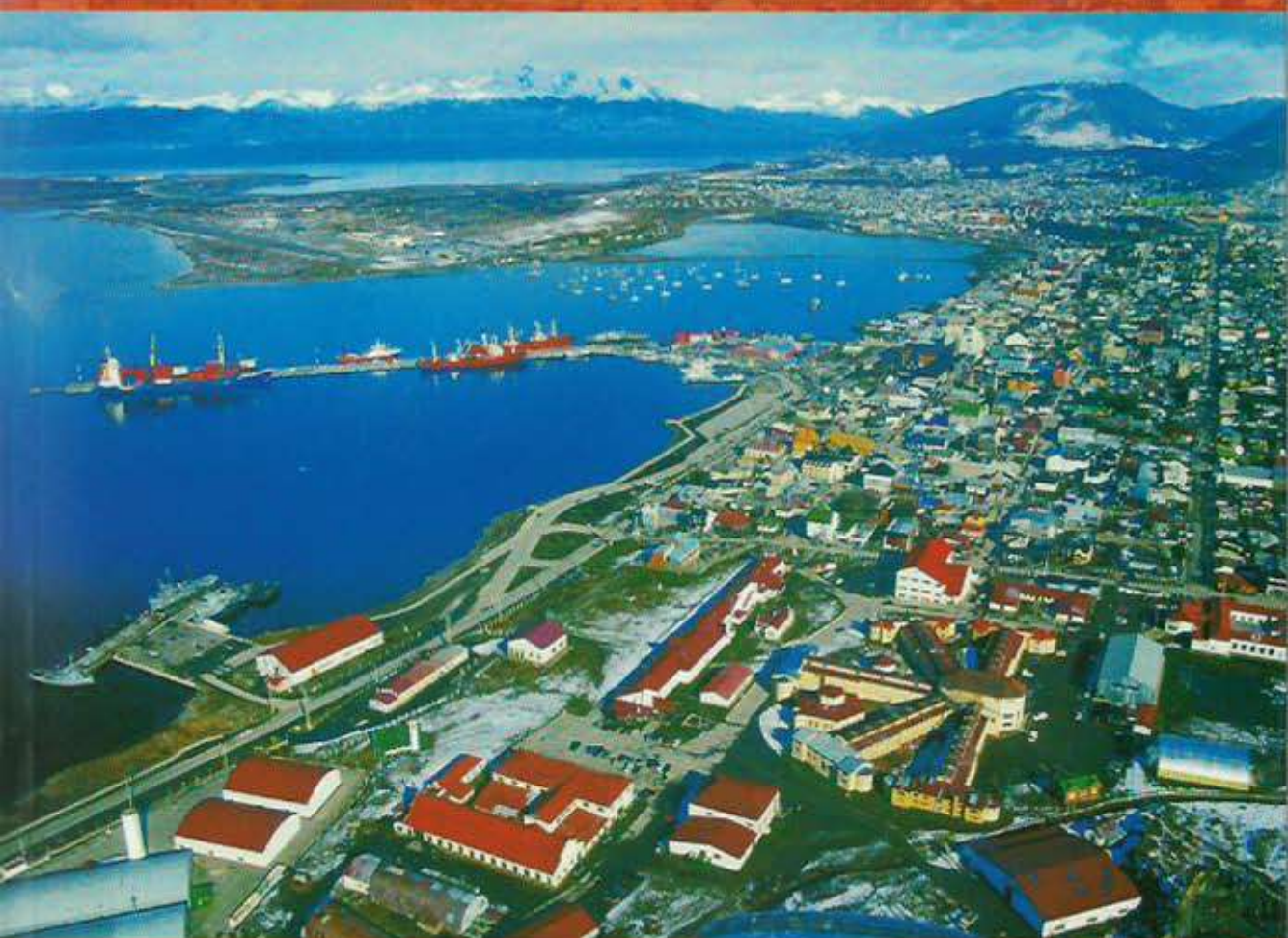


5000 KILÓMETROS DE COSTA ARGENTINA



Mercedes Christophersen
Lic. Carlos Pedro Vairo



Carlos Pedro Vairo es un incansable investigador y experto en los temas fueguinos. Esta experiencia la obtuvo a través de los viajes que ha realizado, incluyendo aquél en su propio barco a lo largo de toda la costa argentina, conociéndola así, al detalle.

Escritor, navegante y fotógrafo, es autor de "El Presidio de Ushuaia", "Los Yamana", "Ushuaia", "Mate", "El Mito y la Aventura" y "La Isla de los Estados y el faro del Fin del Mundo", entre otros. Como miembro fundador del Museo Marítimo de Ushuaia, continúa actualmente en la constante búsqueda de elementos que contribuyan al enriquecimiento del patrimonio cultural e histórico del sur argentino.



Mercedes Christophersen Miller se desempeñó durante 34 años de docencia directa enseñando Geografía en institutos oficiales y privados en Montevideo.

Cumple hoy su vocación docente a través de la escritura con este libro sobre la Costa Argentina, su libro "La Barra de Maldonado, bisagra de una región" ya publicado, y el próximo sobre la cuenca del río Santa Lucía (en prensa).

La Geografía enseñada como investigación de sistemas físicos entrelazados con la actividad humana, que también es un sistema, permite el conocimiento cabal de la realidad.

Mercedes Christophersen
Lic. Carlos Pedro Vairo

5.000 KILÓMETROS
DE COSTA ARGENTINA
LIBRO DE BITÁCORA

ISBN 978-9974-98-154-6

© Mercedes Christophersen - Lic. Carlos Pedro Vairo
mercedes.christophersen@gmail.com

Tapa: Ushuaia 2004, sin nieve, Carlos Pedro Vairo.
Contratapa: Costa patagónica, Bob Hemer.

Hecho el depósito que indica la ley.
Impreso en Uruguay - *Printed in Uruguay*

Impreso y encuadernado en Zonalibro S.A.
San Martín 2437 - Tel. (598) 2208 7819
zonalibro@adinet.com.uy - Montevideo - Uruguay
Dep. Legal 353.907 / 10

Edición amparada en el decreto 218/996 (Comisión del Papel)

Derechos reservados

Queda prohibida la reproducción total o parcial,
por cualquier medio o procedimiento, según artículo 23
de la Ley 15.913 del 27/11/87 sin la autorización escrita
de los titulares del copyright.

A Cecilia Illa
Carlos Pedro

A Anthony N. Deane
Mercedes

Agradecimientos

Anthony N. Deane - Escritor e historiador marítimo de la República Argentina.

Capitán de Corbeta (CG) (R.) Juan José Mazzeo - Académico de la Academia de Historia Marítima y Fluvial y del Instituto Antártico de la República Oriental del Uruguay - Historiador marítimo, pintor de temas marítimos y escritor.

