtiene el permiso para faenar pingüinos. Establece una grasería de focas en Crossley, instala una grasería de pingüinos en puerto Pingüin Rockery (luego Puerto Roca). El 10 de marzo de 1873 la goleta "Espora" naufraga. Permanece en la isla por espacio de dos meses, tiempo que le toma construir, con los restos del "Espora" el cutter "Luisito" botado el 11 de mayo de 1873.

1876

Naufragio del buque "Prince Arthur" de bandera Inglesa.

1879

Don Luis Piedra Buena prepara instalaciones para la caza de lobos marinos.

1880

Bove y sus colaboradores científicos la visitaron, deteniéndose en Cook y Pingüin Rockery e hicieron expediciones a su interior. En este viaje el guía era Don Luis Piedra Buena y rebautizan a puerto Pingüin Rockery como Puerto Roca.

1881

Se menciona, por primera vez, la Isla de los Estados en el tratado de límites.

1881/1882

El gobierno argentino puso a disposición del teniente de la marina de guerra italiana Giacomo Bove la corbeta "Cabo de Hornos" y el cutter "Patagones". Bajo el mando del comandante Luis Piedra Buena, recorrieron la Isla de los Estados y el archipiélago fueguino. Esta expedición fue la que aportó la mayor profusión de datos científicos de la zona visitada.

A bordo estaban los doctores Vinciguerra, Spagazzini y Lovistato que pasaron febrero y marzo en la Isla de los Estados.

Naufragio de la barca inglesa "Pactolus". Sus tripulantes son rescatados por Piedra Buena (febrero).

Conferencia en Buenos Aires por Edelmiro Correa sobre aspectos generales de la Isla de los Estados.

1882

El capitán de fragata Luis Fernando Martial con la fragata "La Romanche" exploró los canales fueguinos, la Isla de los Estados y las Islas Malvinas. Instaló además dos observatorios: uno en la provincia de Chubut y otra en la provincia de Santa Cruz. Los resultados de esta expedición han producido abundante bibliografía sobre datos antropológicos, geológicos y geográficos en general, que se encuentran contenidos en nueve tomos publicados en francés.

Construyen los franceses una casilla en puerto Pinguin Rockery (rebautizado Puerto Roca) con dos habitaciones en las que armaron nueve cuquetas dispuestas como en un buque. Esta casa existía en 1892 cuando naufragó la "Guy Mannering", donde habitaron nueve marinos de la sub prefectura que la socorrieron.

1883

El Presidente Julio Argentino Roca ordena al Ministerio de Guerra y Marina que se proceda a la instalación de las sub prefecturas marítimas creadas por la Ley de Presupuesto para la Isla de los Estados y Tierra del Fuego. En el mismo documento designa comandante de la Expedición al Atlántico Sur al coronel de la Armada Don Augusto Lasserre. Las unidades navales que participaron fueron: como nave insignia la cañonera "Paraná", el buque escuela "Cabo de Hornos", el transporte "Villarino", el aviso "Comodoro Py", la barca italiana "Maria T." y los cutres "Santa Cruz", "Patagones" y "Bahía Blanca".

Con fecha 24 de setiembre (1883) se nombra por decreto de Presidencia de la Nación, el primer Subprefecto que prestaría servicios en el puerto de San Juan, en Isla de los Estados. Se

trata del teniente de la armada Don Félix Paz, quién luego sería el primer gobernador de la Tierra del Fuego. En realidad sólo queda en el puerto de San Juan el tiempo que queda la escuadra delegando su mando (al sub prefecto Villarino) al irse a la bahía de Ushuaia en setiembre de 1884 quedando como primer gobernador.

1884

Expedición de Don Augusto Lasserre. Establecimiento de la Sub-prefectura. El 25 de mayo se inaugura el faro. Comienza a funcionar una colonia penal y presidio militar en el puerto de San Juan y Don Augusto Lasserre rebautiza al lugar como San Juan del Salvamento.

Queda un piquete de infantería de marina.

1886

Visita del gobernador de Tierra del Fuego, Don Félix Paz, a la sub prefectura, colonia y faro.

1887

Visita de la escuela militar a San Juan de Salvamento.

1890

Colonia penal y guarnición quedan a cargo de efectivos de la Marina.

1895

Desaparición de la vivienda de los franceses de La Romanche, de puerto Roca, supuestamente causada por loberos.

1896

Viaje de Holmberg y Beauvoir.

1897

Viaje de Adrián Gerlache y Fagnano. Estos visitan San Juan del Salvamento con el buque polar "Bélgica".

1898

Visita del Villarino con el famoso periodista Roberto J. Payró. La colonia penal cuenta con 150 penados entre los que figuran 6 mujeres.

En puerto Cook existía una casilla conocida como la de Eyroa. Ésta tenía vitualas y estaba construida con chapas de hierro galvanizado.

1900

Viaje científico de Nordenfjöld.

Traslado de presidio de San Juan de Salvamento a Puerto Cook, conjuntamente con su similar militar que funcionaba en Santa Cruz.

1902

Viaje científico de Dabenne.

Cuando se está trasladando el personal y las pertenencias del presidio militar de puerto Cook a la Bahía Golondrina, cercana a la ciudad de Ushuaia, se produce una sublevación en el presidio militar de Cook encabezada por 83 penados.

Octubre de 1902 se inaugura el faro de isla Observatorio y apaga su luz el faro de San Juan de Salvamento.

1903

Naufragio del "Pour Castle" y visita de la fragata "Azopardo".

1905

Instalación de una grasería en puerto Cook, la que fracasó. Cuando en 1911 el presidente Roque Sáenz Peña la visita, encuentra al cuidador don Felipe Bucarelli protegiendo las maquinarias de la compañía Porteña.

1907

Visita de la fragata argentina A.R.A. "Sarmiento".

1908

La nave Piedra Buena visita las islas de "Año Nuevo".

El presidente Figueroa Alcorta y el ministro de Agricultura Pedro Ecurra, otorgan permiso a M. Braun para explorar y explotar esponjas marinas en bahía Flinders.

1910

Naufragio del navío "Swanilda" (28-03-910). Capitán Alberto J. Paine. Viajaba con su esposa de luna de miel. Encalló en las rocas de la isla "Año Nuevo". Ambos fallecieron y fueron sepultados en el cementerio de puerto Cook.

1911

Visita del presidente argentino Roque Sáenz Peña.

1912

Visita del Salesiano De Agostini.

Por ley N° 8.940 del 19 de marzo, el Estado compra a los herederos de Luis Piedra Buena la Isla de los Estados.

1919

Deja de funcionar el observatorio magnético y meteorológico de isla Observatorio, el faro continúa prestando servicio con diferentes métodos de iluminación (kerosene, gas y baterías).

1923

Por Decreto Nacional se declara "Reserva Nacional" para lobos de dos pelos a la isla.

1927

Por Ley Nacional N° 3.464 se declara Reserva de Marina al paraje "Puerto Cook" y "Chorrillo", y con igual fin a la zona de bahía Crossley y a la costa oeste hasta el Cabo e Islote del Faro.

1931

Primer relevamiento aéreo fotográfico a cargo de la Fuerza Aérea Argentina.

1932

Asentamiento de compañías lobcras que debían dedicarse sólo a la cosecha de lobos de un pelo.

1933

Nuevo viaje de la Fragata "Sarmiento".

Relevamiento geográfico del navío "San Luis".

1936

Decreto Nacional N° 78029 deja sin efecto la Ley N° 3464 y cede en uso a la Isla de los Estados, con islas e islotes adyacentes, a la Armada Argentina.

1937

El día 26 de abril por Decreto Nacional N° 104.169, declárase Reserva Nacional para toda clase de fauna marítima sin excepción a la Isla de los Estados.

El 13 de agosto, la Ley Nacional N° 111.878 prohíbe la caza del lobo de dos pelos, su traslado y comercialización.

1967

Primer aterrizaje con una avioneta del Aeroclub Ushuaia. Es realizado por los Sres. Vladimir Bronzovich y Martín Lawrence en bahía Crossley.

1970

La Gobernación le da permiso de pastaje en la isla al Sr. Nemesio Menéndez, quien introduce ganado vacuno.

1973

Con fecha 5 de abril se desembarcan ocho ciervos colorados en la bahía Crossley. Trasladados a bordo del Aviso ARA "Thompson" (seis hembras y dos machos de dieciséis meses). En la actualidad se los puede contar por cientos, en especial en bahía Franklin y Crossley.

La Comisión del Instituto de Investigaciones Históricas de Tierra del Fuego aprueba, en su Primer Congreso de Ciencias Históricas Fuegoínas, la presentación a la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos de un estudio para declarar monumentos y lugares en la Isla de los Estados.

1975

Con fecha 22 de julio la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos por Decreto Nacional N° 1385, declara Monumento Histórico Nacional al Faro de San Juan del Salvamento, conocido también como «El Faro del Fin del Mundo».

1979

Primer grupo de radioaficionados argentinos que se establecen en la isla (puerto Cook) para realizar comunicaciones durante una semana. Se comunican con varias partes del mundo. Personal del Museo del Fin del Mundo participa del mismo.

1980

Con fecha 26 de octubre el Museo del Fin del Mundo eleva a las autoridades del Territorio un informe completo (nota 578/80) conteniendo en el área de las Ciencias Sociales, Naturales y Exactas experiencias logísticas y técnicas enmarcadas en los trabajos desarrollados en el marco del Programa del Extremo oriental del Archipiélago Fueguino. En el marco del mismo se realizaron actividades interdisciplinarias e interinstitucionales con equipos de profesionales provenientes de diversas regiones del mundo. Este programa fue dirigido por el Museo del Fin del Mundo. El 10 de diciembre las autoridades del Parque Nacional presentan un proyecto denominado Parque Nacional Isla de los Estados. La iniciativa no prosperó.

1981

Con fecha 20 de noviembre la Secretaría de Turismo de Tierra del Fuego propone la realización de un proyecto denominado «Doble Luna». Este trata de un asentamiento humano con la prestación de servicios turísticos. Tampoco prosperó.

Un grupo de personas integrado por Rac Natalie Goodal, Harold W. Reynolds y Martín Lawrence presentan una nota fundamento al jefe del Área Naval Austral, con copia a la Gobernación, Asociación HANIS, Museo Territorial, Fundación Vida Silvestre y Secretaría de Cultura de la Nación, en la cual se solicitaba declarar a la isla Reserva Histórico-Natural-Territorial.

1982

En noviembre se lleva a cabo la segunda expedición de radioaficionados y personal del Museo Territorial. Permanecen durante nueve días y se comunican con 140 naciones. Se asientan en Crossley y realizan avistajes de fauna y relevamiento de elementos y flora.

La Armada Argentina propone el asentamiento de la familia Zalazar. Dicho plan no prosperó.

Se reúne un grupo de personas a fin de iniciar una campaña de apoyo a la iniciativa de declarar a la isla Reserva Cultural Natural Territorial.

El gobierno de Suárez del Cerro se propone poblar la isla, con un asentamiento en la bahía Crossley, para lo cual consigue cinco viviendas de «ABRAPA» y fondos para esos efectos.

1983

La etnógrafa Anne Chapman descubre en la bahía Crossley un yacimiento indígena que demuestra la presencia humana prehistórica.

Se hace presente en Ushuaia la Comisión Nacional de Museos de Ciencia y Lugares Científicos, propiciándose como tema de trabajo: «Isla de los Estados». En la reunión, por primera vez se encuentran presentes el Centro Austral de Investigaciones Científicas, el Instituto Forestal Nacional, Parques Nacionales, la Armada Argentina, Recursos Naturales del Territorio, el Museo Territorial y la Secretaría de Cultura y Educación. Se labró un acta de todo lo tratado.

El 1 de setiembre los directores de Recursos Naturales, Servicio Nacional de Arquitectura y Museo del Fin del Mundo visitaron los restos del antiguo Faro de San Juan de Salvamento. Regresaron el 3 de diciembre.

El 4 de octubre personal de Recursos Naturales, IFONA, INTA y Base Naval Ushuaia, visitan distintos ambientes de la Isla de los Estados.

El 15 de noviembre Personal científico y técnico del Centro Austral de Investigaciones Científicas y Museo del Fin del Mundo, visitan la bahía de San Juan de Salvamento, bahías Crossley, Franklin y Flinders.

1984

Personal del Museo Territorial desembarcan en bahía Crossley, puerto Cook y Vancouver. Realizan avistajes de fauna y relevamiento de elementos y sitios.

Con fecha 12 de febrero el Comodoro (FFAA) Jorge Raimondi visita las bahías Crossley y Flinders a los efectos de estudiar la factibilidad de establecer una pista auxiliar.

En abril es visitado el lugar donde antiguamente estuviera emplazado el faro de San Juan de Salvamento por el arquitecto Roberto Carlos Taylor, jefe de la Región Sur del Ministerio de Obras Públicas de la Nación y el Director del Museo Territorial, a los efectos de constatar la estructura y los pasos futuros para la reconstrucción, puesto que en 1976 fue declarado Monumento Histórico Nacional.

En noviembre se sobrevuela la isla a fin de apreciar el posible lugar de aterrizaje, para el emplazamiento de una pista.

En el marco de los festejos de la conmemoración del Centenario de la ciudad de Ushuaia, se elabora un proyecto de restauración del Faro del Fin del Mundo, cuyos organismos firmantes son: Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos, Servicio Nacional de Arquitectura y Museo del Fin del Mundo. Fracasa por razones presupuestarias.

1985

En febrero la etnógrafa Anne Chapman y la arqueóloga argentina Victoria Horwitz la recorren desde puerto Roca hasta Cook, en busca de vestigios de presencia humana prehistórica.

En abril personal del gobierno Territorial y CADIC visitan Bahía Crossley a fin de evaluar el suelo y características generales del futuro emplazamiento de una pista y del asentamiento de unidades habitacionales.

En mayo se inicia un movimiento comunitario en Ushuaia, destinado a reclamar para sí las alternativas decisivas que se estimen para la isla. Se conforma la Asociación Amigos de Tierra del Fuego, Comisión Isla de los Estados.

En agosto la Legislatura Territorial crea una Comisión de Asesoramiento conformada por tres legisladores, un integrante del Poder Ejecutivo Territorial y uno de la Armada Argentina.

Se conforma en Mar del Plata un grupo de personas que auspician una instalación humana en puerto Cook.

Los Lic. Santiago Bondel (geógrafo) y Rodolfo Iturraspe (geólogo), ambos profesionales del C.A.D.I.C., presentan un informe hidrogeográfico, a pedido del gobierno de Tierra del Fuego, con la intención de establecer un grupo de viviendas en bahía Crossley.

1983/85

Personal científico y técnico del C.A.D.I.C. y Museo del Fin del Mundo realizan diversas visitas a las bahías Crossley, Franklin y Flinders a los fines de definir un lugar para establecer cinco viviendas donadas con destino a un asentamiento humano en la Isla de los Estados

por parte de la Asociación de Bancos Provinciales de la República Argentina.

El 7 de marzo el Diputado Nacional Adrián Alvarez, presenta un proyecto de ley en la Cámara de Diputados de la Nación para declarar a la isla de los Estados Parque Nacional «Chuanisin» en los términos de la Ley N° 22351.

Con fecha 17 de abril la Cámara de Diputados de la Nación efectúa una declaración recomendando al Poder Ejecutivo Nacional la instalación de una estación científica en la Isla de los Estados dependiente del C.A.D.I.C. No prospera.

1989

Por medio de la Armada Argentina un grupo de documentalistas de la Poltel (Polish television) realiza una serie de documentales en 16 mm. para la televisión europea. La producción nacional estuvo a cargo de Jorge May. Tuvieron gran repercusión dado que fueron siete capítulos.

Se realizaron varios viajes a bordo de los avisos de la Armada Argentina y con las lanchas rápidas. Los lugares de trabajo fueron San Juan de Salvamento, puerto Cook, puerto Parry, bahía Crossley, puerto Vancouver, bahía Cánepa, islotes Dampier, isla Observatorio. Con personal del actual Museo Marítimo se realizaron trabajos de relevamiento de naufragios y asentamientos históricos humanos.

1990

El día 9 de agosto el diputado nacional Hipólito Solari Yrigoyen presenta en la Cámara un proyecto de ley de creación de una Reserva Nacional en Isla de los Estados, sujeta a los alcances de la Ley 2235, que consideraba la fundación de un Puerto y Villa Turística denominados «Chuanisin». No prosperó.

1991

Con fecha 06 de diciembre la Secretaría de Planeamiento de Tierra del Fuego por Resolución N°001/91, encomienda al Museo del Fin del Mundo, Recursos Naturales y al Instituto Fueguino de Turismo como organismos integrantes de la Comisión Transsectorial de la Ley N° 352, la reglamentación y regulación de actividades humanas en el área de la península Mitre e isla de los Estados.

1995

La Armada Argentina y el Museo Marítimo de Ushuaia comienzan en conjunto los trabajos de investigación y de relevamiento sobre San Juan de Salvamento, puerto Cook, e isla Observatorio.

Estos trabajos continuaron durante los años 1996 y 1997 realizándose viajes con helicópteros, el rompehielos Almirante Irizar, los avisos "Sobral", "Suboficial Castillo", "Gurruchaga" y "Teniente Olivieri".

1996

Por medio de la Armada Argentina el Museo Marítimo de Ushuaia realiza viajes a la isla cada cuarenticinco días. Mediante un convenio propulsado por la Armada Argentina, personal del Museo del Fin del Mundo, el C.A.D.I.C. y el Museo Marítimo realizan un relevamiento de San Juan de Salvamento.

1997

En febrero la Armada Argentina, con partici-

pación del Museo Marítimo de Ushuaia, trae a Ushuaia los restos del "Faro del Fin del Mundo". El ingeniero civil Mirón Gonik elaboró los planos del faro sobre la base de los restos de la construcción hallada. Se realizó un relevamiento sobre los lugares ocupados por el cementerio, el muelle, la sub prefectura, el faro, la casa de los torreros (guarda faro) y las quintas.

En abril el velero "Callas", al mando de Jorge Luis Trabuchi, personal del Museo Marítimo e invitados especiales realizaron un relevamiento de toda la costa norte de la isla, isla Observatorio y bahía Franklin. El propósito fue buscar el posible lugar donde Luis Piedra Buena perdió el "Espora" y construyó el cutter "Luisito". Se elaboró un documental en equipo de video profesional Betacam.

Anexo II

Descripción Geológica de la «Isla de los Estados»

por Roberto Caminos y Francisco Nullo

Buenos Aires, Servicio Geológico Nacional - 1979 -

Geografía

La Isla de los Estados, porción de tierra estrecha y alargada en sentido este-oeste, mide unos 65 km de longitud. Su ancho es muy variable: 16 km en la sección de mayor amplitud y sólo 500 m en la parte más angosta; el promedio puede calcularse en unos 8 kilómetros. El eje longitudinal de la isla está marcado por un cordón montañoso de 50 km de longitud, integrado por cerros cuyas cumbres se sitúan entre los 400 y 800 m de altura sobre el nivel del mar. Recortado por numerosos cabos y bahías, el contorno de la isla es sumamente sinuoso; sus costas alcanzan una longitud de 292 kilómetros.