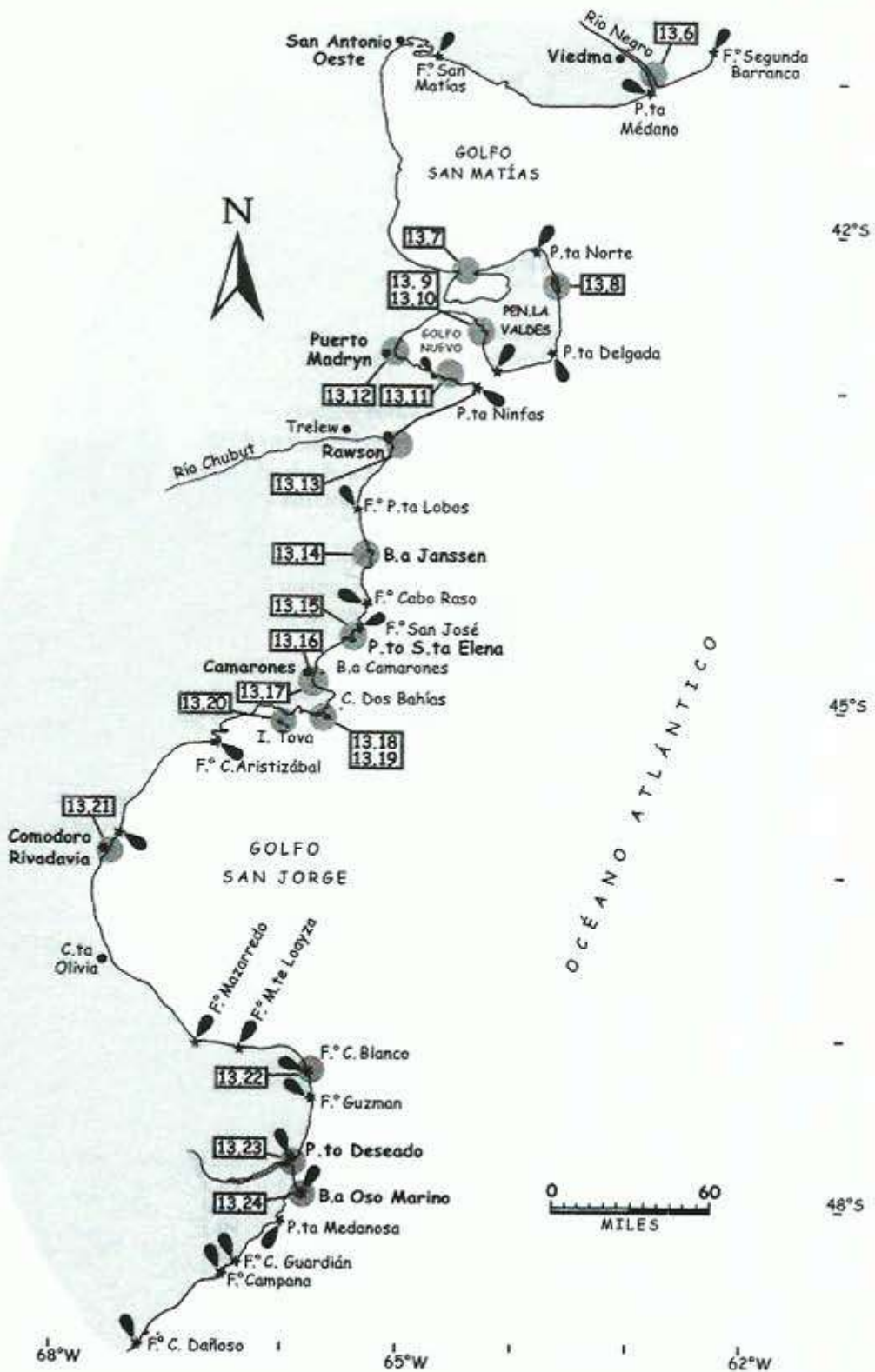
Capitán de Navío Horacio Molina Pico - Director del Museo Naval del Tigre, República Argentina. Historiador Marítimo.

Capitán de Navío (CG) (R.) Francisco Valiñas - Académico de la Academia de Historia Marítima y Fluvial de la República Oriental del Uruguay - Historiador marítimo y escritor.