Varias islas más pequeñas se levantan a poca distancia; hacia el norte, las cuatro islas Año Nuevo, de las cuales las islas Observatorio y Elizalde son las mayores; hacia el sur, las islas Menzies, Dampier, el islote Alexander y otros de menor importancia. El estrecho de Le Maire, cuyo ancho es de 24 km, separa la isla de los Estados de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Orografía

El cordón montañoso que constituye el cuerpo de la isla, y que puede considerarse extremo suroriental de la Cordillera Fueguina, describe una gran "S" suavemente extendida con rumbo general este-oeste, rasgo particular que obedece al ajuste de la línea orográfica a los ejes de la estructura tectónica. Comenzando por el oeste, el cordón se eleva como elemento prominente al sur de la bahía Flinders, destacando en primer término a los montes Spegazzini (741 m) y, poco más allá, al sur de la bahía San Antonio, a los montes Bove (823 m), alturas máximas de la isla. A continuación de éstos se encuentran los montes San Juan (553 m a 800 m), al norte de los cuales se sitúa el monte Buckland (654 m), y al sur de los mismos el monte Fantasma (563 m). Prosiguiendo hacia el este aparecen los montes Noguera (500 m), Torre (710 m) y Buenos Aires (613 m), y más al naciente los montes Dentado (703 m), Cook (620 m) y Orejas de Burro (486 m). El cordón finaliza con los montes Foster (501 m) y Richardson (678 m), que marcan el extremo oriental de la isla.

El relieve de esta faja montañosa se caracteriza por su aspereza: picos agudos, crestas

afiladas y valles profundos denotan el efecto erosivo de la glaciación pleistocena. Retirado el hielo, el mar ocupó los tramos inferiores y medios de las artesas glaciares, transformándolas en bahías estrechas y de laderas abruptas que configuran un típico paisaje de fiordos. Varios cabos de forma aproximadamente triangular se separan de ambos lados de la dorsal montañosa. Hacia el norte se dirigen los Cabos Galeano, Beaulieu, San Antonio, Colnett, Conway, Cooper, Furneaux y San Juan; hacia el sur apuntan los cabos Kempe, Webster, Kendall, Ventana y Fallows. La superficie de estos cabos se encuentra a un nivel más bajo que el de la faja montañosa central y su relieve es mucho menos áspero; algunos presentan una superficie plana que con pendiente suave y ligeramente aterrazada desciende desde la base hasta el vértice.

El sector occidental de la isla, entre las bahías Flinders y Franklin, muestra un paisaje no tan abrupto como el resto del área montañosa; hay allí cerros que alcanzan entre 400 y 600 m de altura, como el Monte del Medio, pero el relieve, más suave, presenta formas redondeadas a mesetiformes. Las islas Año Nuevo son tierras bajas, de relieve llano, comparable al que caracteriza la extremidad de los cabos del flanco norte; la altura máxima -51 m sobre el nivel del mar- se encuentra en el centro de la isla Observatorio, precisamente en el lugar en que ha sido construido el nuevo faro.

Hidrografía

Los fiordos que hacia ambos lados de la dorsal montañosa cortan transversalmente la cadena de cerros, determinan bahías estrechas y de aguas tranquilas, protegidas de los vientos. Estas entradas profundas figuran en las cartas de navegación con el nombre de puertos. Sobre el flanco norte de la isla se destacan los puertos Hoppner, Parry, Basil Hall, Año Nuevo, Cook y San Juan del Salvamento, sobre el flanco sur se encuentran la bahía Capitán Cánepa y los puertos Celular, Vancouver y Back.

Existen además entradas amplias, abiertas sin reparo ante los vientos y el oleaje, como las bahías York y Blossom situadas al lado sur. En el extremo occidental se encuentran la gran

bahía Franklin, abierta hacia el sudoeste. Numerosas entradas pequeñas, o caletas, recorren ambas costas; las principales, del lado norte, son las caletas Pactolus, San Luis y 5 de Enero, y al lado sur la caleta Brent y las bahías Grant, Primera y Segunda.

En el interior de la isla hay numerosos cursos de agua dulce de carácter permanente. En el área montañosa central y oriental tienen escasa longitud; la mayoría son arroyos torrentosos, que se precipitan al mar por las laderas abruptas de los fiordos, o corren, entre saltos y cascadas, sobre el fondo escalonado de los valles glaciares. Los que desaguan en los fiordos no miden más de uno o dos kilómetros de longitud; poco más largos son los que se vuelcan en las bahías abiertas. En el área montañosa occidental, donde el relieve es más suave, existen cursos cuyo desarrollo longitudinal merece mayor consideración; allí se forman arroyos de tres a seis kilómetros de longitud, como los que descienden desde los montes Spegazzini hacia el oeste, inundando la zona deprimida situada entre las bahías Franklin y Flinders; otros cursos de igual longitud se dirigen a las bahías Crossley y Franklin. Estos arroyos, que en los tramos superiores corren por laderas de pendientes escasas o moderadas, en los inferiores divagan entre lagunas y turbales, sobre el fondo aplanado de los valles. A diferencia de los cerros, cabos y bahías, elementos fisiográficos destacados del paisaje, ninguno de los arroyos ha recibido nombre geográfico. Despoblada la isla, la toponimia no ha sido elaborada por colonos sino por navegantes.

Alrededor de 125 pequeños lagos de agua dulce salpican el interior de la isla en el área montañosa. Casi todos ellos se encuentran en los tramos superiores de los valles glaciares; miden de uno a cuatro kilómetros cuadrados de superficie y se disponen en forma escalonada, comunicándose entre sí por arroyos que finalmente desaguan en las cabeceras de los fiordos. El mayor cuerpo de agua es el lago Lovisato, de tres kilómetros de longitud, que ocupa el tramo inferior de una antigua artesa cuya salida al mar ha sido bloqueada por una barrera de depósitos morénicos.

Suelos:

En la isla de los Estados, como en toda la Cordillera Fueguina, las condiciones ambientales son propicias para el desarrollo de suelos podzolizados o con tendencia a la podzolización, es decir, suelos de reacción ácida. La gruesa capa de residuos vegetales acumulada sobre el piso de los bosques, del distrito florístico magallánico, se descompone muy lentamente, originando ácidos orgánicos que, junto

con las aguas pluviales, lavan y acidifican el suelo produciendo podzole. En las praderas adyacentes, igualmente húmedas, la podzolización es aún más acentuada.

Los distintos tipos de suelos podzólicos distinguidos por Cappannini y Domínguez (1959) en la Isla Grande de Tierra del Fuego, suelos que se originan en estrecha dependencia con el relieve y la vegetación, pueden reconocerse, con características muy similares, también en la Isla de los Estados. Las tres categorías de suelos señaladas por dichos autores son las siguientes:

1) Suelos podzólicos de bosque, desarrollados en áreas montañosas, cubiertas por vegetación selvática, y evolucionados a partir de rocas relativamente consistentes. Estos suelos suelen ser muy ácidos y ricos en materia orgánica y en nitratos, pero debido al intenso lavado carecen de sales solubles; son poco profundos y presentan textura franco - arenosa. En la isla de los Estados se los encuentra en las laderas escarpadas y cubiertas por densa vegetación boscosa del área montañosa centro - oriental; son suelos de color pardo oscuro que tienen como base a las lavas y tobas de la Formación Lemaire; miden de uno a dos metros de espesor y se asientan sobre el sustrato rocoso en contacto neto.

2) Suelos podzólicos de la estepa, formados en terrenos predominantemente llanos, cubiertos por vegetación de gramíneas o por bosques bajo y discontinuos. Son suelos más evolucionados y de mayor espesor que los anteriores, de textura franco - arenosa friable, ricos en raíces vegetales. En la Isla de los Estados aparecen en el área montañosa occidental, de relieve más suave, cubriendo las laderas de pendientes poco pronunciadas o bien ocupando las partes más bajas de este sector, asociados con suelos turbosos; se los encuentran también en los cabos del flanco norte y en las islas Año Nuevo; presentan color pardo oscuro y tienen como base rocas más frías, como las pizarras y limolitas de la Formación Beauvoir, o sedimentos frías, como los depósitos morénicos de edad cuaternaria.

3) Suelos turbosos, originados en los lugares más bajos del relieve, donde la presencia constante de agua favorece el crecimiento de una abundante vegetación higrófila. Son suelos profundos, fuertemente ácidos, muy ricos en materia orgánica y en nitrógeno. En la Isla de los Estados adquieren buen desarrollo en las zonas más deprimidas del área occidental, entre las bahías Flinders, Crossley y Franklin, dentro de un ambiente francamente palustre, y también en las islas Año Nuevo, donde pasan en transición a suelos podzólicos de estepa.

Anexo III

Accidentes toponímicos de la Isla de los Estados

Recopilación realizada por Pablo Oscar Zanola

ISLA DE LOS ESTADOS

Está ubicada en el departamento Ushuaia, al igual que todos los islotes e islas adyacentes.

54° 46' S, 64° 18' W, treinta (30) kilómetros al SE de la Isla Grande de Tierra del Fuego, estando separada de ésta por el estrecho de Le Maire. Siendo la superficie aproximada de la isla 520 Kilómetros cuadrados.

Motivo de la denominación: Impuesto en 1616 por Jacobo Le Maire y Guillermo Schouten en honor de «sus» estados («Statenlant» en su lengua). El primero en ocuparla fue el Don Luis Piedra Buena en febrero de 1868. Con anterioridad fue dada a Luis Vernet para explotarla forestalmente dado que en las Islas Malvinas no había madera. Él se refiere a la Isla de los Estados como propia. Ver capítulo acerca de Vernet. Con posterioridad el Gobierno Argentino funda una sub prefectura en 1884.

Nombres anteriores: «Jajus» (haush), significado: deriva de «Jai» que significa: región y «Usank»: frío - «Jaiwesen» (haush), significado: deriva de «Wesem» que significa preparar, construir y de «Jai» gruta - «Koin Harri» (shelknam), significado: cordillera de las raíces - «Chuanisin» (yamana), significado: región de la abundancia.

Evolución del nombre: La denominación «de los Estados» se refiere a las provincias de los países bajos: «Holanda, Zelanda, Frisia, Utrecht, Drente, Gederkand y Groninga». Primeramente fue nombrada como «Tierra de los Estados»; según Cowley, «Isla de Albemarle».

ESTRECHO LE MAIRE

54° 58' S, 64° 52' W al sudeste del extremo sudoriental de Tierra del Fuego, entre la Península Mitre (desde el Cabo San Diego y hasta el Cabo San Antonio), y la isla de los Estados. Teniendo el estrecho 15 millas de largo y 20 de ancho, entre los accidentes antes mencionados.

Motivo de la denominación: En homenaje a Jacobo Le Maire, holandés que en el año 1616 descubriera el estrecho embarcado en la expedición que su padre había patrocinado y que comandaba el navegante Guillermo Schouten.

Evolución del nombre: También se lo llegó a conocer como «Estrecho de Schouten» por el comandante de la expedición. Las distintas grafías con las que apareció escrito el nombre fue-

ron: Mayre, Maire, Lemaire y Le Mayre. Otra de las variantes con la que se denominó al accidente fue «De San Vicente», cuyo topónimo correspondió a los hermanos Nodal. En un primer momento los españoles lo llamaron «Estrecho Nuevo», dado que para ellos el único conocido era el estrecho de Magallanes y creían que este conducía del Océano Atlántico al Pacífico.

COSTA NORTE - (ESTE/OESTE)

1 - Cabo San Juan

54° 44' S, 63° 48' W, al este del puerto San Juan, formando el extremo NE de la isla de los Estados. El accidente es alto y escarpado, despidiendo hacia el norte a 200 metros un islote de igual nombre.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por Jean de Noail, Señor de Parc, quien el 29 de enero de 1706 al mando del «Sage Salomón» (el sabio) descubriera el accidente. Don Luis Vernet lo denominó «cabo Magallanes».

Evolución del nombre: El topónimo aparece como conocido en los relatos efectuados por Feuilleé de sus viajes de 1707 y 1712. Asimismo, antes de Luis Antonio Bouganville, Jean-Baptista Bourguignon D'Anville organiza una colección cartográfica que en la carta «Hydrographique du Le Maire» figura como ya descubierto el accidente «C. St. Jean». De lo expuesto se deduce que Bouganville, quien fuera considerado el primer francés que en 1790-92 recorriera el mundo, es precedido por varias expediciones malines (de St. Malo, Francia) que impusieron nombres en la zona.

2 - Puerto San Juan del Salvamento

54° 44' S, 63° 52' W, al norte del monte Richardson, en la costa nororiental de la Isla de los Estados. Es una estrada que se extiende 3 millas en dirección SO con un ancho medio de 700 metros y una profundidad aproximada de 46 metros.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por la División Expedicionaria del Atlántico Sur al mando del Comodoro Augusto Lasserre el 29 de abril de 1884. Topónimo aprobado por el ministro de Marina Benjamín Victorica. El Cnel. Don Augusto Lasserre le agregó «de

Salvamento" dado que desde ese momento el puerto y la sub prefectura estarían destinados a salvar náufragos.

3 - Punta Lasserre

54° 45' S, 63° 53' W, al oeste del puerto San Juan del Salvamento, costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en honor del Coronel de Marina, el argentino Don Augusto Lasserre, jefe de la expedición realizada a Tierra del Fuego con la cañonera «Paraná», como nave insignia; la goleta «Cabo de Hornos», el aviso «Villarino», la barca «Maria T.», el aviso «Comodoro Py» y los cúteres «Santa Cruz», «Bahía Blanca» y «Patagones» en 1884.

4 - Cabo Furneaux

54° 43' S, 63° 54' W, al NO del puerto San Juan del Salvamento, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesto por James Cook en memoria del Comandante de la «Adventure», Capitán Tobías Furneaux.

Evolución del nombre: Topónimo que originalmente se escribía en forma correcta, es decir: «Furneaux».

5 - Caleta 5 de Enero

54° 43' S, 63° 55' W, al oeste del cabo Furneaux, entre los puertos San Juan del Salvamento y Cook, en la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesta por la Expedición Oceanográfica del Capitán Alberto Brunet, debido a la fecha en la cual se comenzó el relevamiento del área, en 1934.

6 - Caleta San Luis

54° 43' S, 63° 58' W, al este del puerto Cook, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: En memoria del buque oceanográfico que dirigiera en 1933/35 al Capitán Alberto D. Brunet.

7 - Punta Pickersgill

54° 43' S, 63° 58' W, al este del puerto Cook, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesta por Cook, en memoria del Teniente Richard Pickersgill, quien participó de su segundo viaje.

8 - Puerto Pactolus

54° 44' S, 63° 00' W, al este de puerto Cook, en la costa septentrional de la Isla de los Estados, entre punta Pickersgill y puerto Cook.

Motivo de la denominación: Impuesta por la Expedición Austral Argentina en febrero de 1882 al mando de W. L. Mac Lellan, en recuerdo de la barca anglo-americana «Pactolus».

9 - Puerto Cook

54° 46' S, 64° 03' W, al oeste de la caleta San Luis y al este del puerto Año Nuevo, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: La Expedición de Foster bautizó así este puerto en homenaje al famoso marino inglés James Cook. Este célebre navegante nació de humilde familia en Ayrton (Cleveland, Yorkshire), el 28 de octubre de 1728. A los trece años entró a servir en una tienda del pequeño puerto de Staith, donde tuvo ocasión, al hacer amistad con los marineros, de aficionarse a la vida del mar. Entró luego a servir en buques mercantes pero al declararse la guerra con Francia, en 1755, se presentó como voluntario en el navío Águila, anclado en el Támesis. Este navío estaba al mando de Sir Hugo Palliser, quien fuera luego su decidido protector. En mayo de 1759, embarcado en el Mercurio, tomó parte en el sitio de Quebec, en cuya ocasión le fue encomendado un reconocimiento hidrográfico que desempeñó con tanta habilidad que dio por resultado la publicación de su carta del San Lorenzo por el Almirantazgo inglés. Embarcado luego en el Northumberland realizó otros trabajos hidrográficos que le valieron en 1764 el nombramiento de Ingeniero de Marina, continuando sus trabajos científicos en Terranova y el Labrador. En 1766 presentó a la Sociedad Real de Londres un informe sobre un eclipse de sol observado en Terranova ese mismo año. En 1768 se le nombró, con el grado de Teniente de Navío, comandante del Endeavour y jefe de la Comisión que debía observar desde Tahití el paso de Venus por el disco del sol. A su regreso se le encomendó otra expedición que realizó con el Resolution y el Adventure en 1772/75 y que dio por resultado la prueba de inexistencia de un continente austral del cual formarían parte Australia y Nueva Zelandia. En 1776 emprendió su tercer viaje a Oceanía, con el Resolution y el Discovery, del que no regresaría. Hizo en esta ocasión importantes descubrimientos, entre ellos el de las islas Hawai, en donde, en Bahía de Kealakekua, un indígena, en 14 de febrero de 1779, privó al mundo de la existencia del gran navegante. Lloró Inglaterra la muerte de su primer explorador; la humanidad, uno de sus hombres mejores, de más puro corazón y entendimiento. (*La Costa Patagónica y Fueguina*, de M. Rodríguez).

Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 620 metros.

Nombres anteriores: «North Hatchett».

Evolución del nombre: Don Luis Vernet denominada a este accidente «Puerto Loreto».

10 - Puerto Año Nuevo

54° 45' S, 64° 06' W, al oeste del puerto Cook y al Norte de la Isla de los Estados, próximo a cabo Cooper.

Motivo de la denominación: Llegada del Capitán Cook a la zona el 1° de enero de 1775.

11 - Punta Margaret

54° 44' S, 64° 10' W, al norte de la Isla de los Estados, formando el límite exterior de puerto «Basil Hall».

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por la Expedición Austral Argentina de febrero de 1882, en memoria de la Reina de Italia.

Evolución del nombre: Anteriormente denominada «punta Acton», así aparece en la carta británica N° 1832 y en la de Roncagli de 1882. El Servicio Hidronaval la consigna como «punta Margaret».

12 - Puerto Basil Hall

54° 46' S, 64° 08' W, al oeste del cabo Cooper en la costa norte de la isla de los Estados, entre punta del Viso y al este, punta Margaret.

Motivo de la denominación: Este nombre fue dado por Foster, en homenaje al capitán Basil Hall, a cuyas ordenes había servido en 1820, en el Conway. El Capitán Hall nació en Edimburgo en 1788 e ingresó en la Marina Real el 1802. De sus viajes y trabajos científicos nos dan una idea los títulos de sus obras que son, entre otras, las siguientes: *Relación de un viaje en las costas de la China del Japón y de las islas de Lieu-Tehen*, en la que relata una entrevista con Napoleón en Santa Elena; *Viaje por América del Norte*; del sistema interior de las cárceles en América; *Observations of a Comet Seen at Valparaiso*, 1821; *Experiments with an Invariable Pendulum*. Siendo comandante del Conway visitó América del Sur y sus observaciones se encuentran en el libro *Viaje a Chile, al Perú y a Méjico* (1820-22), donde hace una interesante descripción de los países visitados, relata la entrada de San Martín a Lima, así como otros episodios memorables de la campaña, de los que fue testigo, y hace un notable retrato del Libertador, al que tuvo ocasión de entrevistar en el Callao. Murió en el Real Hospital de Harler en Portsmouth, donde había sido internado por haber perdido la razón el 11 de setiembre de 1844.

Evolución del nombre: Don Luis Vernet exploró en 1826 las costas de la Isla de los Estados y designó este accidente como «Anti-

gua Lobería», instalando en 1828 la primera lobería de la zona.

13 - Puerto Abrigado

54° 46' S, 64° 09' W, al sur de punta Margaret, en el puerto Basil Hall de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en razón de las características que presenta el accidente, que fuera sondeado por el Teniente de Fragata Carlos M. Llosa en los años posteriores a 1910.

14 - Punta Conway

54° 43' S, 64° 13' W, al este del puerto Presidente Roca y al oeste del puerto Basil Hall, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por Henry Foster en 1830, en recuerdo del navío homónimo.

Evolución del nombre: La Expedición Austral al mando de Giacomo Bove denominó a este accidente «punta Del Viso» y al cabo «Conway».