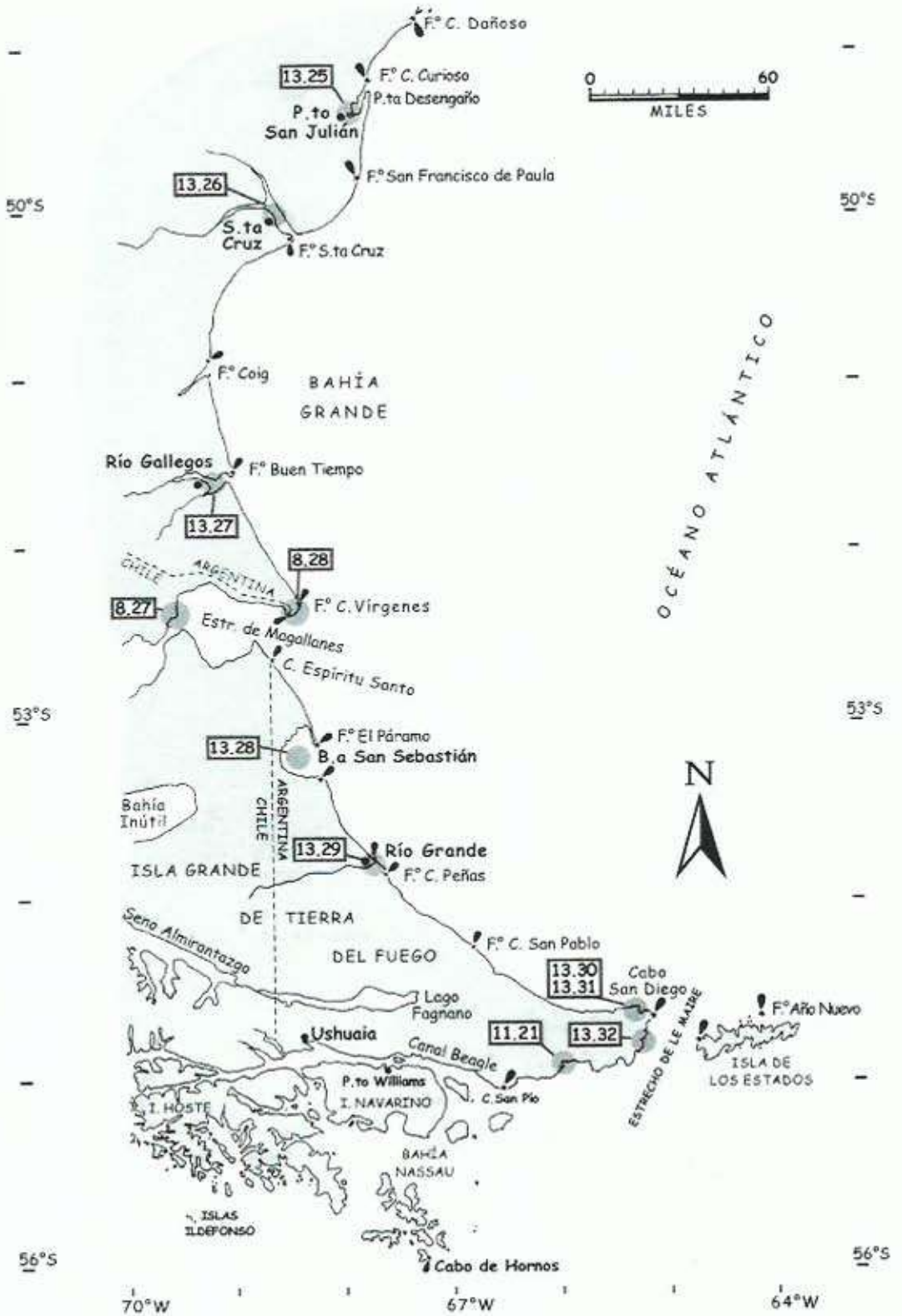
PUERTOS DE LA ARGENTINA



Costa atlántica: desde el río de la Plata hasta el río Negro.
(Fuente: *Patagonia y Tierra del Fuego - Guía náutica*. Rolfo y Ardrizzi.)



Costa atlántica: desde el río Negro a cabo Dañoso.
 (Fuente: Patagonia y Tierra del Fuego - Guía náutica. Rolfo y Ardrizzi.)



Costa atlántica: desde cabo Dañoso a la Isla de los Estados y Cabo de Hornos.
 (Fuente: Patagonia y Tierra del Fuego - Guía náutica. Rolfo y Ardrizzi.)



INTRODUCCIÓN

Podemos clasificar a la costa argentina desde Buenos Aires sobre el Río de la Plata hasta Punta Rasa en el Cabo San Antonio como **costa platense**, y a partir de allí, límite entre el río mencionado y el océano Atlántico, hasta el Canal Beagle, en el punto donde se ubica el puerto de Ushuaia como **costa atlántica**. Es una costa que se extiende por 5.000 kilómetros en latitud, es decir, norte-sur, mostrándonos distintos paisajes debido al cambio de temperatura, presión atmosférica y humedad. La combinación de estos elementos nos dará distintos climas donde cambiarán los vientos, las precipitaciones (lluvias y nieve) y nubosidad que variarán de acuerdo a los factores de latitud, corrientes marinas y alturas principalmente dando lugar a la distinta vegetación y fauna. La flora, a su vez, controlará la cantidad de agua corriente a través de la evapotranspiración. La corriente fría de las Malvinas o de Falkland será la que determinará las condiciones desérticas de Patagonia y de las Islas Malvinas o Falklands. Las condiciones de lluvias en la Pampa Húmeda produce una de las llanuras más fértiles del mundo, lugar elegido para la fundación de la ciudad de Buenos Aires.

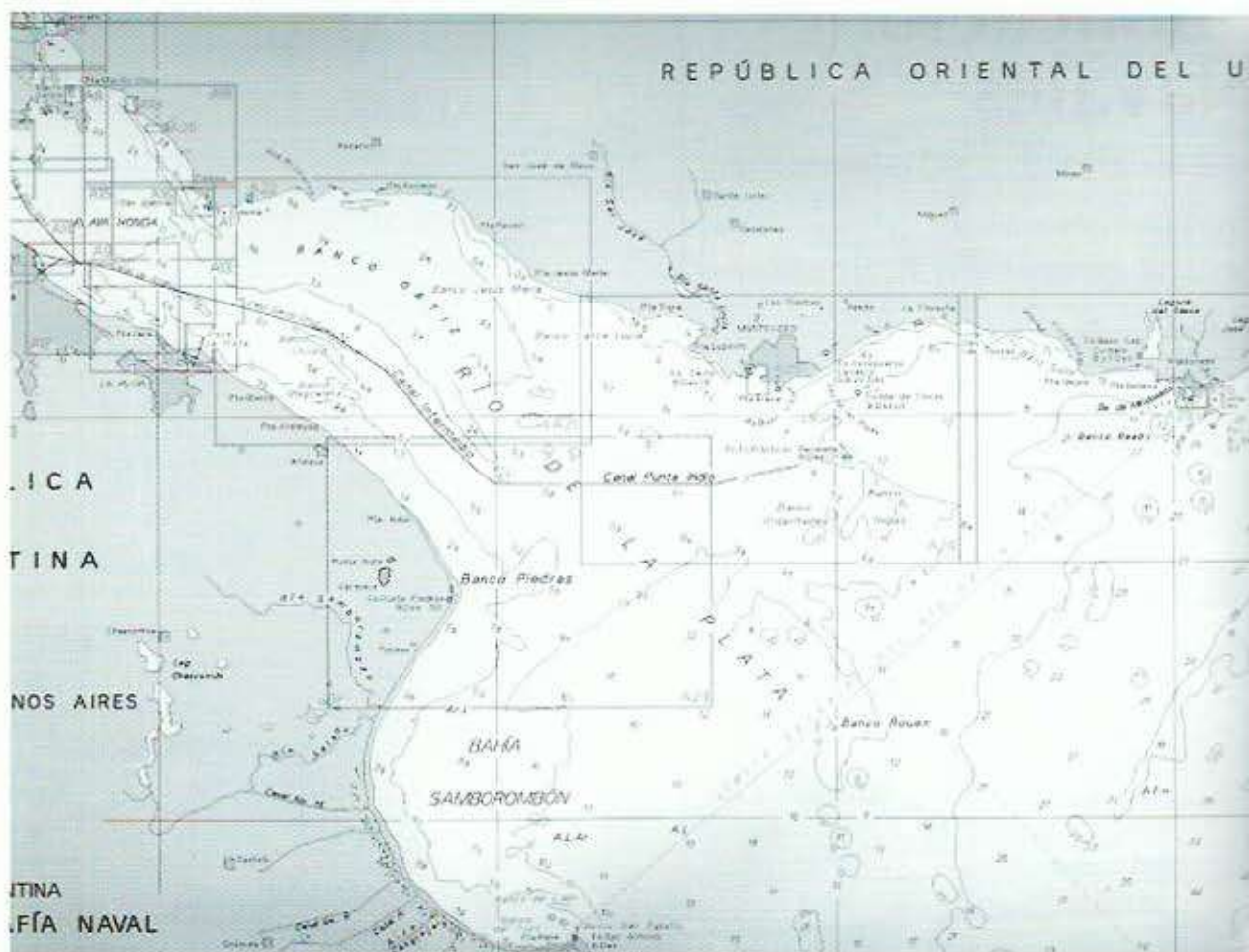
Argentina es uno de los grandes países del mundo en extensión y segundo después de Brasil en América del Sur, con una superficie de casi 3 millones de kilómetros cuadrados y con una población de 40.000.000 de habitantes. Tres cuartas partes del país lo constituye el desierto, siendo más cara la producción por la escasez de energía y la falta de agua debiéndose recurrir al riego. Las nieves de los Andes proveen de agua a las provincias andinas, y para el resto, se necesitan de presas y represas con sus embalses para proveer de agua para el riego y energía respectivamente, para el uso doméstico e industrial. Aquí mostramos un mapa general de Argentina para mostrar su ubicación en latitud, ríos y relieve.

La costa es mayoritariamente un acantilado que se extiende prácticamente desde Bahía Blanca hasta el Cabo Vírgenes, al sur, donde termina la gran meseta Patagónica. Desde el río Colorado al norte, la meseta cambia a una gran llanura llamada Pampa Húmeda, formada básicamente por arena de antiguos mares, por lo cual sus aguas subterráneas son salinas, al igual que sus arenas. Muy pocos ríos corren por ella ya que la mayoría de las aguas de lluvia son absorbidas por el suelo arenoso. Hoy hay muchos árboles plantados, pero no era así antes, donde sólo se destacaba el *ombú* en el horizonte. Esta región, que concentra el 50% de la población, es decir, 20 millones de personas, es la de mayor actividad económica en cuanto a la industria que se concentra alrededor de las grandes ciudades y puertos como en su capital Buenos Aires, Bahía Blanca y Quequén, puertos de ultramar, de aguas profun-

das, para la exportación de sus productos (soja, trigo, maíz, girasol y vacuna) al mundo entero. La mayor producción de la actividad agrícola-ganadera, una de las primeras del mundo, no solo se exporta por estos puertos mencionados, sino también por el puerto de Rosario de Santa Fe sobre el río Paraná. Este río, principal vía fluvial al corazón de América, desemboca en un importante delta en el río de la Plata.

Rosario, puerto sobre el río Paraná, se convirtió en un importante puerto que concentra mucha de la exportación agrícola ganadera, como cereales y la soja, además de los agro-alimentos. Al tener que navegar por canales para llegar al mar, muchos son los buques que completan la carga en otros puertos más al sur, aguas abajo del mismo río como San Nicolás, Campana y Zárate, entre otros.

La ruta de los buques en el río de la Plata se realiza por los canales que van cerca de la costa de Uruguay. Estos canales están continuamente cambiando debido a la erosión.



CARTA DEL RÍO DE LA PLATA.

(Fuente: Atlas cartográfico 2003 de la Armada Argentina).

1) LA COSTA DEL RIO DE LA PLATA

RIO DE LA PLATA

El río de la Plata, como se ve en el mapa, se extiende desde Punta Gorda en la desembocadura del río Uruguay hasta su embocadura mostrada por una línea imaginaria exterior que une Punta del Este (Uruguay) hasta Punta Rasa (Argentina) en el Cabo San Antonio, una boca de 220 kilómetros. El río es como un embudo, fuertemente afectado por el viento del sureste, llamado *sudestada* (frío y húmedo, que produce inundaciones en Buenos Aires, socavando la costa acantilada de Colonia, Uruguay), el viento *Norte* (cálido y seco, que produce bajantes) y el *Pampero*, viento de los cuadrantes SW - W (frío y seco, muy violento) que forman frentes produciendo un cambio de tiempo en temperatura, presión atmosférica, lluvias y nubosidad en poco tiempo. Desemboca en él los enormes ríos Paraná y Uruguay, el primero en forma de delta y el segundo en forma de estuario, por lo que fue difícil clasificar el río de la Plata como río ya que nacía de la confluencia de dos ríos terminados. Era más lógico clasificarlo como golfo, estuario u otros términos. Al fin, en 1972, por el Acuerdo del Río de la Plata, se le clasifica como río, dividiéndolo entre los países limítrofes Uruguay y Argentina. Su origen geológico es de hundimiento, dejando lugar a las alturas de las cuchillas de granito como bancos y los cauces de ríos como canales.

Se destacan los bancos de granito a la entrada del río como el *Banco Inglés*, *Arquímedes* y *Rouen* y de arena y barro río arriba como el *Banco Ortiz* que llega al delta del Paraná, prácticamente hablando, interrumpido por el canal de navegación natural de Martín García en la costa uruguaya. Otro banco se ubica en la desembocadura de río Santa Lucía en Uruguay. Estos bancos están cruzados por canales de navegación que hoy, debido al mayor tamaño y por lo tanto mayor calado de los buques contenedores, se han tenido que dragar como en el *Canal Mitre*. Este canal fue realizado por el Ing. Emilio Mitre en dirección a la embocadura del río Paraná, abierto por lo tanto, a recibir todos sus sedimentos, debiendo ser dragado continuamente para mantener una profundidad de acuerdo a estos buques contenedores, aumentando su costo de mantenimiento. Fue realizado como un atajo para llegar con menos costos a Rosario y a los crecientes puertos de Campana y

Zárate. Otros canales importantes son los de la entrada a los puertos de Montevideo y Buenos Aires y otro más al norte, muy importante para la navegación argentina como la uruguaya, el ya mencionado Canal Martín García que permite la entrada a los puertos del río Uruguay, como Nueva Palmira, Fray Bentos y Paysandú. Es un canal natural, como dijimos, a diferencia del Mitre, que se está profundizando cada vez más por la construcción de la represa del Salto Grande, la quinta en el mundo en su momento (1974) sobre el río Uruguay en Salto, más al norte de Paysandú. El muro de la represa retiene los sedimentos que provienen de río arriba y así las aguas, más abajo, después del muro, obtienen una velocidad mayor, erosionando a mayor velocidad el suelo o cauce del río.

BUENOS AIRES

LATITUD DEL LUGAR

FECHA Y HORA DE LLEGADA

Buenos Aires es la capital de Argentina y una de las urbes más grandes y más lindas quizás del mundo por su arquitectura y parques. Compite con París, ya que es la que tuvo mayor influencia sobre los arquitectos de fines del siglo XIX, pasando por el Art Decó a llegar a estupendos edificios modernos de nuestros días con vidrios espejados escondiendo así su privacidad. Museos como el de *Bellas Artes*, casas magníficas de fines del siglo XIX y principios del XX, templos como la *Catedral de Buenos Aires*, *Santa Rosa de Lima* en Belgrano y teatros como el *Colón* la identifican en el mundo como así también su actividad cultural. El *Museo Penitenciario* se ubica en el barrio de San Telmo, en la calle Humberto I.

El puerto, uno de los que tienen mayor tránsito, está casi presionado por el crecimiento urbano y debe sufrir el permanente dragado debido a su escasa profundidad, de allí que otros puertos de aguas profundas, como el de *Bahía Blanca* y *Quequén* en la misma región pampeana, de gran profundidad que deben aún aumentar, están conectados por ferrocarriles y carreteras para llevar y traer la producción de exportación e importación de esta riquísima región pampeana.