15 - Puerto Presidente Roca

54° 45' S, 64° 15' W, al este de la bahía Colnett, en la costa septentrional de la Isla de los Estados. El accidente considerado se abre entre las puntas Conway y Victoria.

Motivo de la denominación: Impuesto en 1881 por la expedición de Giacomo Bove, en honor del presidente Julio Argentino Roca que apoyó dicha empresa. En este puerto se instaló en 1881 una Base Científica de observaciones biológicas, geológicas e hidrológicas.

Evolución del nombre: El Teniente Coronel de Marina don Luis Piedra Buena penetró el 6 de febrero de 1882 en la bahía «Penguin Rockery», nombre que le adjudicó el mismo Piedra Buena en visitas anteriores, y que posteriormente se denominara «Presidente Roca». Con anterioridad, don Luis Vernet denominó al accidente «puerto Dorrego».

16 - Punta Victorica

54° 44' S, 64° 15' W, al oeste de puerto Presidente Roca, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por Giacomo Bove en homenaje del ministro de Guerra y Marina del General Roca, General Benjamín Victorica.

17 - Rocas Moyano

54° 43' S, 64° 15' W, al sur de las islas Año Nuevo. Situadas al norte de la Isla de los

Estados, formando una cadena de obstáculos que se extiende hasta una milla de punta Victoria.

Motivo de la denominación: El Teniente de Marina Capitán Carlos María Moyano, primer Gobernador de Santa Cruz y explorador de la Patagonia es recordado en estas rocas. Bautismo impuesto por Giacomo Bove en su expedición de 1882.

18 - Punta Roncagli

54° 43' S, 64° 17' W, al este de la bahía Colnett en la Isla de los Estados (costa septentrional).

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por la Expedición Austral Argentina en 1882, en honor del Teniente Giovanni Roncagli, integrante de la Expedición Científica de Giacomo Bove.

19 - Bahía Colnett

54° 43' S, 64° 18' W, al este de la bahía San Antonio, entre el cabo homónimo y punta Roncagli, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por Henry Foster en 1830 en memoria del descubridor de Nueva Caledonia.

Evolución del nombre: Don Luis Vernet denomina a este accidente «Bahía San Martín».

20 - Islote Colnett

54° 42' S, 64° 20' W, al noroeste de la bahía homónima, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: ídem BAHÍA COLNETT

Evolución del nombre: La denominación de cabo San Martín le es dada por el gobernador de la Isla de los Estados, las adyacencias del Cabo de Hornos y Tierra del Fuego: don Luis Vernet, en 1828.

21 - Cabo Colnett

54° 43' S, 64° 20' W, al oeste del puerto Basil Hall entre bahía San Antonio y puerto Presidente Roca, costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: ídem BAHÍA COLNETT

Evolución del nombre: Anteriormente fue denominado «Humberto I» en honor del Rey de Italia.

21 - Puerto Parry

54° 46' S, 64° 22' W, al oeste del cabo Colnett en la costa septentrional de la isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesto por Foster en 1828 en memoria de Sir Eduardo Parry, que posteriormente fuera Hidrógrafo Mayor del Almirantazgo. Ambos llegaron al Polo Norte en esos años.

Evolución del nombre: Anteriormente denominado por don Luis Vernet «puerto Luis».

22 - Cabo Correa

54° 45' S, 64° 24' W, al noroeste del puerto Parry en la costa septentrional de la Isla de los Estados. Es el remate de una península inominada que se encuentra en la bahía San Antonio, separando el puerto Hoppner del puerto Parry.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en memoria del Capitán Edelmiro Correa, representante del Instituto Geográfico Argentino en la Expedición Austral Argentina en 1882.

23 - Punta Austin

54° 45' S, 64° 25' W, al norte de puerto Hoppner, en la bahía San Antonio, costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Recuerda al Teniente Austin, 2° comandante del «Chantecler» en 1828. El topónimo fue impuesto por Henry Foster en sus reconocimientos por la Isla de los Estados.

24 - Puerto Hoppner

54° 46' S, 64° 25' W, al oeste de puerto Parry en la bahía San Antonio, sobre la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nominado por el Capitán Foster, del Chantecler, en 1828. Mientras que, don Luis Vernet al recorrer la zona entre 1826-28 estableció la más antigua lobería de la Isla de los Estados en ese puerto.

Evolución del nombre: Anteriormente se lo denominaba «Punta Austin».

25 - Bahía San Antonio

54° 44' S, 64° 27' W, al oeste del cabo Colnett en la costa septentrional de la Isla de los Estados. La bahía se forma entre los cabos Colnett y San Antonio, encontrándose en su interior los puertos Parry y Hoppner.

Motivo de la denominación: Impuesto por James Cook en su primer viaje en 1768.

26 - Cabo San Antonio

54° 43' S, 64° 33' W, al oeste de la bahía homónima, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 40 metros.

Motivo de la denominación: El topónimo aparece registrado en las memorias de don Luis Vernet del Archivo General de la Nación (Buenos Aires), como «C. S. Antony».

27 - Bahía Flinders

54° 46' S, 64° 36' W, al sudoeste del cabo San Antonio, en la costa septentrional de la Isla de los Estados, se sitúa entre el cabo mencionado y el cabo Beaulieu.

Motivo de la denominación: Impuesto por Henry Foster del Chantecler, en memoria del navegante y explorador inglés Matthew Flinders (1774-1814).

Evolución del nombre: Antes de la imposición del nombre Flinders, don Luis Vernet la nombró «Brisbane» estableciendo en 1829 instalaciones para la pesca.

28 - Islote Trípode

54° 48' S, 64° 35' W, al sur de la bahía Flinders, en la zona noroccidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en razón de las alturas que presenta el accidente.

29 - Cabo Galeano

54° 47' S, 64° 42' W, al noroeste del cabo Beaulieu, en la costa noroccidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: En memoria del marino argentino Rodolfo Galeano, que formó parte de la expedición de Bove, en febrero de 1882. Fue subdirector de la Escuela Naval en 1886, fallecido en 1888.

Evolución del nombre: Anteriormente, don Luis Vernet lo denominó «cabo Brown».

30 - Bahía Crossley

54° 47' S, 64° 41' 35" W, al sudoeste del cabo Galeano y a una milla y media al oeste del cabo Beaulieu, en la costa noroccidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por el Capitán Henry Foster, en la expedición de 1830.

Evolución del nombre: Don Luis Vernet denomina a este accidente «Bahía Rivadavia».

31 - Punta Le Maire

54° 47' 15" S, 64° 42' 30" W, al oeste de la bahía Crossley en la costa occidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Deriva del asignado al Estrecho homónimo de la costa occidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre que deriva del asignado al Estrecho del mismo.

32 - Cabo Setabense

54° 47' S, 64° 43' W, al oeste de la bahía Crossley, en el extremo occidental de la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Fue bautizado así por los Nodales. La palabra «setabense» significa natural de Játiva, ciudad de la provincia de Valencia, España. Es probable que alguno de los pilotos españoles de la expedición fuera nacido allí, ya que los capitanes no lo eran y entonces se explicaría el que hubieran dado este nombre al cabo en su honor. (*La Costa Patagónica y Fueguina*, de M. Rodríguez).

Nombre anterior: «Jajiwak» (haush).

33 - Punta Cuchillo

54° 50' S, 64° 45' W, al sur del cabo Setabense y al Norte del cabo Sur, en la costa occidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en relación al aspecto que presenta el accidente.

B - ACCIDENTES COSTA SUR (OESTE-ESTE)

34 - Bahía Franklin

54° 52' S, 64° 41' W, al norte del cabo San Bartolomé, en la costa occidental de la isla de los Estados.

35 - Cabo San Bartolomé

Departamento: Ushuaia. 54° 55' S, 64° 42' W, al sur de la bahía Franklin formando el extremo sudoccidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por los hermanos Nodal en honor de uno de ellos, capitán Bartolomé García de Nodal, Comandante de las carabelas «Nuestra Señora del Buen Suceso de Atocha». Impuesto el 23 de enero de 1619.

36 - Cabo del Miedo

54° 46' S, 64° 42' W, al sur del cabo Setabense, entre éste y el cabo San Bartolomé en la costa occidental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por James Cook en su primer viaje alrededor del mundo en 1769/1774.

37 - Bahía Capitán Cánepa

54° 52' S, 64° 31' W, al este del cabo San Bartolomé, en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por la Expedición Oceanográfica del Capitán Alberto Brunet en homenaje al Capi-

tán de Navío Juan Esteban Cánepa, fallecido el 25 de abril de 1935.

Evolución del nombre: «Sudoeste» (español), significado: orientación del accidente en la Isla de los Estados.

Don Luis Vernet denominó a este accidente como «Bahía Vernet».

38 - Cabo Kempe

54° 52' S, 64° 27' W, al este de la bahía Capitán Cánepa, en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesto por James Cook en su segunda expedición, en memoria del Teniente Arthur Kempe (oficial de la Adventure).

39 - Islote Alexander

54° 51' S, 64° 23' W, al nordeste de la bahía Cánepa en la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesto por Henry Foster en recuerdo del buque Alexander, perteneciente a la expedición Ártica de Parry (1818).

40 - Bahía York

54° 48' S, 64° 16' W, al nordeste del cabo Webster, entre éste y las islas Menzies, al sur en la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por Henry Foster en 1828, en memoria de un navío en el cual navegara como voluntario de la marina inglesa en el año 1812.

Evolución del nombre: Don Luis Vernet denomina, en 1826, a este accidente «bahía Soledad», pero va a subsistir la denominación acordada por Foster.

41 - Caleta Refugio

54° 50' S, 64° 14' W, al sudeste de bahía York, en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en razón de las características que presenta el accidente para la navegación.

42 - Punta Achával

54° 50' S, 64° 11' W, al este de bahía Grant, en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: En honor del Guardiamarina José de Achával, componente de la Expedición Austral Argentina, a las órdenes de Giacomo Bove en el año 1882.

43 - Isla Dampier

54° 51' S, 64° 10' W, al este del cabo Wester en la isla de los Estados. Formando un grupo de islas, siendo la mayor la que se encuentra al este del cabo Webster y las restantes, al sur del mismo.

Motivo de la denominación: Impuesto por el Capitán Foster del Chantecler en 1828, recordando a un corsario de igual nombre.

44 - Segunda Bahía

54° 50' S, 64° 10' O, al oeste del cabo Kendall, en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en razón de ser el accidente la segunda bahía con respecto al cabo Kendall.

45 - Primera Bahía

54° 49' S, 64° 08' O, al oeste del cabo Kendall, en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en razón de ser este accidente el más próximo al cabo Kendall.

47 - Cabo Kendall

54° 50' S, 64° 05' O, al NE de la isla Dampier en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: En memoria del Segundo Comandante de la Expedición de Henry Foster entre los años 1828/1831. El relevamiento efectuado en esa oportunidad abarcó gran parte de la costa septentrional de la isla de los Estados, extendiéndose a aguas antárticas.

48 - Punta Rinoceronte

54° 49' S, 64° 05' O, al oeste del puerto Vancouver, en la costa de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por el Servicio de Hidrografía Naval, debido a la morfología del accidente.

49 - Puerto Vancouver

54° 47' S, 64° 03' O, al nordeste del cabo Kendall en la costa meridional de la isla de los Estados. Este puerto constituye un refugio abrigado y magnífico contra los vientos del SO, siendo el más protegido de la costa sur.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por el Capitán Foster del «Chantecler» en 1828, en memoria del navegante inglés George Vancouver, amigo personal y famoso descubridor.

50 - Islote Gilbert

54° 48' S, 64° 02' O, al oeste de la bahía Blossom en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Bautizado por el navegante inglés James Cook, en honor del piloto Joseph Gilbert del navío Resolution, durante las exploraciones del cruce del Le Maire en 1769 y 1774.

51 - Punta Gilbert

54° 47' S, 64° 02' O, al oeste de la bahía Blossom, en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Bautizada por J. Cook en memoria del piloto Joseph Gilbert, del navío «Resolution», durante las exploraciones del cruce de Le Maire en 1769 y 1774.

52 - Bahía Blossom

54° 45' S, 63° 57' O, al este de puerto Vancouver, en la costa sudeste de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesto por Foster en recuerdo del navío «Blossom» en el cual viajó prestando servicios en 1817.

Evolución del nombre: Don Luis Vernet denomina a este accidente «Bahía General Paz».

53 - Punta Murúa

54° 47' S, 63° 58' O, al este de la bahía Blossom, en el SE de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: En recuerdo del Teniente de Fragata, expedicionario al desierto Juan L. Murúa que participó en la expedición de Bove.

54 - Punta Ventana

54° 49' S, 63° 57' O, al este de la bahía Blossom en la costa sudoriental de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por Henry Foster en 1828, en razón del aspecto que presenta el accidente.

Nombres anteriores: «Hole in the wall» (inglés), significado: agujero en la pared.

Evolución del nombre: Don Luis Vernet denominó a esta punta «cabo Chacabuco», nombre que no ha quedado registrado en la historia.

55 - Puerto Back

54° 47' S, 63° 53' O, al sudoeste del cabo San Juan y al oriente de la costa sur de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Impuesto por el Capitán Foster del «Chantecler» en 1828.

ISLAS DE AÑO NUEVO

C. ACCIDENTES DE OESTE A ESTE

56 - Isla Elizalde

54° 41' S, 64° 16' O, al sudoeste de la isla Observatorio, pertenece al grupo de islas de Año Nuevo, ubicadas al norte de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por los expedicionarios de la Corbeta

San Pío en los años 1790/91 en homenaje a su jefe Juan José de Elizalde.

Nombre anterior: «de San Juan».

57 - Isla Zeballos

54° 41' S, 64° 16' O, al norte de la Isla de los Estados, pertenece al grupo de Año Nuevo, junto a las islas Observatorio, Elizalde, Alferez Goffre y una más pequeña innominada.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en 1882 por Giacomo Bove en la Expedición Austral Argentina, cuya jefatura estaba a cargo del Teniente Coronel de Marina Luis Piedra Buena, en homenaje del Doctor Estanislao Zeballos, presidente del Instituto Geográfico Argentino.

58 - Isla Alferez Goffre

54° 42' S, 64° 16' O, al norte de la Isla de los Estados, forma parte del grupo de islas Año Nuevo, junto con las islas Observatorio, Elizalde, Zeballos y otra innominada, ubicadas al NE de la bahía Colnett.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en honor del Alferez de Fragata Alberto Goffre, integrante de la Comisión Hidrográfica a la Isla de los Estados en los años 1933/34 que fuera comandada por el Capitán de Fragata A. Brunet. El citado Alferez pertenecía a la dotación del «San Luis».

Nombres anteriores: «De Peña», «Podestá».

59 - Isla Observatorio

54° 39' S, 64° 08' 30" O, al norte de la Isla de los Estados. Siendo la mayor del grupo Año Nuevo, esta isla se encuentra situada a 12 millas al NO del cabo San Juan (Isla de los Estados).

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en razón de haberse instalado en 1902 un observatorio geofísico por parte de la Armada Argentina, comandada por el Capitán Horacio Ballvé. La isla había sido avistada por primera vez por James Cook en los primeros días de 1775.

Evolución del nombre: Anteriormente el Capitán Juan José de Elizalde y Ustáriz en 1792 denominó a la isla «Cook».

TOPONIMIA INTERNA**Monte Roma**

54° 46' S, 64° 16' O, al sur de puerto Roca, próxima a la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Evolución del nombre: Nombre que aparece en los relatos de la Expedición Científica efec-

tuada por Giacomo Bove. Posteriormente sólo la Sra. Rae N. P. de Goodall lo incluye en su cartografía.

Monte Bove

54° 49' S, 64° 28' O, al este de la bahía Flinders, próximo a la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 823 metros.

Motivo de la denominación: Ídem arroyo Bove.

Monte Buenos Aires

54° 45' S, 64° 11' O, al sudoeste de puerto Basil Hall, próximo a la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 613 metros.

Motivo de la denominación: Impuesto por la Expedición Austral en febrero de 1882 al mando de Giacomo Bove.

Monte Buckland

Departamento: Ushuaia. 54° 45' S, 64° 21' O, al este de puerto Parry y al oeste del lago Lovisato, próximo a la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 654 metros.

Motivo de la denominación: Impuesto por el Capitán Foster del Chantecler en memoria del reverendo William Buckland (1784-1856), geólogo y paleontólogo, miembro de la Real Sociedad Geográfica.

Monte Cuadrado

54° 49' S, 64° 09' O, al norte de la Segunda Bahía y al sur del Monte Redondo en la costa meridional de la Isla de los Estados.

Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar: 396 metros.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en relación al aspecto que presenta el accidente.

Monte Casco

54° 47' S, 64° 07' O, al sur de puerto Basil Hall y al sudeste del monte Buenos Aires, en la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por el aspecto que presenta al accidente.

Monte Dentado

54° 45' S, 64° 05' O, al este del puerto Año Nuevo, próximo a la costa septentrional de la Isla de los Estados. Dimensiones: Cota sobre el nivel mar, 703 metros.

Monte Fitton

54° 47' S, 63° 24' O, al oeste del puerto Parry, próximo a la costa septentrional de la Isla de los Estados. Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 456 metros.

Monte Foster

54° 44' S, 63° 54' O, al este del puerto San Juan del Salvamento en el sector nororiental de la Isla de los Estados. Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 501 metros.

Motivo de la denominación: En memoria del Capitán Henry Foster, jefe de la expedición científica del «Chantecler» (1828/1831), quien realizara experiencias para determinar la forma exacta de la tierra y quien brindara a la Isla de los Estados una veintena de topónimos.

Monte Kendall

54° 45' S, 64° 08' O, al este de puerto Basil Hall, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Ídem cabo Kendall.

Monte Noguera

54° 45' S, 64° 13' O, al oeste del puerto Basil Hall, en la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Topónimo impuesto por la Expedición Austral Argentina que inspeccionara entre los meses de febrero y marzo de 1882, al norte de la Isla de los Estados. El relevamiento estuvo a cargo del comandante Luis Piedra Buena y del oficial de la marina Giacomo Bove. Evolución del nombre: Don Luis Vernet denominó este accidente «monte 25 de Mayo».

Monte Richardson

54° 46' S, 63° 54' O, al sudoeste del puerto San Juan del Salvamento, en Isla de los Estados. Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 678 metros.

Monte San Juan

Departamento: Ushuaia. 54° 48' S, 64° 21' O, al sur del cabo Colnett, desarrollándose en sentido norte-sur en la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto por el buque oceanográfico «San Juan» (luego llamado Comodoro Rivadavia) que formó parte de la comisión del Capitán Brunet a la Isla de los Estados (1933-34). En 1934-35 el Teniente Parodi Lezcano realiza una expedición al mismo sitio.

Monte Spegazzini

54° 48' S, 64° 30' O, al norte de la bahía Capitán Cánepa, en la Isla de los Estados.

Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 741 metros.

Motivo de la denominación: En memoria del Dr. Carlos Spegazzini, naturalista del «Museo de La Plata» integrante de la expedición a la zona austral en 1882 organizada por Giacomo Bove.

Monte Tres Puntas

54° 48' S, 64° 06' O, al oeste del puerto Vancouver en la Isla de los Estados (costa meridional).

Motivo de la denominación: Se debe a la existencia de tres puntas en la cumbre del monte.

Monte Torre

54° 48' S, 64° 12' O, al este de la bahía York, en la Isla de los Estados. Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 710 metros.

Motivo de la denominación: Nombre del aspecto que presenta el accidente.

Cerro Orejas de Burro

54° 47' S, 64° 01' O, al este de los puertos Vancouver y Cook, próximo a la costa septentrional de la Isla de los Estados. Dimensiones: Cota sobre el nivel del mar, 486 metros.