Se ubican naturalmente en el Centro los hoteles de gran renombre, como el *Alvear*, *Four Seasons*, *Duhau* y el *Sheraton* y cerca de la City están los teatros y shopping malls como *Patio Bullrich* o *Galería Pacífico*. La calle peatonal de Florida es un gran atractivo turístico. La Galería Pacífico eran las oficinas de la administración del ex Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.



La ciudad de Buenos Aires en 1736, vista desde el fuerte. Una corrida de toros en la Plaza Mayor de Léonnie Mathis (La Nación, 12 de octubre de 1936).

Datos históricos

Buenos Aires fue construida por los españoles no como puerto sino como un pueblo vigía que debía vigilar, valga la redundancia, la importantísima entrada al corazón de América por el río Paraná donde ya estaba fundada la ciudad y puerto de Asunción sobre el río Paraguay, afluente del Paraná. Era un lugar de abastecimiento antes de la larga navegación (1.000 kilómetros) a esta ciudad fluvial. Los españoles fueron grandes geógrafos y sabían dónde era el mejor lugar para construir un núcleo urbano y así se demuestra que todas las villas que construyeron se transformaron en grandes ciudades hoy día, en América y en el mundo. Buenos Ayres fue construida con toda intención en este lugar de difícil acceso por mar, en un lugar muy bajo, de suelos anegados y barrosos y lejos del alcance de un cañón porque así la protegían del asedio por mar de sus enemigos. Es decir, que no fue construido por los españoles como puerto comercial o militar (esta función le cupo a Montevideo en la Banda Oriental, hoy Uruguay) sino sobre el Riachuelo, (pequeño río), que actuaba como tal y proveía de agua potable a la población.

Fue fundada la primera vez por el Adelantado Don Pedro de Mendoza el 2 de febrero de 1536, destruida y totalmente quemada por los temibles Querandíes. Luego, en segunda instancia, fue fundada por Juan de Garay en enero de 1580. A la pequeña villa la llamó Santísima Trinidad y puerto de Santa María de los Buenos Ayres, y con un objetivo comercial. La lucha contra los indios mapuches fue durísima y duró más de tres siglos hasta que finalmente, el General Julio Argentino Roca logró controlarlos en la llamada La campaña o conquista del desierto, que empezó cuando Roca, como Ministro de Guerra, presentó un proyecto en el Congreso el 14 de



agosto de 1878 para controlar al indígena para que el inmigrante pudiera trabajar la tierra. A fines del siglo XVI, el puerto sobre la boca del Riachuelo estaría separado de la ciudad en crecimiento por unos pocos kilómetros de quintas. El abastecimiento de agua para la población, ya en el siglo XVIII, la hacían los **aguadores** o **aguateros** que la obtenían del río de la Plata, bajando las barrancas y la cargaban en barriles de madera sobre carrós tirados por caballos o bueyes. Esta franja es la actual zona de **Retiro**, es decir donde está el Hotel Sheraton hoy día. Por aquí, donde corren hoy los ferrocarriles, son tierras ganadas al río. Las zonas más densamente pobladas y donde residía la aristocracia era la de **San Telmo** y el casco central, cercano a la **Plaza de Mayo**.

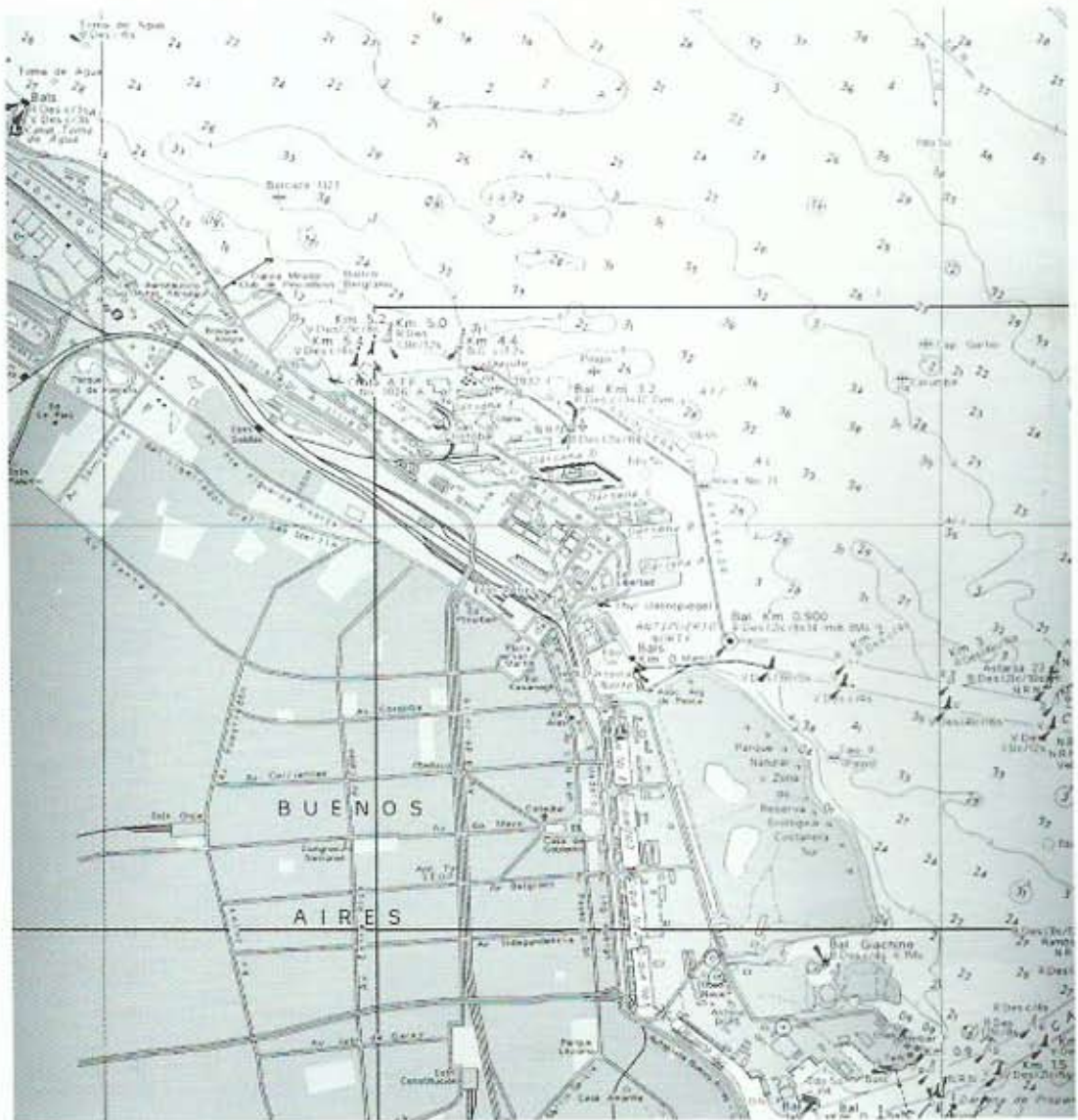
Después de 1870, debido a la epidemia del cólera y la fiebre amarilla, las familias más pudientes se mudaron hacia el norte. El **Cementerio del Norte**, que fue el primer cementerio público creado en 1820 y la **Iglesia del Pilar**, construida en 1716 para los hermanos Recoletos, que es una maravilla, fueron realizados con fondos privados donde se destaca el comerciante Juan de Narbona.