Motivo de la denominación: Nombre debido a las características morfológicas que presenta

el accidente. El topónimo considerado se comienza a utilizar luego de la expedición de James Cook en 1769.

Barranca Paleta

54° 44' S, 63° 51' O, al oeste del cabo San Juan, en la costa septentrional de la Isla de los Estados, donde conforman la ladera de un monte de 160 metros.

Motivo de la denominación: Nombre impuesto en razón del aspecto que presenta el accidente.

Lago Lovisato

54° 44' S, 64° 19' O, al sudeste de la bahía San Antonio, próximo a la costa septentrional de la Isla de los Estados.

Motivo de la denominación: En memoria del científico Dr. Domingo Lovisato de la expedición de Giacomo Bove, perteneciente a la Expedición Austral Argentina de febrero de 1882. El Dr. Lovisato era geólogo y Segundo jefe del relevamiento efectuado en dicho año.

Nota del autor: recientemente se ha dado nombre a muchos accidentes geográficos —como islotes y cerros— que no lo poseían, con los nombres de los muertos en el hundimiento del acorazado «General Belgrano», por parte de Gran Bretaña, durante la guerra de las Islas Malvinas en 1982. Es así como en la cartografía actual aparecen nombres como islotes los siete González o cerros los tres Fernández.

Anexo IV

Las colonias de aves y mamíferos marinos en la Isla de los Estados

Apuntes sobre su estado actual

por Adrián Schiavini

Introducción

Este breve anexo documental tiene el objetivo de poner a disposición del público interesado el estado del conocimiento que tenemos hoy en día en lo que se refiere a las colonias de aves y mamíferos marinos que existen en las costas de la Isla de los Estados, Islas de Año Nuevo e Islotes adyacentes.

El conocimiento de la avifauna marina de la Tierra del Fuego se remonta a los contactos de los exploradores del siglo XVII con esta región. Por esos tiempos el accionar de los primeros europeos y norteamericanos se concentró en las actividades extractivas de lobos marinos de dos pelos y más adelante de cetáceos. Estas actividades se realizaban en las Islas Malvinas, las costas patagónicas y el archipiélago fueguino.

También las aves marinas eran utilizadas como fuente de proteína por los loberos y balleneros, ya fuera en la forma de carne o de huevos. Más adelante y en la medida en que otros recursos como lobos marinos y cetáceos se hacían menos abundantes debido a la sobreexplotación a que eran sometidos, las aves también fueron utilizadas como fuente de provisión de aceite.

Por esos tiempos se pensaba que la naturaleza era generosa y que prácticamente no existían límites a la extracción de los recursos como mamíferos marinos y aves marinas. Por otro lado, para ese entonces los recursos tenían cierta característica de «recursos de acceso abierto» en donde el control por parte del estado era muy difícil y la propiedad de los mismos estaba en discusión (como el caso de las Islas Malvinas). Esto traía aparejada la necesidad para los cazadores de «llegar primero antes que otro lo haga». Las consecuencias de esta concepción sobre los recursos vivos de los mares australes no se hicieron esperar. En menos de cien años, durante la primera mitad del siglo XIX la cacería de lobos marinos había dejado de ser económicamente rentable tanto en Sudamérica como en el recientemente descubierto continente de la Antártida. Los campos de lobo eran progresivamente abandonados.

La explotación de fauna silvestre está escasamente documentada en la Isla de los Estados. Algunos de los usos documentados de la fauna silvestre se encontrarán en otros apartados de este libro. Vale la pena mencionar como algunos ejemplos el conocido caso de la colonia de pingüino rey existente en durante el siglo pasado en Puerto Roca, en donde Piedrabuena instaló una de sus explotaciones de aceite; hoy en día esa colonia ha desaparecido y de acuerdo a evidencia indirecta esa colonia habría tenido no menos de 10.000 parejas. Otro ejemplo digno de mención es el caso de la colonia de pingüino de penacho amarillo existente en el cabo San Juan; esta colonia era visitada hacia fines del siglo pasado por el personal del Faro de San Juan de Salvamento para la recolección de huevos. Una buena descripción de esta actividad se puede encontrar en *La Australia Argentina* de Roberto Payró. Las loberías de la Isla de los Estados no fueron ajenas al accionar del hombre. Payró menciona la existencia de 14 loberías de lobo de dos pelos en la costa sur y ninguna en la costa norte. Hoy en día las loberías del lobo de dos pelos no llegan a diez.

Las consecuencias del accionar del hombre industrial no cesaron cuando los loberos y balleneros dejaron estas aguas. A bordo de todos los barcos que venían ya fuera a cazar o simples barcos mercantes, venía la rata noruega (*Rattus norvegicus*), un huésped que se vio obligado a colonizar la isla a medida que los barcos se detenían en los puertos de la isla, o luego de cada naufragio cuando las ratas debían escapar de los barcos. Existe mucha documentación referente al efecto de las ratas domésticas liberadas en otras islas subantárticas y de los mares australes del mundo, y que han afectado seriamente algunas poblaciones de aves silvestres. La rata noruega está dispersa prácticamente por toda la Isla de los Estados. Este animal encuentra en los tiempos tempranos de la temporada de nidificación de las aves, un importante recurso como pueden ser huevos frescos o pichones de peque-

no tamaño. Además podrían representar un factor importante de dispersión de enfermedades para los pingüinos, como se los ha planteado en la Isla Campbell (Nueva Zelanda). Por ello su presencia en la isla representa uno de los peligros con los que debe enfrentarse la fauna silvestre del lugar. Sin embargo, a la fecha no se cuenta con una real medida de este efecto.

El último relevamiento documentado de las colonias de aves marinas y de lobos marinos data de fines de la década de 1940, y fue realizado por Carrara quien coordinó un relevamiento de las colonias de mamíferos y aves marinas de interés económico para aquél entonces (lobos y elefantes marinos, pingüinos y cormoranes) de las costas argentinas. Sin embargo, como él mismo hiciera notar, su relevamiento en la Isla de los Estados fue incompleto debido a lo severo de las condiciones climáticas, lo que le impidió relevar cuidadosamente sus costas.

Hacia 1986 comenzamos diversos esfuerzos dirigidos a estudiar las colonias de mamíferos marinos y aves de la Isla de los Estados. Estos esfuerzos se realizaron de modo oportunista en un principio, aprovechando viajes de la Armada Argentina, ocasionales viajes de barcos científicos extranjeros y vuelos de la Prefectura Naval Argentina y el apoyo de las Provincia de Tierra del Fuego.

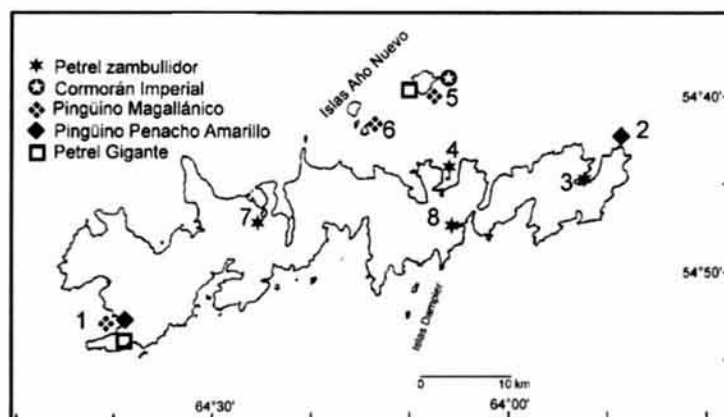
Más adelante contamos con apoyos mas sustanciales como los de la Fundación Patagonia Natural, la Wildlife Conservation Society y la National Geographic Society. El trabajo más intensivo lo realizamos durante noviembre-diciembre 1995 y durante enero 1997, mediante dos expediciones de largo aliento realizadas a bordo del velero *Croix Saint Paul I*. Estas expediciones fueron financiadas por el Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera Patagónica (PMIZCP), un proyecto financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF) y por la National Geographic Society.

Detalles más técnicos sobre los trabajos realizados pueden consultarse en el «Atlas de la distribución y abundancia reproductiva de las aves marinas de la costa Argentina» a editarse en fecha próxima por el Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera Patagónica, o en un Informe sobre la Isla de los Estados en edición por la Fundación Vida Silvestre Argentina. En este anexo documental presentamos un detalle de los hallazgos realizados a la fecha, dando precisiones en cuanto a localización y abundancia (cuando fuera conocida) de las diversas colonias detectadas. Las tablas presentan la localización exacta de las colonias, así como datos sobre su abundancia en los casos en que se pudo determinar. Los mapas presentan la ubicación aproximada de las colonias en la costa.

Ubicación y número de nidos de los asentamientos reproductivos de aves marinas en Isla de los Estados

LOCALIDAD	UBICACION	PM	PPA	PG	PZ	CI
1 Bahía Franklin	55 0,6'S 66 20,3'O	P	P	P		
2 Cabo San Juan	54 54,8'S 65 55,4'O		varios miles			
3 Puerto San Juan de Salvamento	54 45'S 63 52'O				P	
4 Puerto Basil Hall	54 46'S 64°10'O					P
5 Isla Observatorio	54 58'S 65 40,6'O	105534		181		P
6 Isla Goffré	54 58'S 65 40,6'O	14904				
7 Puerto Hoppner	54 44,9'S 64 25'O			P		
8 Puerto Vancouver	54 47'S 64 03'O			P		

PM: pingüino de Magallanes;
PPA: pingüino penacho amarillo;
PG: petrel gigante del sur;
CI: cormorán imperial; PZ: petrel zambullidor.
P: colonia con aves presentes nidificando pero no censada.



Detalle de las especies encontradas

Pingüino de Magallanes (*Spheniscus magellanicus*)

Esta especie se presenta en tres colonias. Dos de ellas se hallan en las Islas Año Nuevo, en la Isla Goffré y en la Isla Observatorio. La tercer colonia (de cuya existencia se ha reportado en Bahía Franklin), no pudo ser visitada a la fecha por lo que no verificamos su existencia. En las dos colonias visitadas observamos que las aves utilizan como ambiente para nidificar los pastizales de pasto «tussock» (*Poa flabellata*)

Pingüino penacho amarillo (*Eudyptes chrysocome*)

Detectamos una colonia de gran tamaño, conformada por dos grupos de nidos vecinos, en el Cabo San Juan, en la costa noreste de la Isla de los Estados. No pudimos acceder a ellas debido al mal tiempo reinante, y el intento de alcanzarlas por tierra fracasó por lo intrincado de la vegetación del lugar. Estimamos que esta colonia debe tener varios miles de nidos activos. La colonia ubicada en Bahía Franklin no pudo ser visitada debido a las condiciones climáticas reinantes en los momentos en que se intentó llegar a ella.

Estas dos colonias, junto a una colonia ubicada en Isla Pingüino en la desembocadura de la Ría Deseado, constituyen los únicos núcleos de nidificación de esta especie en Argentina (excluyendo a las Islas Malvinas).

Petrel gigante del sur (*Macronectes giganteus*)

Detectamos una colonia en la Isla Observatorio, que contaba en noviembre de 1995 con 181 nidos activos, divididos en 13 grupos menores desperdigados en parte de la isla. La mayoría de los nidos se hallaba con huevos. La colonia ubicada en Bahía Franklin no pudo ser visitada debido al mal tiempo reinante en la parte final de la expedición.

Estas colonias de petrel gigante del sur constituyen la tercer y cuarta colonia reportada para la Argentina (excluyendo las Islas Malvinas); en Patagonia continental sólo existen dos colonias registradas. Por ello, estas colonias presentan un valor especial en lo que se refiere a la conservación de esta especie.

Albatros ceja negra (*Diomedea melanophrys*)

Observamos gran número de ejemplares a lo largo del recorrido, sobre todo en la zona de escarceos frente al C. San Juan. Sin embargo, no pudimos detectar evidencia de nidificación en la parte de la Isla de los Estados visitada por nosotros. Esta especie no nidificaría en la Isla.

Petrel zambullidores (*Pelecanoides* sp.)

Dos especies de petrel zambullidor pueden estar presentes en la Isla de los Estados, el petrel zambullidor común (*Pelecanoides urinator*) y el petrel zambullidor magallánico (*P. magellanicus*). En los trabajos que realizamos se detectaron varias colonias de este grupo, localizadas en el Puerto San Juan de Salvamento, Puerto Vancouver, Puerto Basil Hall y Puerto Hoppner. Lo curioso de este caso es que las colonias no fueron detectadas por evidencia directa (observación de animales o nidos) sino por escuchar las vocalizaciones que estos animales realizan cuando retornan a la colonia, durante la noche. Es un canto muy especial, similar a una mezcla de maullido lastimero y la vocalización de una paloma. Las vocalizaciones se iniciaban hacia las once de la noche, llegaban a un climax hacia las dos o tres de la mañana y luego finalizaban. Todos los esfuerzos orientados a detectar los nidos fueron imposibles, debido a los hábitos de este grupo de nidificar en madrigueras aisladas o agrupadas, debajo de árboles o rocas. Estas colonias representarían las primeras halladas en Tierra del Fuego Argentina. Ante no poder haber visto los animales, la identificación de estas colonias a nivel de especie queda en suspenso.

Cormorán magallánico (*Phalacrocorax magellanicus*)

Detectamos un gran número de colonias, que consistían en la mayoría de los casos en grupos aislados de unos pocos nidos. Se totalizó un mínimo de 531 nidos activos en todo el perímetro de la isla.

Cormorán imperial (*P. albiventer*)

Detectamos tres nidos activos en el Islote Fabián, numerosos apostaderos y una colonia conocida previamente (Punta Pájaros, en Isla Observatorio) pero abandonada el 28 de noviembre de 1995, a pesar de que por la fecha se esperaba hallar actividad de nidificación.

Lobo común sudamericano (*Otaria flavescens*)

Sólo observamos un total de unos 160 individuos, repartidos en seis localidades, siendo la más importante la de Isla Observatorio, con más de cien individuos.

Lobo fino sudamericano (*Arctocephalus australis*)

El número máximo de individuos que registramos para toda la isla fue 3663. La lobería de mayor tamaño se registró en Punta Jira, con cerca de 1700 animales. Otros grupos detectados fueron ubicados en Islas

Dampier, Punta Achával, Punta Leguizamo, Caleta Ojeda y Cabo Furneaux.

Elefante marino del sur (*Mirounga leonina*)

Durante noviembre de 1995 detectamos un apostadero de juveniles en estado de muda, en la Isla Goffré, con 36 animales, detectándose la presencia de un cachorro nacido en esa última temporada.

Reflexiones finales

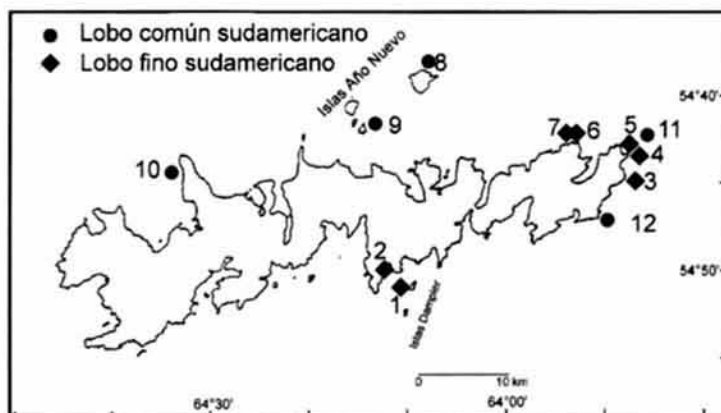
La distribución y abundancia de las colonias de aves y mamíferos marinos es un reflejo de los eventos a los que se vio sometida la fauna silvestre de la Isla de los Estados. Los hallazgos realizados

nos permiten afirmar que la situación actual de las colonias de aves y mamíferos marinos dista mucho de ser en la que se encontraba antes de la llegada del hombre europeo. Algunas colonias probablemente se están recuperando, pero otras nunca lo harán y quedarán sólo en el registro histórico, como la conocida colonia de pingüino rey, «Penguin Rokery» de Puerto Roca. Tampoco podemos conocer hoy en día cuantas colonias desaparecieron antes de este siglo debido a la actividad humana. Por todo esto, las pocas colonias de aves y mamíferos marinos que existen en la Isla de los Estados presentan un valor muy especial desde el punto de vista de la conservación de la fauna superior patagónica y forman parte muy importante del patrimonio natural de la Tierra del Fuego.

Ubicación y número de animales y crías de lobo marino en Isla de los Estados

LOCALIDAD	UBICACION	Tipo	Número	Crías
LOBO FINO SUDAMERICANO				
1 Isla Barrionuevo (Islas Dampier)	54°50,7'S 64°09,8'O	C	222	54
2 Punta Achával	54°49,9'S 64°11,7'O	C	400	P
3 Punta Jira	54°45'S 63°48,6'O	C	1743	358
4 Punta Leguizamo	54°43,3'S 63°48'O	C	200	P
5 Caleta Ojeda	54°43,4'S 63°48,3'O	A	333	-
6 Cabo Furneaux	54°42,8'S 63°53,6'O	A	734	-
7 Entre P. Dorgambide y P. Shank	54°43,3'S, 63°56,6'O	A	31	-
LOBO COMUN SUDAMERICANO				
8 Isla Observatorio, costa norte	54°39,3'S 64°08'O	?	80+	-
9 Isla Goffré	54°41,9'S 64°14,2'O	C	50	P
10 Cabo San Antonio	54°43,2'S 64°32,8'O	C	71	20
11 Caleta Ojeda	54°43,4'S 63°48,3'O	A	10	-
12 Punta Fallows	54°47'S 63°50,9'O	A	10	-

Tipo de colonia: C = cría; A = apostadero
P = presencia de crías pero no relevado



Anexo V

Don Augusto Lasserre y la División Expedicionaria al Atlántico Sur

Documentos

El 24 de septiembre de 1883, un decreto del Ministerio de Guerra y Marina dice:

"Usando de la autorización conferida al Poder Ejecutivo por la ley de Presupuesto vigente y considerando que, habiendo desaparecido las causas que han obstaculizado hasta el presente la instalación de las Sub Prefecturas de la Tierra del Fuego e Isla de los Estados, es indispensable designar el personal militar y material naval que deben concurrir a realizar aquella operación, a la vez que practicar el reconocimiento y estudio de las costas orientales de la Patagonia.

El Presidente de la República

Resuelve:

Art. 1- Procédase por el Ministerio de Guerra y Marina a la instalación definitiva de las Sub-Prefecturas Marítimas creadas por la Ley de Presupuesto en la Isla de los Estados y en la Tierra del Fuego.

Art. 2- A los efectos del artículo anterior, destínense la Cañonera Paraná, el Buque Escuela de Marineros Corbeta Cabo de Hornos, el Transporte Villarino y el Cutter Santa Cruz, los que deberán operar bajo el mando militar del Coronel de la Armada Don Augusto Lasserre.

Art. 3- Una Comisión compuesta del Prefecto Marítimo Don Carlos A. Mansilla, del Jefe de la Expedición Militar Coronel Lasserre y del Sub Prefecto del Puerto de Santa Cruz, Capitán don Carlos Moyano propondrá a la brevedad posible al Ministerio del ramo, la adquisición de todos los elementos que fueren indispensables para el servicio y mejor organización de las referidas Sub-Prefecturas.

Art. 4- La Comisión nombrada por el artículo precedente queda facultada para adoptar todas aquellas medidas que respondan más eficazmente al reclutamiento del personal subalterno que deben ser dotados, procediendo desde luego a contratar el local conveniente para su alojamiento interino y a elevar los pedidos de provisiones y demás útiles necesarios.

Art. 5- Al tiempo de enrolarse los marineros recibirán dos meses de sueldo y otros dos al emprender el viaje. Dado caso que fuere posible tomárase por base del personal subalterno aquellos marineros de la Escuela que sean indicados por el Director de la misma.

Art. 6- En virtud de lo ordenado en el decreto de fecha 19 de abril último, el Estado Mayor General dispondrá que los ex-alumnos de la Escuela Naval que se encuentren en los buques, surtos en el puerto de la Capital y aquellos oficiales que le serán determinados oportunamente, se embarquen y sean distribuidos en los Buques expedicionarios, debiendo tenerse presente que la conducta y servicios que presten en la expedición se tendrán en cuenta para las promociones respectivas.

Art. 7- Independientemente de los objetos de la Expedición que se relacionan con la instalación de las Sub-Prefecturas, el Jefe de ella auxiliado por los Comandantes de los Buques a sus ordenes hará estudios sobre faros y valizas y al propio tiempo practicará reconocimientos de los depósitos de guano, fosfatos, salitres, etc. y puntos apropiados para la pesca y el faeneo de pingüinos en las costas marítimas de la Patagonia y la Tierra del Fuego.

Art. 8- Por el Ministerio del Interior se formará la relación de las concesiones que se hayan hecho dentro de los términos de la Ley del 9 de octubre de 1880 sobre extracción de los productos naturales de la costa Patagónica, la que será entregada al Jefe de la Expedición.

Art. 9- Comuníquese a quienes corresponda, publíquese y dese al Registro Nacional.

Firmado: Benjamín Victorica."

Una vez recibido el decreto la comisión resuelve elevar al Sr. Ministro las listas de personal y material necesario para cumplir con lo dispuesto.

Boca del Riachuelo, Octubre 25 de 1883.

Al Exmo Señor Ministro de Guerra y Marina.

General Dn. Benjamín Victorica.

En cumplimiento Exmo Señor del Art. 3° del Superior Decreto ordenando el establecimiento definitivo de las Sub-Prefecturas Marítimas de la "Tierra del Fuego" e isla de "los Estados", los que suscriben reunidos en Comisión, tenemos el honor de elevar á V.E. para solicitar su aprobación, las siguientes propuestas que á juicio de esta Comisión, llenaran el objeto que se ha propuesto el Exmo Gobierno de la Nación, interpretando debidamente la Ley del Congreso al respecto.

1° El personal de cada una de la dos Sub-Delegaciones será compuesto de:

Un Ayudante.

Un Contramaestre.

Dos Guardianes.

Veintidós Marineros.

Un Oficial de infantería de marina.

Un Sargento 1° de inf. inf.

Dos Cabos de inf. inf.

Veintidos hombres de inf. inf.

El alejamiento de los centros de población, así como la soledad completa de los dos puntos que se van a poblar, aconsejan, como medida prudente, la autorización á soldados y marineros, de llevar allí sus familias, las que serian racionadas por el erario Nacional, como sucede en algunos cuerpos de línea y en algunos distacamentos de fuerzas en diferentes puntos de nuestros territorios.

Las razones de arraigo para el soldado ó el marinero que arguyen en favor de la adopción de esa medida, no escapan á la penetración de V.E., quien, por su larga práctica conoce los resultados adquiridos en casos análogos.

Jugamos también, Señor, Ministro, que la instalación de iniciativa de, cada una de las Sub Prefecturas, debe ser razón de fundación de un pequeño pueblo, cuya delineación se haría, concediendo el Exmo Gobierno de la Nación a cada uno de los soldados o marineros habladores la absoluta propiedad de los solares o cuartos de tierra, en que cada uno de ellos edificaría su casa, previa especificación de la dimensión de cada una de esas divisiones de terreno.

Esta nueva razón de arraigo para el soldado poblador no puede ser sino condincente obtener el mejor resultado, pues el aliciente de la adquisición fácil de una propiedad que llegará á ser de porvenir, les haría soportar, con mas facilidad, los inconvenientes y las privaciones inherentes siempre á los primeros pobladores.

Como consecuencia natural de lo mas arriba propuesto, se hará necesaria la de una cantidad proporcional de herramientas de carpintería, de herrería y de labranza así como del numero de tiendas de campaña con relación al número de soldados o marineros pobladores.

La inseguridad de la comunicación regular o periódica de esos puntos con los grandes centros, impone á la Comisión el deber de garantía, por todos los medios posibles, la alimentación de los pobladores, en previsión de, aquellos casos fortuitos de dificultad de comunicación y con ese fin cree deber proponer la provisión de un número de ovejas, de bueyes y de caballos, que podrían importarse de las vecinas islas "Malvinas".

En las mismas razones expresadas en el párrafo anterior, funda la Comisión la necesi-

dad de provisión de dos buques de cien a ciento veinte toneladas de porte, de aparejo sencillo (pailebots o goletas) con las condiciones marineras requeridas por la elevada zona en que tendrán que navegar esos buques además de ser un elemento mas de seguridad para los pobladores, facilitaría la comunicación entre las dos Sub-Delegaciones, haciendo a la vez la policía de las costas que se hallarán bajo la jurisdicción de cada una de ellas, siendo también su misión prestar todos aquellos auxilios posibles á los navegantes ó naufragos en esas elevadas latitudes.

Esta íntima parte del deber de las Sub-Prefecturas, que no es por cierto las menos importantes, hace resaltar la necesidad de proveer esos dos buques de un número extraordinario de anclas y de cadenas para el objeto indicado.

Queda entendido, que esos buques serian tripulados con los marineros de la dotación de cada una de las Sub-Delegaciones y remplazada la falla de estos en tierra de antes sus cortas ausencias, con los soldados de línea de que mas arriba se ha hecho mención.

Al tener el honor la Comisión, de elevar á V.E. para su aprobación las anteriores ideas resultado de su estudio conducente al mejor de su cometido, formularán vida quede la ilustrada opinión de V.E. los pedidos enunciados en esta nota para su avaluación, emitiendo voluntariamente la enumeración de los detalles complementarios de las ideas generales ya expresadas, por no juzgarla actualmente del caso.

Dios guarde a V.E. mil años.

Augusto Lasserre

Ministerio de Marina

Noviembre 2 de 1883

Vuelva a la Comisión evaluada para dirigir los trabajos de instalación de las Sub-Prefecturas Marítimas de la Tierra del Fuego é Isla de los Estados para que espese el costo total de todos los elementos indispensables para efectuar aquella instalación.

Buenos Aires Diciembre 2-83.

A.S.E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, General A Don Benjamin Victorica.

La Comisión que suscribe debidamente autorizada por el Superior decreto de 24 de Setiembre del corriente año, cumple con el deber de dirigirse á V.E. manifestándole que, después de haber trabajado con una dedicación especial, ha obtenido los datos y precios de todos los elementos y artículos indispensables para proceder á la instalación definitiva de las Sub-Prefecturas Marítimas de la Tierra del

Fuego é Isla de los Estados, balizamiento de los puertos y colocación de los faros en los puntos requeridos para asegurar la navegación universal en aquella costas. De los datos recojidos resulta que será necesario poner á disposición de la Comisión la suma de \$ *m/n veinte y nueve mil setecientos setenta y seis, con 20/100* para poder llenar su cometido consultando los intereses del Tesoro Público, porque como V.E. lo comprenderá fácilmente teniendo así los fondos disponibles los artículos y elementos necesarios podrán adquirirse con una disminución considerable en el costo, y en este concepto la Comisión ha creído que entraba también en sus atribuciones indicar á la superioridad el procedimiento menos oneroso para el fisco que conviene adoptarse en este caso dada la naturaleza y los fines especiales que el Gobierno ha tenido en vista al constituirnos en Comisión.

No escapan por cierto al ilustrado criterio de V.E. las otras consideraciones igualmente fundamentales que han decidido á la Comisión á proponer el temperamento que aconseja en esta nota, permitiéndose, al mismo tiempo, pedir á V.E. una breve resolución al respecto, con el propósito de poder realizar cuanto antes aquella obra de tanta importancia y que con tanto acierto ha iniciado V.E., comprendiendo desde ya los resultados trascendentales a la expedición.

El cálculo aproximativo del costo de adquisición de los elementos indicados en los tres párrafos, anteriores, dá los resultados siguientes:

2 Buques (pailebots ó goletas) de 120 toneladas aproximativamente, con las condiciones marinerías necesarias para la navegación de esas costas \$20.000

600 Ovejas Lincoln de la raza tan perfectamente aclimatada en Malvinas, costeadas desde ese punto á una de las dos Sub. Prefecturas. 5.000

24 Vacas lecheras 1.200

4 Toros 200

24 Bueyes 1.680

24 Caballos 1.680

6 Meses de víveres, para la alimentación de 160 individuos de ambos sexos á razón de 40 centavos diarios 11.520

500 Toneladas de carbón 6.000

Flete del buque durante tres meses esperando órdenes en Santa Cruz, Río Gallegos ó Boca del Estrecho á razón de \$1.500 mensuales 4.500

No figura tampoco, Señor Ministro, el importe de los 60 enganches que, salvo mejor opinión de V.E. ascendería á la suma de \$9.600

Juzga esta Comisión basada en la experiencia adquirida por la larga práctica de los que componen, que se lucharía con inconvenientes muy serios, si ella contara con la esperanza de formar el personal subalterno de las dos Sub-Prefecturas con marineros voluntarios.

Muy fácilmente comprenderá V.E., que la vida en esas rejiones tiene que ser asaz penosa y que la Nación se verá obligada á la erogación de la cantidad de ciento sesenta pesos nacionales oro, que prudencialmente hemos fijado para el enganche de cada uno de los marineros, por el termino de dos años, interesándolos á presentarse halagados por el enganche, dando lugar así á poder elegir entre todos ellos, los que presenten las condiciones físicas y morales deseables para el caso.

Crée escusado la Comisión recordar á V.E. que los fondos solicitados corresponde sean imputados á la Ley de Faros y Balizas de la costa del Sud, de acuerdo con los gastos á que vá á proveerse.

Saludan a V.E. con la mayor consideración y respecto.

Augusto Lasserre

ACUERDO

Ministerio de Guerra y Marina

Buenos Aires

Diciembre 20 de 1883.

Resolución

Siendo necesario dar cumplimiento sin demora alguna, á lo dispuesto en el decreto de 24 de Setiembre del corriente año, y teniendo en consideración lo manifestado en la precedente nota de la comisión encargada de proponer la adquisición de todos los elementos requeridos para la definitiva instalación de las Sub-Prefecturas Marítimas de la Isla de los Estados y Tierra del Fuego, colocación de faros y para los demás trabajos encomendados al Gefe de la Expedición á las costas argentinas de la Patagonia, se resuelve:

1° Que la referida comisión compuesta del Coronel y del Prefecto Marítimo Don Carlos A. Mansilla, integrada con el Comisario General de Marina Don Mariano Aguirre, preceda, sin pérdida de tiempo á efectuar la compra de todos los artículos y elementos que se detallan en la relación presentada por los dos primeros funcionarios, para establecer las Sub-Prefecturas Marítimas de la Tierra del Fuego é Isla de los Estados, colocación de faros y ejecutar las demás trabajos encomendados al Gefe de la Expedición á los Mares del Sud Las compras deberán hacerse en la forma que juzgue mas conveniente de la expedición es de inaplazable urgencia.

2° De los artículos que deben adquirirse por la comisión para los objetos indicados anteriormente se embarcarán a bordo de la Corbeta "Cabo de Hornos" aquellos que, sirviendo á la vez para el destino especial que motiva en compra, puedan ser utilizados en el viaje de ida, como lastre para el referido buque y,

3° Remítase por Secretaría la comisión nombrada copia debidamente autorizada de la relación de artículos y alimento formulada por el Prefecto Marítimo y por el Coronel Lasserre, á objeto de proceder á su inmediata provisión.

Avísese en respuestas y comuníquese a quienes corresponda para su debida ejecución.

Prefecto Marítimo
Comisario G. de Marina
Coronel Lasserre
Contaduría
Diciembre 2/8/83
M. Mathey

PRESUPUESTO

de útiles de labranza y herramientas y efectos varios necesarios para la instalación definitiva de los Sub Prefecturas de "Tierra del Fuego" e "Isla de los Estados"

4 Tiendas de campaña con sus montantes de lona gruesa de Rusia N°3, que puedan encerrar un cuadrado de cinco varas lineales por costado.

60 Tiendas de campaña de la misma lona con sus correspondientes montantes, que se puedan encerrar cada una de ellas un cuadrado de tres varas lineales por costado.

100 Hachas viscaínas, con 200 cabos de madera adecuada.

100 Azuela con 200 cabos

100 Serruchos de tamaño mediano.

24 Sierras, armadas de los tamaños que se indicaran

10 Sierras de pareja para vigas.

4 Juegos completos de herramientas de Carpintería.

4 Juegos completos de herramientas de Herrería

6 Grados Americanos completos

100 Azadas con 200 cabos

100 Picos con 200 cabos

100 Barretas

100 Palas de acero

100 Hachas, de mano chicas con 200 cabos

15 Quintales Puntas de París de 6 pulgs.

10 Id id id surtidas entre 3 y 6 pulgs.

5 Id clavos de fierro cuadrados surtidos de 4 á 6 pulgs.

100 Martillos con 200 cabos de peso de 1lt.

20 Id con 40 id id id 2 lt.

50 Tenazas surtidas

48 Cerraduras para puertas

96 Pasadores para puertas

4 Perchas de 33 cts de diam: de pino de tea, de 30 pies largo c/u. para mastelero.

4 Crucetas para los mismos.

2 Quinchos de fierro para id. id.

8 Burdas de 1/2 pulgada de alambre y galvanizado.

24 Piezas cabo blanco, driza de bandera N° 2.

4 id id flechadura alquitranado

2 Juegos completos de Telégrafo Internacional de faro porción doble al Reglamento

12 Piezas lanilla azul

8 blanca

4 colorada

2 verde

2 amarilla

2 Juegos luces de señales de tres colores, blanco, punzo y azul de 100 luces por juego.

4 Quintales alambre galvanizado para ligadas.

16 Quintales cabo de alambre galvanizado de 1/2 pulgada

450 Quintales Chapa, de fierro canaleta galvanizado

25 Quintales Varilla de fierro de 1 de 1/2 y de 1 pulgs. pa. pernos.

8 Quintal Chapa de fierro de 1 1/2 líneas.

4 Cajones de lata en hojas.

1200 Tirantes de pinas de 4 pulgs. por 6 pulgs. y 6 varas de largo.

2500 Tablas de pino de 1 pulgs, por ancho y 3 varas de largo.

2500 Tablas de pino de 1 1/2 pulgs, 1 por ancho y 3 varas de largo.

400 Tablas de pino de tea de 1 1/2 pulgs, por 1 pulg. y 18 varas de largo.

2 Faroles circulares de 12 luces dibididos en 4 Secciones longitudinales de 90 grados de curva c/u, de un metro 10 cent de alto, con reflectores de plateado doble, con 12 cristales cuádruples, armazón interior circular de fierro, 24 cristales de reserva para cada farol, con 12 lámparas de reserva para los mismos.

500 Arrobas aceite para la alimentación de los dos faros y de las casas de las Sub-Delegaciones.

25 Barriles alquitrán de Suecia

40 Barricas tierra Romana o Scotland.

24 Barricas cal.

250 Jarros pintura blanca de plomo.

100 Jarros pintura negra.

12 Quintales Minio.

12 Doc. Pinceles

120 Jarros aceite de linaza, cocido

60 Jarros aceite de linaza, crudo

120 Arrobas aguaraz
Vestuario, especial doble completo pa. 80 individuos

2 Botiquines completos
4 Cajones vidrio ordinario
4 Resmas papel de oficio
400 Sobres para id
4 Jarros tinta negra
4 Cajas plumas
4 Piezas de Artillería de calibre de 8 a 12 antiguo sistema, con sus municiones, cureñas, de marina, etc., etc, para señales.

1 Máquina fotográfica instantánea, completa y con 3 o 8 vidrios-preparados.

12 Carretillas de mano de fierro
12 Carretillas de mano de madera
2 Bombas para pozo
120 Palas surtidas
40 Gruesas tornillos
12 Doc faroles ó lamparas Surtidas
12 Lámparas de Kerosene
12 Candeleros
50 Forros (dobles) de Kerosene
50 Arrobas velas
181 Trajes completos encerados para lluvias
354 Pares de botas altas de baqueta
1098 Pares de medias de lana largas
732 Camisetas de franela
732 Calzoncillos de franela
366 Tricots de lana
60 Cois con todos sus útiles
60 Cochonetas lana lavada y forro cotin de hilo.

60 Bolsas de lona de algodón para guarda ropa

120 Mantas de lana
2 Carros de 2 ruedas para ser tirados por caballos

4 Armanos con cerraduras
4 Docenas Sillas
4 Mesas de escritorio grande
10 Barriles tornillos para las chapas de cañaleta.

4 Chicotes de cadena de 2 1/2 a 3 líneas de 85 a 90 pies de largo

8 Marmitas de fierro de 30 raciones c/una
4 Motores de fierro de feante para las mismas cadenas de las farolas

1 Olla enlozada con tapa
1 Olla enlozada chica
1 Cacerola enlozada grande
1 Cacerola enlozada chica
1 Sarten enlozada grande
1 Sarten enlozada chica
1 Pava grande
1 Pava mas chica
1 Parrilla fierro grande
1 Parrilla fierro chica

1 Rayador con caja
1 Rayador mas chico
1 Tacho grande
1 Tacho chico
1 Expumadera Grande
1 Expumadera chica
1 Cucharon de guiso
2 Tenedores de cosina
2 Doc platos playos de loza piedra
1 Doc platos hondos de loza piedra
1 Doc platos de postre de loza piedra
1 Sopera grande
1 Sopera chica
2 Fuentes grandes (ovaladas)
2 Fuentes medianas (ovaladas)
2 Fuentes chicas (ovaladas)
2 Fuentes hondas grandes
2 Fuentes hondas medianas
2 Fuentes hondas chicas
1 Guisera con plato
1 Doc tazas para cafe
1 Doc tazas te
1 Azucarera
1 Salcera con pie y tapa
2 Ravaneras
2 Saleros
1/2 Doc basos grandes
1 Doc basos chicos
2 Botellones
1 Doc cuchillos
1 Doc tenedores
1 Doc cucharas
1 Chaina
72 Vestuarios completos para marineros
1 Cucharon grande
1 Cucharon chico.

(Aquí termina el original que transcribimos. En el mismo legajo encontramos estas dos cartas que nos dan una idea del recorte presupuestario, ya que deben ajustarse a comprar sólo lo indispensable para cumplir el objetivo).

Mi Querido Marcó

El Ayudante Parson's te entregará el espediente relativo a la espedicion al Sud, que Devuelvo al Senor Ministro con la especificacion de (...), según los corredores que han pasado en la casa, precios que yo he comparado unos con otro para rectificación.

Todos los artículos enumerados deben ser la Primera Calidad.

Debo prevenirte que, como es natural, cuando tengas que consultar sobre la egidad o exactitud del valor marcado a cada articulo, lo hagas con persona que no tenga interés directo en la provisión, porque si lo hacen con alguien que espere hacerla, clasificará los precios de exesivamente bajos, y si por el

contrario te diriges a alguno que tenga la seguridad de no obtenerla, hará una clasificación diametralmente opuesto para dañar a quien deba probar..

Fijate que lo que te prevengo es el fruto de la experiencia, pero es un caso puramente privado, me está haciendo algo así en la construcción de mi casa.

Hasta luego

Muy atte.

A. Lasserre

Exmo Sr. y amigo

Ayer no pude hallar a V.E. en la casa, a donde la llevaba la nota y presupuesto adjuntos por se V.E. quería provisto por ambos, antes de recibirlos oficialmente y recibir algunas explicaciones verbales sobre el asunto.

Me he ajustado, por á lo estrictamente necesario, pero creo también que no ha sido omitido nada de lo que se debe llevar con el fin de dar cumplimiento exacto a la idea que le quiere realizar.