A lo largo del río de la Plata hacia la localidad del **Tigre** o desembocadura del río Paraná, existían parcelas de tierra de una legua (5.572 metros o 20.000 pies) de fondo por legua y media de frente sobre el río. Estas se constituyeron en sucesivos loteos y la población fue extendiéndose hacia el norte. Así aparecieron distintos distritos como

Olivos, San Isidro y otros que cubren hoy las zonas de residencias de alto nivel económico. Hoy día, estas localidades están unidas por el **Tren de la Costa**, muy atractivo para el turista ya que tiene posibilidades de conocer estos suburbios donde se destacan las artesanías y anticuarios. En la zona del Riachuelo, al sur de la ciudad, estaba el antiguo puerto, las barracas (del inglés barracks), astilleros, mataderos y saladeros, donde se hacía la carne salada que era mayormente exportada a países del Caribe y que producían contaminación y por ende, las epidemias. Hoy en día esta parte de Buenos Aires lleva estos nombres como **La Boca** (del Riachuelo) donde se ven los vestigios de un puerto muy importante, y donde nació el **tango Caminito** y donde se compran cuadros en un ambiente como en Montmartre, París, destacándose las casas de múltiples colores sobre pilotes (por las frecuentes inundaciones debidas a la Sudestada), **Barracas** y **Mataderos**. En Barracas se localizaban los astilleros.

Debido al incremento del comercio, sobre todo en la exportación de materias primas, trigo, carne y lanas, en miles de veces después de 1860 (que duró hasta 1920, aproximadamente), se pensó en construir otro puerto de mayor profundidad y de más fácil acceso. El Ing. Eduardo Madero fue el encargado de realizar este nuevo puerto para la ciudad con varios diques y canales a lo largo de la costa que, partiendo de La Boca del Riachuelo llegaba a Dársena Norte, en 1870.





CARTA DEL PUERTO DE BUENOS AIRES.

(Fuente: Atlas cartográfico de la Armada Argentina)

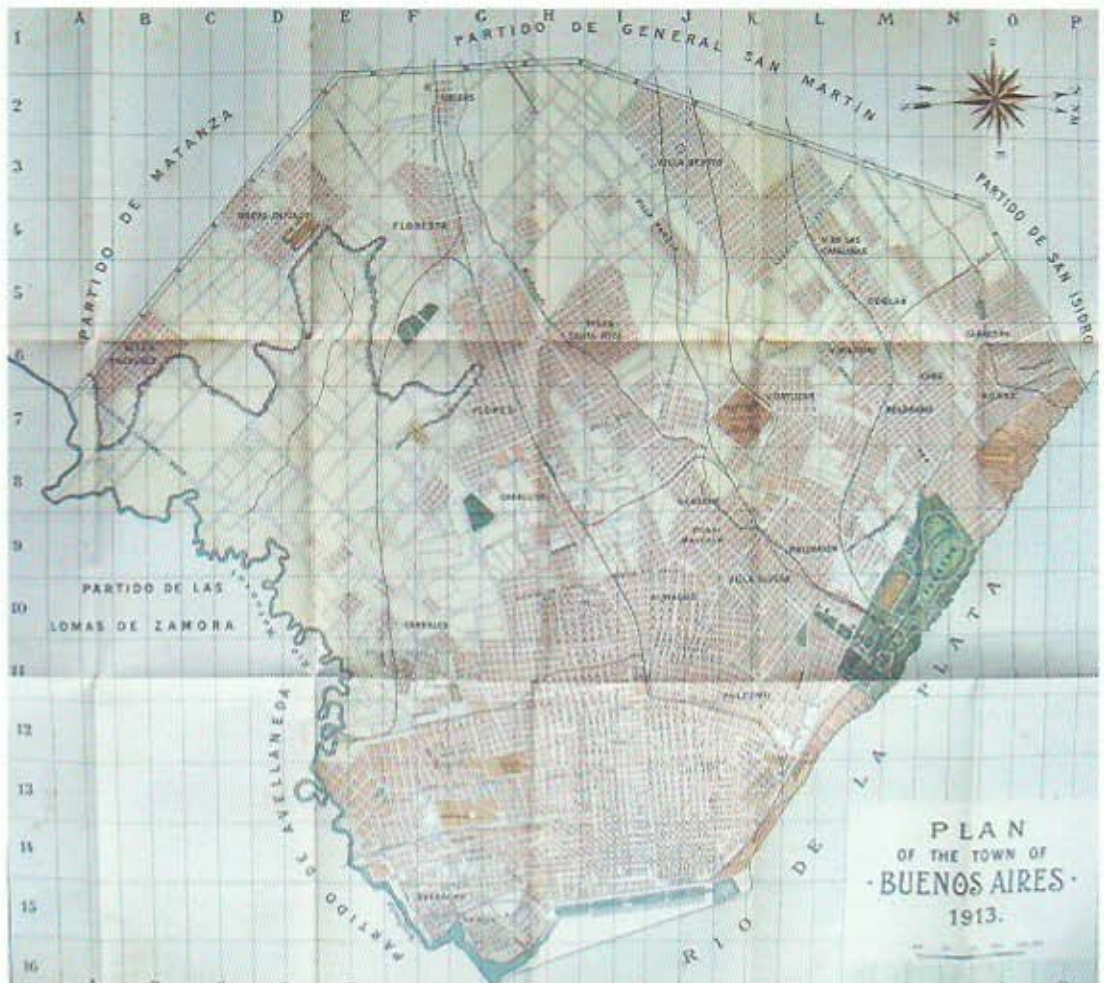
Con el tiempo, y el aumento del tamaño y número de buques, el Ing. Luis Augusto Huergo realizó el Puerto Nuevo (1911-1926) que es el que está en actividad en la actualidad y al que llegan los grandes buques contenedores y cruceros turísticos entre otros.

Hoy Puerto Madero, es una zona residencial de muy alto valor y sobre sus canales tenemos restaurantes muy recomendables y donde la seguridad predomina, pudiendo caminar y disfrutar de los días y las noches. Hoteles como el *Hilton* se ubican en esta zona, la corbeta *Uruguay* y la fragata *Sarmiento*, magníficas para visitar, al igual que se destaca el *Puente de la Mujer*, maravilla de los puentes modernos realizado por el mundialmente conocido ingeniero español, Santiago Calatrava.