Queda pues esperando la Superior resolución de V.E. su leal y afmo amigo y Subalterno

A. Lasserre

10/89

La ley de presupuesto General de la Nación para el Ejercicio de 1884 aprobado en la sala de Sesiones el 23 de octubre de 1883, en el inciso 25, Ítem 10, dice:

Subprefectura de la Isla de los Estados

1 Subprefecto	\$ 175.-
1 Ayudante	\$ 75.-
1 Escribiente	\$ 50.-
1 Contramaestre	\$ 36.-
2 Guardianes (\$ 30 c/u)	\$ 60.-
3 Timones (\$ 25 c/u)	\$ 75.-
30 Marineros (\$ 20 c/u)	\$ 600.-
30 Raciones flia (\$ 8 c/u)	\$ 240.-
Gastos oficina	\$ 10.-
Construcción edificio, instalaciones	\$ 500.-
Total	\$ 1.821.-

Memorias de Guerra y Marina del año 1884, II volumen. Informe enviado por don Carlos Moyano al ministro, General Victorica:

"Debiendo en breve partir para el sur en cumplimiento de órdenes recibidas, y no siéndome posible por esta causa asistir a las deliberaciones de la comisión nombrada para realizar la instalación de la sub-prefectura de la Isla de los Estados y Tierra del Fuego, a la que

V.E. se sirvió asociarme, creo de mi deber expresar hoy la opinión que he formado sobre los elementos y recursos con que deben dotarse dichas sub-prefecturas y sobre todo en lo relativo a su ubicación.

En el primer punto, Comunicaciones y Elementos de Movilidad, aconseja la compra de seis paquebotes mixtos, de 200 toneladas, para poder independizarnos de las compañías privadas que resultan caras e ineficaces. Con respecto a la movilidad recomienda que cada una de ellas cuente con uno de los paquebotes mixtos, un bote salvavidas y una ballenera del tipo de las que usan los pescadores americanos.

Ubicación:

Al tratar la posición geográfica que han de ocupar dichos establecimientos, debemos tener en vista las necesidades del comercio internacional y los fines políticos y económicos que han exigido su creación.

Si la de la Isla de los Estados va, como creo, más por proteger la navegación interoceánica del Cabo de Hornos que a otra cosa, la elección aconsejada por la expedición austral del Puerto San Juan, no puede, por consiguiente, ser más acertada.

Situada en la parte oriental de la isla, está sobre el derrotero de los buques, muy cerca de donde debe colocarse el faro y será el centro de los recursos que ofreceremos a los navegantes..."

Instalación

"Tanto la Isla de los Estados como Tierra del Fuego, tienen materiales para construir con poco costo buenas casas, por haber allí las maderas y piedras necesarias.

Teniendo en cuenta el rigor del clima y las consiguientes lluvias, sería preferible que las casas fuesen hechas en piedra, con techos de madera machimbrada y una capa arriba de una de las tantas composiciones que tienen por base la brea.

Debería, por tanto, llevarse de aquí solamente las puertas, cal (si no fuese posible hacerla allí con conchillas, etc.), tierra romana para pisos, y aquellos otros materiales que a juicio de la Comisión no se encuentren allí.

El moblaje dependería de las condiciones en que quiera construirse la casa.

Las construcciones deberían constar de cuerpo principal para oficinas y depósitos, y dedicar ranchos pequeños con chimenea para los marineros con familia, y situados de manera que cada uno pueda cultivar una huerta con legumbres y otros sembrados.

En cuanto a animales, deberían llevarse algunas aves y cabras para proveerse de leche,

algunos caballos o yeguas para el servicio; además del ganado que se destine para la alimentación en número suficiente para alternar con los víveres secos..."

En cuanto a la dotación dice que toda ella debe ser voluntaria y, por lo menos la mitad, con familia.

Correspondencia publicada por la Revista de la Sociedad Geográfica Argentina Vol. IV del año 1884, pág. 179.

"Ayer fondeó en el puerto del Riachuelo el transporte 'Villarino', de regreso del puerto de San Juan de Salvamento, en la Isla de los Estados, a donde fue con la División Expedicionaria al mando del coronel Lasserre.

El lector verá en seguida la nota en que el comandante del "Villarino" da cuenta de su llegada, así como de las comunicaciones de que es portador:

1) Riachuelo, mayo 31 de 1884. Al Sr. Contra-Almirante y Gefe de la Armada Nacional, D. Mariano Cordero.

Tengo el honor de comunicar a V.S. que esta mañana fue fondeado en este puerto, con el buque de mi comando, de regreso del puerto San Juan del Salvamento, en la Isla de los Estados, de donde zarpé el 14 del corriente por orden del Señor Gefe de la División Coronel Augusto Lasserre. A mi salida fue encendido el faro colocado a su entrada, con el objeto de ensayarlo y ver el alcance de su luz; este ensayo o prueba ha sido satisfactorio, pues de la cubierta de este buque su luz fue vista a 14 millas de distancia.

La situación es S. 54° 44' 00", longitud O. 64° 44' 00" de Greenwich.

En viaje de regreso he recalado a los ríos Santa Cruz y Negro, el primero para entregar sus instrucciones al Sr. Comandante de la "Cabo de Hornos", quien en cumplimiento de ellas siguió viaje a la Isla de los Estados, y al Río Negro para tomar y conducir los indios y chusma que me fueron entregados por el Sr. Gobernador de la Patagonia, como estaba acordado.

En el viaje de ida hemos sufrido tiempos muy fuertes, sobre todo en el trayecto de Santa Cruz, Tierra del Fuego e Isla de los Estados, habiendo reinado con generalidad, los vientos del 2do cuadrante, como no los he experimentado durante los cuatro años que navego en las costas del Atlántico Sur.

La cañonera "Paraná", Py, cutter "Patagones", Bahía Blanca y barca "María T" quedaban fondeados a mi salida en Puerto San Juan de Salvamento, en todo su personal no ocurría novedad alguna. La "Cabo de Hornos" zarpó de Santa Cruz el 16 del corriente, faltando sola-

mente tener noticias del cutter "Santa Cruz", que aún no había llegado.

Por las comunicaciones del Sr. Gefe de División que tengo el honor de remitirle, se impondrá V.E. de mayores detalles.

Durante el viaje no ha ocurrido novedad alguna de importancia de que dar cuenta al Sr. Contra-Almirante. Dios guarde a V.E.

Federico Spurr."

Nombre de San Juan de Salvamento

2) "Puerto San Juan de Salvamento, Mayo 14. A S.E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General Dr. Benjamín Victorica. Tengo el honor de elevar a V.E. en copia legalizada, la adjunta orden de la División con objeto de someterla a su superior aprobación, en virtud de las consideraciones en ella expuestas y adquirir su sanción oficial, si fuesen dignas de merecerla, habiendo por mi parte procedido así por considerarlo de todo modo conveniente y teniendo por base la más estricta justicia.

Los fundamentos de la orden me excusan entrar en mayores razones, y espero que V.E. se servirá hacerme conocer la superior resolución que ella recaiga y en caso fuese contraria a lo que tengo honor de someter a la aprobación de V.E. indicarme el nombre con que se crea deber consignar este puerto.

Dios guarde a V.E.

Augusto Lasserre.

Puerto San Juan de Salvamento, Mayo 14. A S.E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina.

Tengo el honor de comunicar a V.E. que desde el 18 del pasado me encuentro fondeado en este puerto, habiendo dado desde el día siguiente al de mi llegada con las mayores dificultades imaginarias, principio a los trabajos de instalación de la Sub-Prefectura de esta isla.

Entre el puerto de esta Capital y éste, he recalado tanto por razones de tiempo cuanto por hacer la policía de las costas, en Puerto Roca, Río Deseado, Santa Cruz y Bahía de San Sebastián, en la Tierra del Fuego.

En el Río Santa Cruz, punto designado por mí para la reunión de la División a mis órdenes esperé la incorporación de los buques "Villarino", "Comodoro Py", "Bahía Blanca" y "Patagones" zarpando el día 13 de abril con la "Paraná" y el "Villarino", y dejando los cutters con orden de seguir viaje así que tuvieran tiempo favorable y el "Py" para esperar la barca "María T" evitarle la entrada a ese río y ordenándole seguir viaje a este puerto a incorporarse a la División.

Así se efectuó, Sr. Ministro, y a la salida del "Villarino" que despacho hoy para esa Capital, sólo falta para completar todos los buques que componen esta División, la "Cabo de Hornos" y el "Santa Cruz", la primera porque debe haber recibido en el río Santa Cruz una nota que le ordenaba una operación que le explique y justifique su demora, y el segundo porque supongo que la habrán tomado malos tiempos que le habrán puesto en el caso de arribar a algún puerto intermedio.

Me es satisfactorio, Sr. Ministro, manifestar a V.E. que el orden, la disciplina y la más completa armonía reinan en esta División, lo que es un augurio del más completo y feliz éxito en las operaciones que ella tiene que ejecutar.

Hubiera deseado decir a V.E. que los trabajos se encuentran más adelantados de lo que en realidad están, pero la demora en la reunión del personal y de todos los elementos y materiales de que debo disponer, por una parte y por otra las dificultades surgidas por razón del clima, así como del terreno, me han hecho perder preciosos días en preparativos de todo punto necesarios, para la más fácil y rápida terminación de los trabajos que deben realizarse.

Hoy más que nunca, puedo garantizar a V.E. que todo se hará, y se hará bien, pues cuento para ello con la mayor voluntad por parte de todos, en quienes he hallado un serio empeño en coadyuvar a la realización de esta importante obra de humanidad y progreso que honrará sin duda alguna al gobierno que la ordenó.

Espérase con ansiedad el regreso del "Villarino" para volver a hacerme a la mar y proseguir el desempeño de la comisión que se me ha confiado, pues cuando ese buque vuelva a este puerto, hallará la División lista a salir y terminados ya todos los trabajos en él.

Dios guarde a V.E.

Augusto Lasserre.

Nota de un Corresponsal

El corresponsal del diario *La Prensa* aprovechó el viaje del "Villarino" para mandar una carta a su periódico:

Aunque está plagada de errores que saltan a la vista de cualquier lector, preferimos dejarla tal cual la hemos encontrado. Refleja la buena dosis de aburrimiento que experimentaba cualquier civil que fuera como espectador.

Mayo de 1884.

"Señor Director: Aprovecho el regreso inesperado del 'Villarino' para escribirle algunas líneas, lamentando no poder ser extenso, pues los fríos no me permiten extenderme mucho y además, que el ánimo no está dispuesto para nada. No le hablaré, Señor Director, de las peripecias

del viaje, ni de los incidentes curiosos que hayan ocurrido, lo que dejo para las vistas o para otra carta, si es que nos demorásemos mucho aún por aquí.

De Buenos Aires a Santa Cruz, no hay que decir que no se haya dicho cien veces: le diré algo del viaje de ese punto para este.

Después de cargar carne fresca en Santa Cruz, salimos de allí hasta la boca, el día 13 de abril y al día siguiente continuamos andando despacio en conserva de la 'Paraná'. El 14 temprano avistamos Tierra del Fuego, al sud del cabo 'Espíritu Santo', en las primeras horas de la tarde del mismo día, se puso a nuestra vista el cabo de San Sebastián y nos dirigimos en dirección a la Bahía.

A las 5 de la tarde la Paraná dio orden de fondear en este punto. El estado de la mar no nos permite bajar a tierra y comunicarnos con los fueguinos. Nos quedamos con el deseo de conocer a estos caballeros.

Al día siguiente continuamos allí: la marea en su ascenso y descenso mide 27 pies.

El 16 zarpó el 'Villarino', con dirección a esta Isla, quedando la 'Paraná' allí, con objeto, según lo comunicado por su comandante, de hacer algunas exploraciones.

La travesía del 'Villarino' fue fuerte, fondeando en este puerto y amarrando a tierra el día 17 a las 12 p.m.

Al día siguiente el comandante Spurr hizo bajar gente a tierra a hacer los desmontes para levantar los galpones provisorios para la gente y carga.

Ese mismo día por la mañana fondeó la 'Paraná' llegando con las vergas y masteleros en tal estado que anunciaban que había sido maltratada por los elementos.

El 19 se continuaron los trabajos para los galpones provisorios.

El coronel Lasserre, comandante Spurr y mayor Iturrieta, bajaron a tierra y eligieron los sitios en donde debía instalarse la Sub-Prefectura y el faro.

El 20 se instalaron los trabajos del faro.

Ha habido que hacer un pequeño muelle improvisado en horas, puede decirse para descarga.

Las lluvias, las nevadas y granizos son casi fenómenos meteorológicos diarios, de manera que la gente no puede trabajar en los galpones y en el faro.

El 24 llegó el cutter Patagones que salió de Santa Cruz el 18, junto con el Bahía Blanca; nada sabían de los demás buques; el último de esos cutters llegó por fin el 27 a la mañana.

El Bahía Blanca había entrado a la Bahía de San Sebastián, en donde, hostilizado por

los fueguinos, les hizo algunos tiros, quitándoles una flecha.

En estas condiciones, continuó nuestra vida aburrida y monótona.

El 29 el jefe de la División dio la siguiente orden general por la cual se dispone que el antiguo puerto de San Juan de Salvamento debe continuar llamándose del mismo modo:

Orden de la División - Abril 29 de 1884.

Considerando: 1° La importancia adquirida por este puerto y la Isla toda, con los elementos que el Exmo. Gobierno lo ha dotado, al habilitarlo para la navegación universal, estableciendo una de la Subprefecturas Australes y colocando un faro a su entrada.

2° Que el Honorable Congreso de la Nación, al dictar la ley de la materia, tuvo en vista, no sólo la conveniencia de ejercer en la Isla, la jurisdicción inherente a nuestros derechos, sino que conceptuó un deber de humanidad, dada la posición geográfica de ella, situada como está en el extremo Sud del Continente Americano, en medio de las fuertes y encontradas corrientes que saliendo del Cabo de Hornos y de los Canales de la Tierra del Fuego, producen la agitación de la parte de mar que la rodea, haciendo peligrosa a los navegantes, la ruta que necesariamente tienen que seguir para pasar al Pacífico y que les economiza un buen número de singladuras.

3° Que conviniendo al país se extienda cuanto sea posible el conocimiento que la República Argentina se esfuerza con éxito feliz, en ir adelante en la vía del progreso, llevándolos a los puntos más retirados de la Nación, y conviniendo a sí mismo, se sepa en todas partes, que en este puerto existen autoridades Argentinas, las cuales en numerosos casos, podrán llenar el laudable propósito que se ha tenido al establecerlas aquí, prestando auxilios a muchos desgraciados; y por último, que deben sintetizarse todas estas razones, en el nombre con que se designe el puerto en el cual se establezca la primera Subprefectura Argentina al Sud del Estrecho de Magallanes, y no debiendo, no siendo justo cambiarle el que le dieron los esforzados y estudiosos marinos, que lo han hecho conocer primero, quienes conquistaron el derecho que la ciencia acuerda en casos análogos, pero pudiendo completarlo:

El Gefe de la División, en nombre del Gobierno que representa ordena:

1° Desde la fecha se designará este punto con el nombre de San Juan del Salvamento.

2° Se recomienda a los Sres. Gefes y Oficiales del extricto cumplimiento de esta orden; la que será leída en todos los buques de esta División, para conocimiento de todos los que a ella pertenecen.

Firmado, Augusto Lasserre.

(...) El Gefe de la División ha bajado tres o cuatro veces a tierra, a inspeccionar los trabajos, regresando a bordo en seguida.

El 3 de diciembre se colocó el mastelero del foro, izándose la bandera nacional.

El Py entró esa tarde, trayéndonos las siguientes noticias: la barca María F., fue despachada de Santa Cruz con destino a este puerto el 30 del pasado, y al salir de ese puerto avistó a la Cabo de Hornos como a cincuenta metros de allí. Por fin se fijó el día 13 para colocar el faro.

De improviso circuló la noticia de que el Villarino zarpaba en comisión para Buenos Aires, se hacían diversas conjeturas sobre el motivo de esa comisión, pero yo creo poder transmitirle la verdad.

A pesar de tanto buque y de tanta carga como la que ha venido, se habían olvidado lo principal, que son los tirantillos para los edificios de la Subprefectura y marineros. El viaje del Villarino tiene por principal objeto traer esos tirantillos, y mientras tanto, la gente residirá a bordo, pues los galpones provisorios para la carga que se han improvisado, no son como para albergar cristianos en estas alturas, y en esta estación, en que el termómetro baja 6 y 8 grados y aún más.

Dicen que se olvidaron los tirantillos a causa de la precipitación con que nos hicieron marchar (después de 6 meses de preparativos).

¿Qué le puedo decir de esta isla, después de publicado el informe del teniente Bove?

La hemos encontrado llena de nieve, la que se aumenta con las nevadas y granizos casi diarios que caen; las lluvias son también frecuentes y copiosas; casi no hay día que no amanezca nublado y lloviendo.

El faro ha de prestar muchos servicios a la navegación, pues es el punto de recalada de los buques que doblan el Cabo; en estos días ha arribado una barca que viene del Pacífico.

Nada sabemos del cutter Santa Cruz al mando del capitán Villarino, nombrado Gefe de esta Subprefectura.

Ese cutter salió con desgracia de Patagones perdiendo un meritorio oficial, y desde entonces nada sabemos sobre él, lo que nos tiene alarmados.

¿Cuándo volveremos de esta expedición tan aburrida y tan sin motivos de impresiones?

No lo sabemos, pero creo que el regreso está aún lejano, porque el coronel Lasserre, mortificado por los ataques que se le han hecho a causa de la expedición, dice que no ha de volver antes de un año.

Yo no entiendo de estas cosas, pero me parece que aquí nada tenemos que hacer, y para que permanezcamos, tienen que mandarnos víveres y no pocos, porque los consumidores son muchos.

El Villarino tiene que traernos algún refuerzo y después seguirán otros.

Hasta otra vez, se despide del Sr. Director su afectísimo y S.S.

El Corresponsal.

Se da por finalizada la expedición con este decreto del poder Ejecutivo, pero es interesante ver cómo el lugar que se había pensado era la bahía de Buen Suceso y no Ushuaia. Por otra parte, obsérvese cómo está escrito Ushuaia.

Departamentò de Marina.

Buenos Aires, Enero 10 de 1885

*Vistos los informes relativos a la colocación de un faro en el puerto de San Juan de Salvamento y a la instalación definitiva de las Sub-Prefecturas de la isla de los Estados y Tierra del Fuego, la primera en dicho puerto de San Juan, y en el Canal de Beagle, sobre la costa de la bahía de **Vastroovia**, la segunda; y no obstante haberse indicado la ubicación de esta última*

repartición en la Bahía del Buen Suceso, dejando amplia libertad de acción al Jefe expedicionario para elegir el puerto que a su juicio fuera el más adecuado para efectuar la mencionada ubicación, sin descuidar los intereses generales de la navegación interoceánica, el clima y condiciones físicas del suelo, el Presidente de la República resuelve:

Art. 1° Aprobar en general la conducta observada por el Jefe de la División Expedicionaria del Atlántico Austral, Coronel de la Armada don Augusto Lasserre, estimándose el servicio prestado por dicho Jefe con recomendable celo, acierto y decisión y reconociendo el suscrito contraído por los demás Jefes, Oficiales y tripulación de los buques expedicionarios.

Art. 2° Edítese con todos los documentos relativos como anexo a la Memoria de Marina.

Art. 3° Comuníquese a quiénes corresponda y dese en la orden general de la Armada y publíquese.

*Roca
Benjamín Victorica*

Anexo VI

Faro de San Juan de Salvamento

Nota publicada en el Boletín del Centro Naval (Tomo 11, Boletín 115, pág. 24) sobre una visita al Faro de San Juan de Salvamento; 8 años después de la inauguración.

"Una visita prolija hecha últimamente a estas regiones nos habilita para expresarnos con propiedad respecto a las notables deficiencias y gran abandono con que por una u otra razón, han estado estas reparticiones (...)"

El 25 de Mayo del mismo año, aniversario de nuestra independencia, inauguróse por primera vez la luz que había de anunciar al navegante la proximidad á los escollos y terribles corrientes que rodean á esta isla, y la seguridad de que el Gobierno argentino había de mantener constantemente atendidas unas reparticiones que se titulan Estaciones de Salvamento.

El faro constaba de siete faroles, con siete lámparas alimentadas por aceite de colza, con un reflector parabólico c/u., que daban una luz visible á 14 millas en tiempo claro, y un sector de iluminación de 94°. Así por lo menos, lo situaban los avisos mandados á todas las naciones marítimas y poco después los planos del Almirantazgo inglés.

Desde entonces á la fecha han transcurrido nueve años, tiempo que ha permitido á los que algo se preocupan de estas cosas, hacer un juicio más exacto de las necesidades de la isla y de la urgencia que hay en cambiar la luz y situación del faro, y dar á la Subprefectura todos los elementos indispensables al servicio que tiene que desempeñar.

Se explica la instalación de esas Reparticiones en aquel puerto, debido sin duda á la época tan avanzada de invierno en que vino la expedición, lo que impidió hacer un estudio detenido y serio de sus corrientes, vientos y navegación, pero hoy que la práctica y la observación constante han determinado con sus datos la verdadera situación que deben ocupar, no debe persistirse en mantenerlas en una posición tan equivocada, y que lejos de prestar los servicios para que fueron creadas son más bien un atentado al buen criterio.

Entre las muchas razones que hay para cambiar este faro, no estará demás enunciar las principales. Su luz no es suficientemente poderosa á romper la bruma con que casi siempre se encuentra envuelto el sector de su iluminación.

Las fuertes corrientes que tiene la costa impiden con raras excepciones acercarse á menos de 5 á 6 millas de la misma.

Solamente con vientos del O ó NO, bien entablados, y corrientes favorables, los buques se acercan un poco más á tierra para comunicar, y esos es tan raro que en dos mil y tantos buques avistados, tan sólo las señales de treinta han sido comprendidas, los demás las han hecho á tal distancia que era imposible distinguirlos.

Encontrándose en una posición en la cual la luz es cabo Forneaux y al E por el cabo San Juan, es natural que un buque que se encuentre paralelo al primer cabo nombrado, en una distancia de tres millas, no podrá distinguir la luz, encontrándose desde ese momento en el radio mas peligroso de las corrientes y expuesto á irse á la costa. Ejemplo: la barca Italiana 'Ana Génova' y la fragata inglesa 'Seatollar', naufragadas una cerca de Coock, y la otra detrás del cabo Forneaux.

Es muy aventurado suponer que una navegación tan larga, y constantemente trabajada por malos tiempos, se traiga una situación tan exacta que permita recalar á esta isla en circunstancias favorables á ver la luz, teniendo un sector tan pequeño y tan débilmente alumbrado, hoy le dan las cartas inglesas tan sólo un alcance, con buen tiempo, de tres y media millas, máxime cuando se navega en invierno, época de la mayoría de los siniestros.

Y si á todos estos inconvenientes de capital importancia, agregamos los inherentes á la construcción un tanto defectuoso del edificio donde se asienta; los desperfectos ocasionados por el tiempo y los fuertes vientos, y la necesidad en que se verá el gobierno de gastar fuerte sumas para reconstruirlo, creemos que ese dinero estaría mejor empleado en ir aumentando los fondos para mandar construir un faro mejor.

Por mucha voluntad que tenga el personal encarga de su vigilancia, no le es posible saber que es lo que pasa al rededor del puerto, encerrado como está por los altos cabos que limitan su vista á un círculo tan estrecho de visibilidad, si algun bote naufrago no viene con su presencia á revelarle lo que ignora.

Somos, pues, de opinión que debe decretarse la instalación de un faro de primer orden en la

Punta Norte de la isla, más afuera del grupo llamado de Año Nuevo, distante seis millas de la costa, con un sector de iluminación de 205° y con un alcance, en tiempo claro, de 20 millas. Puede ser giratorio ó fijo, estar dotado de señales de grandes distancias, de un bote salvavidas, y de todos aquellos elementos necesarios á esta clase de establecimientos.

El sistema de construcción debe ser en tripode, ó armazón cuadrangular, de fierro ó acero, de 12 metros de alto, y de la resistencia necesaria á tener que soportar la presión de vientos arrachados, que alcanza en algunos momentos una velocidad de 53 kilómetros por hora.

Los edificios para el personal deben ser de madera, forrados de zinc, provistos de todas las comodidades y estar contruidos aisladamente, según las necesidades que su organización interior reclame.

Las ventajas de esta posición son inmejorables.

Por su situación especial que le permite ser el punto más á vanguardia de todo el sistema peligroso de la isla, siéndole fácil á cualquier buque que venga en cualquier dirección comunicar y aun acercarse hasta dos millas de distancia, si así lo necesitase, sin peligro de ninguna especie.

Por dominar con su luz todos los cabos mas salientes de la isla.

Por no ser tan sensibles las brumas y permitir al personal vigilar todo el horizonte y poder prevenir ó acudir á un siniestro.

El navegante que al anoecer se encontrara cercano á la isla, en esas terribles y largas noches de invierno, tendría un punto seguro para arreglar sus cronómetros, y la confianza en que la luz no sólo le permitiría corregir sus rumbos, sino que lo acompañaría hasta 5 millas afuera del cabo San Juan, por el E., y 3 del cabo San Antonio por el O.

Esto con respecto al faro.

La Subprefectura que está establecida también en San Juan debe pasar á ocupar el puesto que le corresponde, su permanencia en este punto es tan desairada e ineficaz como la del faro, y como la una es complementari del otro en papel que les está confiado, debe también cambiarsele.

Puerto Cook es el más aparente por su situación, distaria tan sólo seis millas del faro, estaría en contacto con éste, por medio de señales y con las necesidades de la costa, y seria el asiento de los auxilios y recursos generales, teniendo presente que, como puerto, es mejor que San Juan.

Es más accesible aun para buques de vela cuadros, ejemplo de ello la antigua "Cabo de Hornos", que estuvo fondeada cuarenta y ocho

horas sin inconveniente de ningún género, su braceaje en lo que forma su antepuerto es menor que en el de San Juan y ha podido ser tomado más fácilmente por los buques que, incendiados ó con grandes averías, han intentado en vano tomar San Juan. Ahí están como muestras la Fragata 'Juno' en el cabo de Hornos y la 'Inca' en Greeton Bay-Islands Wolleston.

Un pequeño farol con tres reflectores en un ángulo de 75°, con una sola lámpara central y con un alcance de 5 millas, colocado en la isleta que hay á la entrada, completaría sus buenas condiciones y sería un auxiliar poderoso de guía, necesario aun para nuestros trasportes que se vieran precisados á entrar de noche en el puerto.

La conservación de este farol no exigirá arriba de unas pocas mechas y tubos, y unos veinte kilos de aceite por mes, y sería cuidado y conservado por la Subprefectura, formando parte de su alumbrado.

Habría también que dotarles de todos los elementos indispensables á una estación de salvamento, como son: buenos botes, un depósito permanente de víveres, vestuario y elementos de comodidad, lo menos por un año, casas para el personal propio y casa para naufragos.

Todas estas mejoras que proponemos, excepción hecha del aprato de iluminación y torre del faro, costaría al Gobierno tan sólo el valor de tres á cuatro mil tablas de pino blanco, algunas planchas de zinc, tirantillos y clavos.

Al vapor 'Golondrina', comprado para el servicio de la isla y que actualmente se encuentra allí, se le tiene más ó menos en las mismas condiciones que á las reparticiones, sin un depósito de carbón que asegure su movilidad, sin aceite para sus máquinas ni elementos de reposición, ni siquiera pinturas para su casco, que lo preserven de la suciedad y corrosión que ya ha empezado á hacerse sentir con rapidez.

No insistiremos lo bastante para que estas reparticiones, lo mismo que el 'Golondrina', tengan permanentemente, por lo menos, un año de víveres, carbón y demás elementos, base de su organización y vida. Con ellos, se evitará la repetición de los hechos bochornosos para el país, que tuvieron lugar los años 1888 y 1892.

En la Comisaria de Marina debe presidir un criterio más en armonía con la latitud á que se encuentran estas reparticiones, para evitar que se manden zapatos y ropa de lienzo, en lugar de buen paño grueso, franelas y botas fuertes, que son imprescindibles en un paraje cuya temperatura es menor de 0°, y en donde la mayor parte del año hay que trabajar con la nieve ó el agua á la rodilla.

El cuerpo de Sanidad de la Armada debe también preocuparse de mandar remedios, y un Médico—que podría reemplazarse en cada viaje de buque— que asista á los enfermos, que en la mayoría de los casos, ó se reagravan sus dolencias haciéndose crónicas, ó fallecen á causa de no tener asistencia médica.

Un empleado profano en la materia, por mucha que sea su voluntad, no puede practicar ciencias que no ha estudiado, y le es muy duro tener que ver sucumbir á un hombre sin poder prestarle ninguna clase de auxilio.

Otra de las cosas importantes que hay que tratar, es la exigüidad de personal y sueldos que le asigna el presupuesto actual á estas reparticiones.

No es posible suponer sin estar animado de sentimientos injustos, que el marinero que tiene que trabajar entre la nieve, con frío ó con lluvia, gane el mismo sueldo que aquel que está gozando en Buenos Aires de las comodidades que proporciona una capital llena de recursos, y con un trabajo más en armonía con su profesión.

Allí el empleado, las clases y el marinero, son obreros que luchan constantemente contra las inclemencias del tiempo, todo tienen que proporcionárselo, desde el agua hasta el fuego, porque de nadie tienen que esperar nada, sino de sus propias fuerzas.

Creemos, pues, que el Gobierno debe pedir al Congreso una excepción en obsequio de estos pobres representantes del país, que en el extremo austral de la República, se encuentran guardando sus fueros.

En esta convicción proponemos los siguientes presupuestos:

**Subprefectura en Puerto Cook -
Isla de los Estados. -1894-**

Ayuda de costas y gasto de oficinas.....	110
1 Ayudante con	100
1 Contramaestre 1° con	45
2 ID. 2° á 40 \$ c/u	80
1 Carpintero	50
1 Cocinero	50
4 Cabos de mar, á 35 \$ c/u	140
25 Marineros de 1° á 30 \$ c/u	750
Total	\$1.325

**Faro de 1° clase en la isla de Año Nuevo
Isla de los Estados. 1894**

1 Primer torrero	250
1 Seguro torrero	200
1 Tercer torrero	150
2 Guardianes á 40 \$ c/u	80
1 Cocinero	50
14 Marineros á 30 \$ c/u	420
Gastos de oficina	10
Total.....	\$1.160

Parecerá esto á primera vista un tanto exagerado, pero si un criterio elevado pone atención en todo lo que dejamos dicho, convendrá con nosotros en que es muy justo.

Un presupuesto razonable y que abarque todas las necesidades, es la mejor economía de un Estado, lo ha dicho alguien más autorizado que nosotros.

Creemos haber esbozado la importancia, necesidades y conveniencias que encierra para la navegación la colocación y ordenación de cuanto dejamos apuntado.

En las planillas y el croquis que acompañamos se encuentra anotado el radio visible de luz que le asignan los planos al faro actual, el que tendrá los que proponemos, y los sitios de los naufragios ocurridos hasta la fecha.

Mucha voluntad y el deseo de ser útiles á nuestro país, nos ha guiado al hacer este trabajo, por muchos conceptos superior á nuestras fuerzas.

Cuando todas estas mejoras sean una realidad, la Nación habrá atestiguado una vez más al mundo sus ideas humanitarias y desinteresadas.

¿Qué le importaría á la República argentina no recibir beneficios pecuniarios en cambio de los sacrificios que le impondrían esas obras?

¿No vale más el agradecimiento de diez y ocho mil tripulantes de buques de todas las naciones, que anualmente pasan por ese pedazo de tierra?

Nosotros creemos que sí.

Anexo VII

Luis Vernet y sus últimas actuaciones en las Islas Malvinas

Del libro de Ricardo Caillet-Bois: *Una tierra argentina. Las islas Malvinas. Ensayo basado en una nueva y desconocida documentación*

Refiriéndose a la pesca y caza de lobos marinos: "...Vernet debía cuidar esta importante fuente de ingresos, base esencial para la subsistencia de la colonia. Se imponía, en primer término, una estrecha vigilancia, como así también una rigurosa aplicación de las leyes de pesca y privilegios acordados a los colonos. Luego, o mejor dicho, simultáneamente, una pesca reglamentada por los mismos colonos."

A fines de diciembre de 1829, Don Luis Vernet, señalaba ya la gravedad del problema, pues revelaba al gobierno que los pesqueros extranjeros "no contentos con pescar en la devida estación lo hacen principalmente en el tiempo de parición, lo que si no se impide en pocos años destruirá la especie". Pedía, en consecuencia, que se le proporcionase un buque de guerra chico, diez o doce cazadores y otros tantos hombres de caballería."

Pero el barco nunca llegó.

"En marzo de 1831, el Comandante político militar, a riesgo de parecer inoportuno, repetía su queja encareciendo el envío de un buque de guerra 'aunque chico y solo de un cañón', pues a pesar de las amistosas reconvenciones los balleneros continuaban cometiendo excesos. A todos los barcos que recalaban en Puerto Soledad o en litorales vecinos se les comunicaban cuales eran las reglamentaciones impuestas por Buenos Aires y se les dejaba copia impresa para que no pudieran argüir más adelante ignorancia o desconocimiento de las mismas."

Pero las infracciones seguían cometándose, hasta que, cuando en 1830 Vernet se decidió a hacer cumplir la reglamentación y apresó a tres barcos norteamericanos, que habían infringido la ley de pesca, comenzaron una serie de incidentes que fueron los responsables de que Vernet debiera, primero, volver a Buenos Aires y luego perdiera su puesto de comandante de la región. Poco tiempo después, en 1833, también se perdieron las Malvinas.

La primera de las goletas, la Harriet, al mando de Gilberto Davidson, inició el 29 de noviembre de 1830, una recorrida por los puertos de la zona, donde, a pesar de haber prometido obedecer la reglamentación, mataban focas. El 15 de diciembre estaban a la vista de la isla de los Estados: "El

mismo día el capitán Davidson salió en un bote y obtuvo 13 pieles de focas jóvenes. 14 (de diciembre); se envió un bote a puerto Haches en Staten Land. 24; un bote de la Harriet, junto con otro de la William, capitán Willbur, circunnavegaron la isla y obtuvieron 75 pieles".

El 3 de enero de 1831, uno de los botes regresaba con cuarenta pieles de focas, y el 4 se dejaba otro esquife en la isla de los Estados con el propósito de que continuase la caza". Unos días después, de vuelta del recorrido, recogieron, de la Isla de los Estados otros 78 cueros.

Cuando volvieron a Puerto Soledad, preguntado por Vernet, negó haber matado focas en jurisdicción de la comandancia. Sin embargo, a raíz de una deserción que se produjo el 27 de julio, se confirmaron las sospechas de la desobediencia. Entonces se le pidió a Davidson el diario de navegación, como éste se negó a entregarlo, el 1 de agosto se produjo el apresamiento de la nave, el diario de a bordo no pudo ser hallado, pero un tripulante entregó su diario particular, donde figuraba toda la actividad del viaje.

El 18 de agosto se produjo también el apresamiento de la goleta Breakwater, capitán Daniel Carew, por la misma razón. El 20 del mismo mes también se apresa a la goleta Superior, capitán Esteban Congar.

La prisión, que se utilizaba sólo de noche, era la casa destinada a la pesca.

El 7 de noviembre de 1831, la goleta Harriet zarpaba de Puerto Soledad con rumbo a Buenos Aires, llevaba a bordo a Luis Vernet -quien ya no regresaría- y a Davidson. Trece días más tarde llegaban a Buenos Aires: comenzaba un litigio que aún hoy, sigue vigente.

El 31 de diciembre de 1831, entró al puerto Soledad la fragata norteamericana Lexington, capitán Silas Duncan, destruyó los cañones y gran parte de las instalaciones y detuvo a los colonos, que fueron llevados a Río de Janeiro.

En septiembre de 1832, es nombrado en reemplazo de Vernet, el sargento mayor de artillería José Francisco Mestivier, quien poco después fue asesinado, tomó entonces su lugar el capitán de la goleta Sarandí.

Al año siguiente ancló en el puerto Soledad la fragata inglesa Clío, a cargo del capitán Juan Santiago Onslow, quien comunicó a los habitantes que tenía orden de ocupar la isla y que debían abandonarla en veinticuatro horas.

Anexo VIII

El Correo en la Isla de los Estados

El Correo en la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

San Juan de Salvamento.

Fue creada como oficina de correos ad-honorem por resolución del 25 de julio de 1890. Clausurada por resolución del 10 de noviembre de 1903 *"por haber quedado despoblado este paraje desde principios de año y por cuya causa no funciona desde entonces"*.

En el libro de reorganización del personal de correos de 1906, comienza a figurar nuevamente como estafeta, sin que se haya podido establecer la resolución que dispuso la reapertura al servicio público.

Por innecesaria fue nuevamente clausurada por resolución del 26 de julio de 1916.

El nombre de su primer jefe no está registrado.

Isla de los Estados (Puerto Cook). Creada entre 1890 y 1900. Se carece de antecedentes exactos. Por resolución del 23 de octubre de 1901 se deja cesante a Augusto de la Serna del puesto de encargado de estafeta de 25 categoría en Isla de los Estados, con antigüedad al 1° de octubre de 1900. Clausurada por resolución del 10 de noviembre de 1903 *"por haber quedado despoblado ese paraje desde principios de año y por cuya causa no funciona desde entonces"*.

Primer encargado: Seguro H. Richardson.

Isla de Año Nuevo.

Habilitada por resolución del 10 de febrero de 1915, como estafeta de 3a, siendo su primer encargado José Paz. Por resolución del 24 de diciembre de 1930 es clausurada con antigüedad al 3 de octubre de 1930, sin indicarse las causas. (No quedaba nadie.)



Matasellos del Correo Argentino con motivo del Centenario (1984) de la Sub Prefectura de Isla de los Estados (San Juan de Salvamento).

Anexo IX

Cementerio de San Juan de Salvamento, visto en 1997

Ushuaia 26 de noviembre de 1996.

Proyecto: Relevamiento de la infraestructura Humana - Histórica de San Juan de Salvamento en un convenio que participan la Armada Argentina, el Museo Marítimo de Ushuaia y del Museo del Fin del Mundo.

Cementerio de San Juan de Salvamento, Isla de los Estados

El cementerio se encuentra a unos 30 metros de la línea de más altas mareas. Es más fácil ubicarlo si se asciende por el chorrillo del lado este de la playa, donde se encuentra las señales de enfilación.

Ese es el camino que realizó en 1899 el periodista Roberto Payró y que tan bien relata en sus notas y posterior libro *La Australia Argentina*.

Subiendo por el chorrillo se asciende hasta que uno se topa con una zanja realizada por el hombre. Hacia la derecha aparecen las primeras cruces. En ese lugar fue donde colocamos la cruz de madera llevada como homenaje que dice: "Cementerio de San Juan de Salvamento 1884-1899".

La cantidad de cruces halladas fueron seis, en contraposición a las siete encontradas en la expedición de 1989 cuando fuéramos con el Aviso ARA Tte. Olivieri.