LA COSTA ARGENTINA SOBRE EL RIO DE LA PLATA

La costa argentina sobre el río de la Plata es baja, en contrario de la costa norte, de la República Oriental del Uruguay que es alta y acantilada. Mientras en el Uruguay predominan las playas de arena blanca provenientes del granito y donde se concentra la mayor parte de la población del Uruguay, la costa sur del río de la Plata en Argentina, es baja y barrosa por lo que es mayormente deshabitada. Hoy día se trata de desarrollar las bellezas naturales de la bahía de Sanborombón con gran éxito. Se destacan Buenos Aires y la ciudad de **La Plata**, capital de la provincia de Buenos Aires, ubicadas donde existen pequeñas barrancas.

Antes de llegar a la ciudad de La Plata, existen en la costa pequeños puertos como el de **Quilmes**. Más al este, aparece un área de interés para los historiadores porque aquí, cerca de la Bahía de la Ensenada, estaban las estancias de Juan Harratt, que fue uno de los primeros en importar la raza Merino a la Argentina. Estas ovejas españolas se destacan por su excelente



PLANO DE BUENOS AIRES

(Fuente: Baedeker of the Republic of Argentina, 1913)

cantidad y calidad de su lana. A dos kilómetros de Quilmes, en Espeleta, se ubicaba el frigorífico de la familia Nelson, Frigorífico Nelson, descrita por M.G y E.T. Mulhall, en "Handbook of the River Plate, 6ª. Edición de 1892, pág. 95: *"Espeleta, a 15 millas de Buenos Aires (y 2 de Quilmes) se ubica el Frigorífico Nelson que es supuestamente el más grande del mundo. Puede faenar 60.000 cabezas de ganado y 100.000 ovinos mensualmente. El edificio principal es un cuadrado de tres pisos de alto, de 600 pies de cada lado, cubriendo un área de 8 acres inglesas. El nombre del establecimiento es Highland Scot Canning Co. (Compañía Envasadora de las Tierras Altas Escocesas) y está constituida por 10 distintas secciones, todas con energía eléctrica y gas. El gas se produce en el lugar, y la eléctrica se produce por medio de 4 poderosas máquinas y 4 dinamos dobles. Hay 5 calderas enormes, al lado de la maquinaria hidráulica, de bombeo y otros. No menos de 300 tipos de maquinaria están en uso. La Compañía hace sus propias latas y cajas. Se han construido 400 casas para los empleados. Es tal la prolijidad de todo el establecimiento que, cuando se faenan 500 vacunos astados, que se cortan y se enlatan en 2 horas y media, no queda ni vestigios de la operación.*



PUERTO MADERO Y RADA DE BUENOS AIRES. 1893.
(Fuente: Ciudad y campo entre dos siglos. Fotografías de Samuel Rimathé)

CIUDAD DE LA PLATA

LATITUD DEL LUGAR

FECHA Y HORA DE LLEGADA

Esta ciudad es la capital de la provincia de Buenos Aires, que tiene, como todas las provincias su gobernador (poder ejecutivo), poder legislativo y judicial. Es pequeña, comparativamente, pero tiene sus Universidades, teatro y todos los servicios de una gran ciudad de 700.000 habitantes. Su puerto trabaja más que nada con *feeders* como conexión entre Montevideo y Buenos Aires, por agua y por tierra. A su puerto se entra por un canal, que para entrar, los buques esperan en la rada, ya en el río de la Plata, pero está programada su modernización para que sea el complemento del de Buenos Aires.

Toda la costa sur del río de la Plata es barrosa, pero donde se destaca un paisaje muy especial es en la Bahía de Sanborombón, donde sus costas se diluyen en marismas (pantanos), con su flora y donde es difícil llegar con un pequeño barco sin quedar estancado.



CARTAS DEL SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL DE LA ARMADA ARGENTINA
(Fuente: Atlas cartográfico de la Armada Argentina)

II) LA COSTA ATLÁNTICA

A partir de Punta Rasa del Cabo San Antonio al sur empieza la *Mar Océana* del Atlántico, como lo llamaban los antiguos al océano. La costa, ya en la “panza” de la Argentina, el campo de pradera verde va hasta la misma playa que contrasta con la arena blanquecina y el azul del mar, totalmente abierta a la influencia del océano. Aquí aparecieron los balnearios para recibir a las personas del interior y de Buenos Aires para su descanso, como **Mar del Plata**, **Pinamar**, de nivel adquisitivo alto y **Cariló**, la nueva sensación, ya hoy, por lo pronto, de nivel internacional.

La costa atlántica de Argentina, a partir de Mar del Plata hasta el Cabo San Diego, en la punta más oriental en la Isla de Tierra del Fuego, está afectada principalmente por:

- Mareas importantes de hasta 12 metros en el sur, en Río Gallegos y Santa Cruz, puertos pesqueros mayormente.
- Vientos impredecibles debido a los movimientos de los centros de altas y bajas presiones sobre el continente y sobre el océano y de temperaturas contrastantes.
- Una larga costa alta acantilada de 40 metros de altura, con pocas zonas de protección para puertos.

Todo esto es naturalmente salvado por excelentes cartas de navegación en la que Argentina se destaca, la alta tecnología de los buques y predicciones del estado del tiempo con dos o tres días de anticipación con certezas del casi 100%.