Forma y dimensiones: El cementerio tiene forma de pala, es decir el lado sur está delimitado por dos zanjas en forma de V. Estas zanjas tienen el claro propósito de drenar el lugar dado que el cementerio recibe el agua de la ladera de la montaña. De las dos zanjas, la del sud este es la más profunda. Llega a un metro de profundidad por unos 60 centímetros de ancho. Ambas zanjas tienen un largo de unos 14 pasos (1 paso mide, aproximadamente, 1 metro).

Con lo excavado de la zanja se volcó hacia el cementerio levantando un pequeño montículo a modo de "trincheras - cerco". El cementerio presenta una superficie aplanada y relativamente nivelada. El material de dicha excavación también fue aportado a la "trincheras - cerco". El predio se caracteriza por la presencia de árboles jóvenes casi en su mayoría de canelos y algo de guindos. También es posible encontrar gran cantidad de helechos

y hasta la ahora rara orquídea de Tierra del Fuego.

Los laterales este y oeste miden 25 pasos y son paralelos. La característica de estos lados es que presentan muy claramente una elevación recta y restos de estacas alineados todo a lo largo.

De esta forma se llega al frente que mide unos veinte pasos. Este sector presenta una especie de terraplén que si bien es de formación natural fue rellenado y se excavó una canaleta que cumple la función de desagüe del cementerio. Desde esta margen del cementerio la caída al mar tiene mucho declive.

Es interesante analizar la cantidad de sedimento que, por medio de las lluvias, aporta a la costa este movimiento de tierras. La costa frente al cementerio es la única con gran cantidad de "arena arcillosa" entre las piedras. El resto de la costa es prácticamente de canto rodado sin sedimentos.

Cruces: Las mismas se encuentran agrupadas en el lado este del cementerio, antes de arribar a la zanja sud este del mismo.

A tres metros de lo que fuera el cerco y cerca del ángulo de corte entre el cerco y la zanja encontramos una cruz de madera de 50 cm. de alto con un brazo de 90 cm. Este está sujeto por un tornillo. Este enterratorio está parcialmente cubierto con piedras.

A dos metros hacia el oeste y entre las plantas es posible hallar otra cruz caída y casi cubierta por musgos.

Hacia el mar y a seis metros de la primera cruz aparece un grupo de dos cruces de las cuales, la del medio, es de metal. Mide 1,32 metros de alto y su brazo es de 1 metro. Está fijado por cuatro remaches. Las cruces a ambos flancos son de madera y aunque están en pie les falta su brazo.

Nuevamente hacia el oeste aparece la sexta cruz que, aunque se encuentra en pie, sin el brazo, está apoyada contra un árbol.

Sector Oeste:

Según las crónicas de la época el sector oeste estaba reservado para los indios. Eran enterratorios sin cruces. Nosotros no pudimos apreciar nada en particular salvo el claro límite del cementerio.

Tamaño: A todos los que participamos de la pequeña exploración nos llamó la atención:

a) el tamaño excesivo para la cantidad de gente que habitaba el lugar. ¿Esperarían un gran crecimiento? ¿Fue planeado para muchos años hacia el futuro?

b) Ubicación: ¿Por qué en dicho lugar? ¿Por qué tan lejos de la sub prefectura y presidio?

Mayor es la intriga si se tiene en cuenta que los 4.000 metros (aprox.) entre el faro y el fondo del fiordo hay que recorrerlos en parte por la costa y ascendiendo la ladera por turba y bosques achaparrados de guindo tan densos que en muchos casos nos hizo imposible el avance.

Relevamiento: realizado entre los días 18 y 20 de noviembre de 1996.

Participaron: Lic. Ernesto Piana, por el Centro Austral de Investigaciones Científicas

Dn. Oscar Pablo Zanola, director del Museo del Fin del Mundo

Lic. Carlos Pedro Vairo, director del Museo Marítimo de Ushuaia

Dn. Darío Urruty, por el Museo Marítimo de Ushuaia

Dr. Adrián Jiménez Hutton, periodista y fotógrafo

Aviso A.R.A. Sobral, Cmn. Cap. Corb. Dn. Alvaro Figueroa

Apoyo logístico: Área Naval Austral.

Agregado al primer informe:

Inspecciones sucesivas: Febrero 1989, a bordo del aviso A.R.A. "Teniente Olivieri"

Diciembre 1989, a bordo del aviso A.R.A. "Teniente Olivieri"

Enero de 1997, a bordo del aviso A.R.A. "Sub oficial Castillo".

Febrero de 1997, a bordo del aviso A.R.A. Sobral.

Abril de 1997, a bordo del velero "Callas"

Anexo X

Censos Nacionales en Isla de los Estados

Del libro del gran historiador "*Belza tomo II*" tomemos los censos nacionales de Isla de los Estados.

Segundo Censo Nacional, del 10 de mayo de 1895. El primero, del año 1860, no pudo realizarse en Tierra del Fuego.

Lugar	Empadronador	Hab.	Fam.	Casas
Ushuaia	Salvador Garrido	228	39	39
Lapataia	Miguel Montaldo	1	3	3
Harberton	J. Despard Bridges	24	1	1
Bahía Thetis	Carlos Aparicio	26	1	5
I. de los Est.	Carlos Méndez	56	9	3
S. Sebastián	José Pezzoli	73	1	7

Isla de los Estados.

Lucas Manuel, 50, España, contra maestre.

Patiño Manuel, 52, España, carpintero.

Martín Pedro, España, herrero.

Ruiz David, 20, España, marino.

Ojeda, Manuel, 20, España, marino.

Novas Pedro, 24, Italia, marino.

Frenestible Juan, 22, Austria, marino.

Linares Eduardo, 16, Buenos Aires, marino.

Rusca Alberto, 21, Buenos Aires, marino.

Arguelles Cosme, 24, Buenos Aires, marino.

Armas Vicente, 24, España, marino.

Suarez Antonio, 19, España, marino.

Rusti Luis, 30, Buenos Aires, marino.

Menéndez José, 25, España, marino.

Lemos Patricio, Buenos Aires, marino.

Vila Angel, 27, Buenos Aires, marino.

Vélez Enrique, 27, Buenos Aires, marino.

Rustichelli Luis, 25, Buenos Aires, destinado.

Crespo Celedonio, 20, Patagones, destinado.

Zuluaga Vicente, 23, Oriental, destinado.

Alonso Jesús, 20, Buenos Aires, destinado.

Herrera Abel, 39, La Rioja, destinado.

Carrasco Pedro, 20, San Juan, destinado.

Bassi Felix, 24, oriental, destinado.

Perez Anfiloquio, 35, Córdoba, destinado.

Yáñez Juan, 24, San Juan, destinado.

Gómez Juan de Dios, 27, Chile, destinado.

Peralta Pedro, 24, Santa Fe, destinado.

Rojas Anacleto, 24, Tucumán, destinado.

Royal Pedro, 53, Bélgica, destinado.

Cuello Trinidad, 26, Córdoba, destinado.

Sarmiento Martina, Córdoba.

Cuello Manuel, 4, Buenos Aires.

Sosa Salustiano, 35, Bolivia, destinado.

Sosa Isabel, 40, Bolivia.

Personal del Faro

Frigerio José, 30, Italia, marino.

Morgan Jorge, 33, Norteamérica, cabo de mar.

Morgan Elisa, 20, Tierra del Fuego.

Ortega J. María, 35, España, cabo de mar.

Cardozo Miguel, 29, Argentina, marino.

Ferrari Alfredo, 20, Italia, marino.

Fredes Emilio, 30, Inglaterra, marino.

Mourguient Luis E., 35, Inglaterra, marino.

Vapor Nacional Golondrina

Maristany Agustín, 47, España, marina.

Conto Domingo, 49, Portugal, maquinista.

Kerne Estanislao, 30, Austria, maquinista.

Monferrer Fernando, 54, España, contra maestre.

Santos Juan F. dos, 25, Brasil, guarda máquinas.

Mamring Samuel, 28, Inglaterra, carbonero.

Rodríguez José, 24, Buenos Aires, cocinero.

Solari Luis, 30, Buenos Aires, carbonero.

Muñoz Mariano, 26, Argentina, foguista.

Ortega Felipe, 30, España, marino.

Contín Mariano, 20, España, marino.

Berber Enrique, 30, Inglaterra, foguista.

Lopez Manuel, 25, España, marino.

Censo de 1914.

El 1° de julio de 1914 se levantó el tercer Censo

Nacional que dio como resultado, para la Isla

de los Estados, un total de 25 habitantes: 15

varones argentinos y 10 varones extranjeros.

De los extranjeros, 7 eran españoles, 1 italiano,

1 noruego y 1 portugués.

Anexo XI

Luis Piedra Buena y el cúter Luisito

Cuando Don Luis Piedra Buena naufraga en la Isla de los Estados con el "Espora", y mientras espera alguna oportunidad propicia de salvarlo, decide encarar la construcción de una embarcación menor.

Esta era una acción de esperar por su parte dado que sabía que era un poco difícil que alguien pudiese ir a rescatarlos. Pero sus dos principales condiciones fueron los conocimientos necesarios y, en especial, su gran temple.

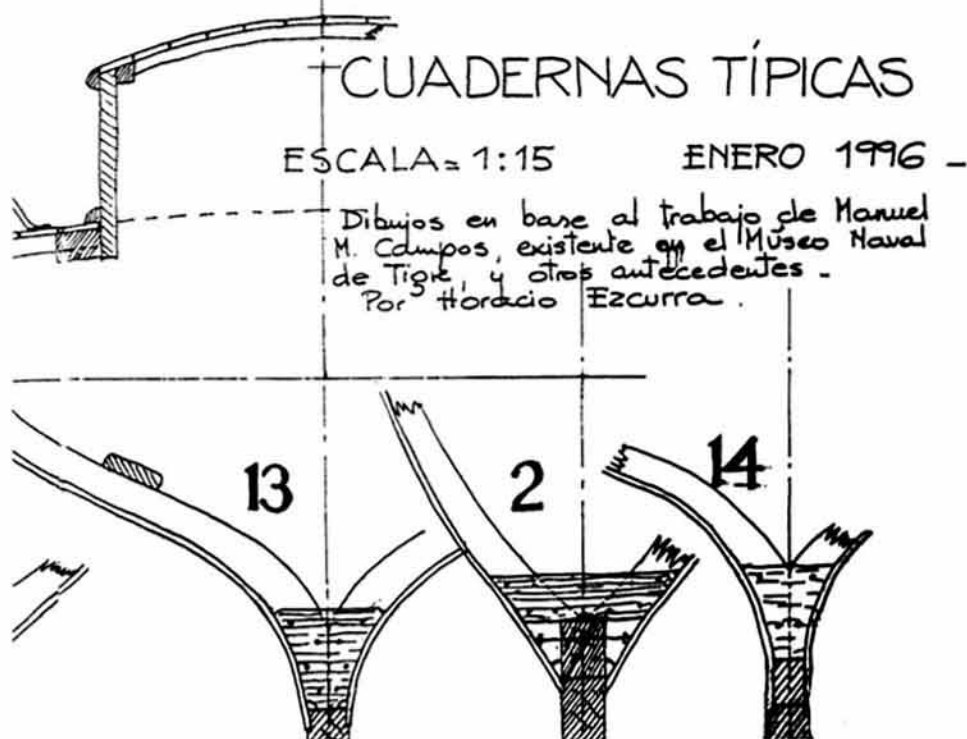
En marzo de 1873 escribe en su diario: "17.- Hoy amaneció soplando temporal, que no dejó hacer nada. Llovía y nevaba. Nos pusimos a hacer estopa. En la tarde pudimos cortar el codaste de popa. La embarcación tenía por escala, 33 pies quilla, 13 manga, 5 puntal, 7 a popa, 8 a proa.

18.- Hoy el aneroide subió a 74°. El día es ventoso, más sin lluvia. Viento O. Pusimos en la quilla los codastes de popa y proa y paramos una curva en el medio. Los enfermos siguen con poca mejoría.

19.- Hoy el aneroide se ha mantenido en 74°, y el viento al O, más moderado. El trabajo de la embarcación va despacio. No empernamos más que seis maderas. La sierra grande fué puesta en servicio y empezamos a trabajar pero ninguno era baqueano para ella. El buque está a pique. Cuando el agua crece, se mueve, pero las mareas son de tan poca creciente y bajante que no se puede calafatear las junturas que alcanzo a ver, ni podido ponerle casco abajo. Espero que pase esta luna para poder darle otra mirada al fondo. En este momento está soplando tempo-

LUISITO

CUTER CONSTRUIDO POR EL CAP. PIEDRABUENA
EN ISLA DE LOS ESTADOS, AÑO 1873 -



ral. Son las 7 h. de la noche, viento O. Claro. (Es interesante ver como va realizando la construcción del cúter "Luisito" pero sin abandonar la idea de salvar a la goleta. Es evidente que hasta ahora no debe haber usado maderamen de la goleta sino la que podía llevar a bordo para reparaciones o construcciones y la que podía servirle del bosque).

No es nuestra intención repetir todo lo expuesto en el capítulo de Luis Piedra Buena pero sí repetimos esta parte que fue pie para la investigación de muchos estudiosos en el tema. Todos ellos aportaron ciertas inquietudes en lo que apreciábamos como trabajo final y que podría sintetizarse en los planos del famoso diseñador naval Manuel Campos.

Al Ingeniero Horacio Ezcurra también se le plantearon dudas sobre la capacidad de carga y trabajo de la embarcación y algunos detalles constructivos. En cuanto a mi opinión personal consideré que sería bueno analizar todo nuevamente y en esta oportunidad convocar a estudiosos de museos de Estados Unidos para que con sus equipos de trabajo (historiadores, ar-

queólogos, carpinteros y diseñadores navales) dieran su opinión y asesoraran.

Al tratarse solo de un pequeño anexo complementario al tema central reproducimos parte de los planos realizados por el Ingeniero Horacio Ezcurra (partiendo de los de Don Manuel Campos).

Las observaciones de los museos de norteamericanos fueron varias, pero en general nos dieron la pauta que se estaba ante un plano muy creíble de una embarcación de dicho tamaño. Un dato importante que nos hicieron notar era que el diseño era muy "británico" y no tan de ellos. Si pensamos que Don Luis Piedra Buena estudió carpintería, además de piloto, y navegó en los cúteres norteamericanos, notamos que habían sido muy cuidadosos en sus observaciones.

De todas formas todo el trabajo y estudio que realizamos no hizo otra cosa que reafirmar lo bien que lo había descifrado Don Manuel Campos. Es de esperar que en el Museo Marítimo podamos terminar el trabajo que tuvimos que suspender.

Los museos que colaboraron y estudiaron los planos son:

South Street Seaport Museum, 207 Front Street, New York, N.Y. 10038



Sincerely,

Frank O. Braynard

AMERICAN MERCHANT MARINE MUSEUM FOUNDATION

AT

THE UNITED STATES MERCHANT MARINE ACADEMY

UNITED STATES MERCHANT MARINE ACADEMY, KINGS POINT, NEW YORK 11024-1699 (516) 773-5515 or 5751

Sincerely yours,

Cedric C. Scarlett
Cedric C. Scarlett
Volunteer Researcher



Philadelphia
Maritime Museum



MAINE MARITIME MUSEUM / 243 Washington Street / Bath, Maine 04530 / (207) 443-1316 / Fax (207) 443-1665

Sincerely yours,

Nathan R. Lipfert
Library Director



MYSTIC SEAPORT MUSEUM

MYSTIC, CONNECTICUT 06355-0990 • TELEPHONE 203 572-0711

Very Sincerely,

Nancy d'Estang
Shipyard

PRESERVING AMERICA'S MARITIME HERITAGE



James A. Graham
Commissioner

North Carolina
Department of Agriculture
North Carolina Maritime Museum

Rodney D. Barfield
Director

Sincerely,

Michael B. Alford
Curator, Maritime Research

North Carolina Maritime Museum
315 Front Street, Beaufort, N.C. 28516 (919) 728-7317
An Equal Opportunity Affirmative Action Employer



North Carolina
Maritime Museum
Beaufort, NC

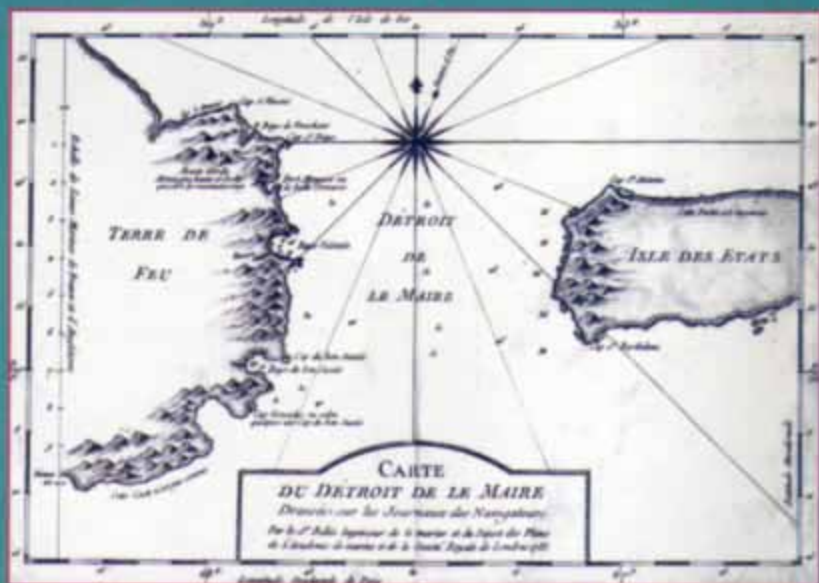
LA ISLA DE LOS ESTADOS Y EL FARO DEL FIN DEL MUNDO

La Isla de los Estados, pocos lugares de Sudamérica se equiparan en su fama de tierra misteriosa y legendaria. Tampoco en toda su historia suman muchos los seres humanos que hayan osado abordarla. Sin embargo, se la vincula a nombres tan conocidos como Piedra Buena, Julio Verne, Thomas Cavendish, Francis Drake, Luis Vernet o Roberto Payró.

Este libro es —además de una recopilación de temas sueltos que se vinculan por primera vez— novedoso especialmente en lo que se refiere al legendario faro de San Juan de Salvamento, es decir, a la versión real del hito que inmortalizó Verne con el nombre de «Faro del Fin del Mundo».

Se incluyen numerosas fotos y transcripciones inéditas de informes y bitácoras por demás interesantes. Y se devela por primera vez un análisis detallado de las características materiales del faro original, sobre el que tanto se ha fantaseado desde la erudición de un escritorio a miles de kilómetros. El autor no sólo recorrió la isla en incontables ocasiones sino que fue la única opinión autorizada en la recuperación de los restos del faro y la construcción de una réplica veraz en el Museo Marítimo de Ushuaia.

Nutrida es también la información referente a Piedra Buena y los naufragios, especialmente el suyo propio, el que lo obligó a improvisar un astillero para volver al continente. Así también lo concierne a la isla como presidio, como repositorio arqueológico y como apostadero de fauna marina.



HISTORIA - PATAGONIA
TIERRA DEL FUEGO

ISBN 1-879568-52-6



Carlos Pedro Vairo es un impetuoso investigador de temas fueguinos. Escritor, navegante y fotógrafo es autor de "El Presidio de Ushuaia", "Los Yamana", "Ushuaia", "Mate", y "El Mito y la Aventura". Como miembro fundador del Museo Marítimo de Ushuaia —que ocupa parcialmente el edificio donde funcionó el Presidio— continúa actualmente en la constante búsqueda de elementos que contribuyan al enriquecimiento del patrimonio cultural e histórico del sur argentino.



FOTO: MARCO VAIRO