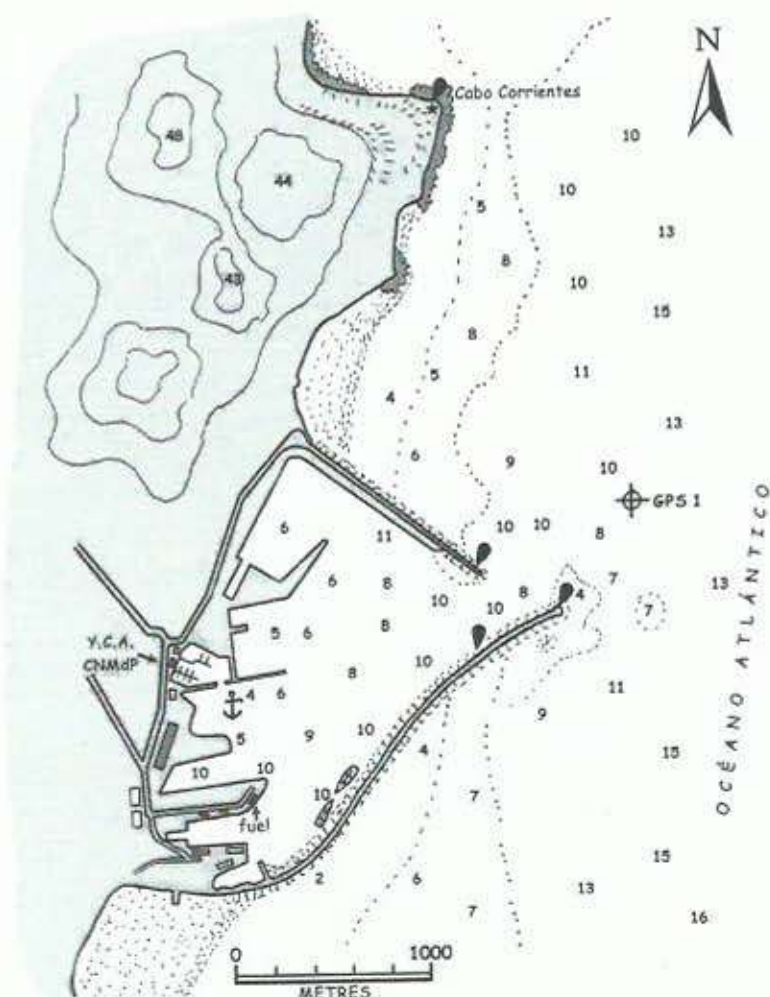
MAR DEL PLATA

LATITUD DEL LUGAR	FECHA Y HORA DE LLEGADA
-------------------	-------------------------

Mar del Plata, a 400 kilómetros al SE de Buenos Aires empezó como balneario para los famosos, compitiendo con Punta del Este en Uruguay que está a 300 kilómetros de Buenos Aires. Esta ciudad turística uruguaya fue desarrollada por los argentinos. Mar del Plata se ha transformado en una ciudad, dejando lugar a edificios de apartamentos frente a la playa con innumerables sombrillas. Tiene la ciudad en el verano múltiples entretenimientos como

teatro y festivales para atraer el público de turistas. Hoy es uno de los centros turísticos más importantes de Argentina. Esto es debido a que tiene paisajes contrastantes mar y tierra, con sierras y mucho verde, como urbanos, donde se destaca la casa de verano de Victoria Ocampo, una de las escritoras más destacadas de la Argentina, hecha en madera, y totalmente traída desde Inglaterra. El magnífico *Hotel Provincial*, sobre la rambla costanera, está recién reciclado y es una muestra de la arquitectura de la década de 1920. Se destacan también las casas al estilo de los balnearios de Francia, construidas por la aristocracia en estos mismos años. Los monumentos y la rambla costanera en sí son estupendos atractivos.

Es importante resaltar la parte pesquera de Mar del Plata. Muchas colectividades se asentaron allí como ser la croata y española, siendo la italiana la más numerosa. Vinieron de las costas de San Benedetto di Trento, de Le Marche, de Ischia, de Nápoles y mil otros puertos. Casi todos de origen pesca-



CARTA DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA

(Fuente: *Patagonia y Tierra del Fuego - Guía náutica*. Rolfo y Ardrizzi.)

dor adaptaron su oficio a las largas playas marplatenses hasta que se hizo el puerto. Gracias a ellos existe esa valiosa industria pesquera, con un importante puerto y grandes empresas frigoríficas, enlatados y harina de pescado. En lo cultural están las tradiciones con sus festividades religiosas como la *Procesión Marítima* y otras como la *Escuela Nacional de Pesca* y el *Museo del Hombre de Mar Cleto Coccini* que está cerca del puerto.

El *Museo del Mar*, ex Museo de los Caracoles, está en la Av. Colón y se destaca por tener un acuario con una enorme cantidad de peces, manta rayas y hasta un tiburón. La colección de caracoles, más de 30.000, de variados colores y formas, es completísima, teniendo ejemplares que son de los más grandes del mundo. Los sucesores del Sr. Benjamín Sisterna que coleccionó el material por más de 60 años, lo han organizado en una forma muy didáctica. Está a solo 15 minutos, caminando, del centro. Se ubica frente al *Museo Castagnino de Bellas Artes*, que es otro atractivo por su excelencia.

Datos históricos

Los primeros habitantes de esta región fueron los Pampas, pueblo indígena, que vivían de la caza. El primer navegante europeo que registró la región fue Fernando de Magallanes que le puso el nombre de Punta de Arenas Gordas (hoy Punta Mogotes), en febrero de 1519, aunque estuvo antes el navegante español Solís en 1516.

En 1746, a orillas de la laguna de Las Cabrillas (hoy Laguna de los Padres) se fundó la Reducción de Nuestra Señora del Pilar a cargo de sacerdo-



LOBOS MARINOS (Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo)

tes jesuitas, iniciado por el padre **Strobel** y continuada por **José Cardiel**, uno de los primeros exploradores y cartógrafo, **Tomás Falkner**, inglés nacido en Manchester, Inglaterra, quien escribió e hizo mucho por los indígenas, dejando con sus escritos una importante documentación, y el **P. Balda**. Fueron los primeros en instalarse allí con 1200 de ellos para los cuales se les construyó viviendas y se les enseñó técnicas agrícolas pero, aún así, tuvieron que abandonar la población en febrero de 1751 por los continuos ataques de los indígenas.

En 1856, ciento diez años después, llegó **Don José Coelho de Meyrelles**, de origen portugués y fundó allí un saladero de carne y pescado, muy requerido en aquella época en la que no se conocía el refrigerador ni los buques frigoríficos, en la desembocadura del **Arroyo San Ignacio**, luego llamado **Las Chacras** (hoy cruza entubado por el centro de la ciudad de Mar del Plata). Así entonces, sobre la actual Av. Luro entre Santiago del Estero y Santa Fe, se construye un saladero y un muelle de hierro frente a la actual **Punta Iglesia**. El lugar se llegó a conocer como **Puerto de la Laguna de los Padres**.

A **Don Coelho de Meyrelles** le va mal en el negocio que le produce un quebranto de salud y entonces vende sus bienes a **Patricio Peralta Ramos** en 1860, solo cuatro años después de haberlo instalado. El campo comprado eran 32 leguas, integradas por las estancias **Laguna de los Padres**, **San Julián de Vivoratá** y **La Armonía de Cobo**.

Peralta Ramos, un visionario y gran comerciante, le da un impulso al saladero y a la actividad agrícola que dará el recurso para su molino harinero, y construye un muelle, una barraca y viviendas estimulando la instalación de comercios. En 1873 construye la **Capilla de Santa Cecilia**, en honor de su esposa **Doña Cecilia Robles**. En noviembre de ese mismo año de 1873 comenzó las gestiones ante el **Gobernador Mariano Acosta** para que se reconociera el pueblo llamado **Puerto de la Laguna** ubicado en terrenos de su propiedad en el **Partido de Balcarce**, proponiendo el nombre que él había elegido: **Mar del Plata**. Éste fue aceptado el 10 de febrero de 1874. El 26 de septiembre de 1886 llega el primer ferrocarril, que la unirá al resto de la provincia de Buenos Aires. El 15 de julio de 1904 se la declara ciudad.

En la década del 20, cuando Argentina sigue con su boom de expansión y riqueza que había comenzado en 1870, los veraneantes de la élite que tenían auto fueron aumentando y se fueron instalando al sur de la ciudad. **Mar del Plata** ya llegaba a su punto más alto de ese momento cuando se inaugura el puerto y la ruta nacional No. 2 que la integrará a la red provincial que ayudará a su desarrollo.

NECOCHEA Y PUERTO QUEQUÉN

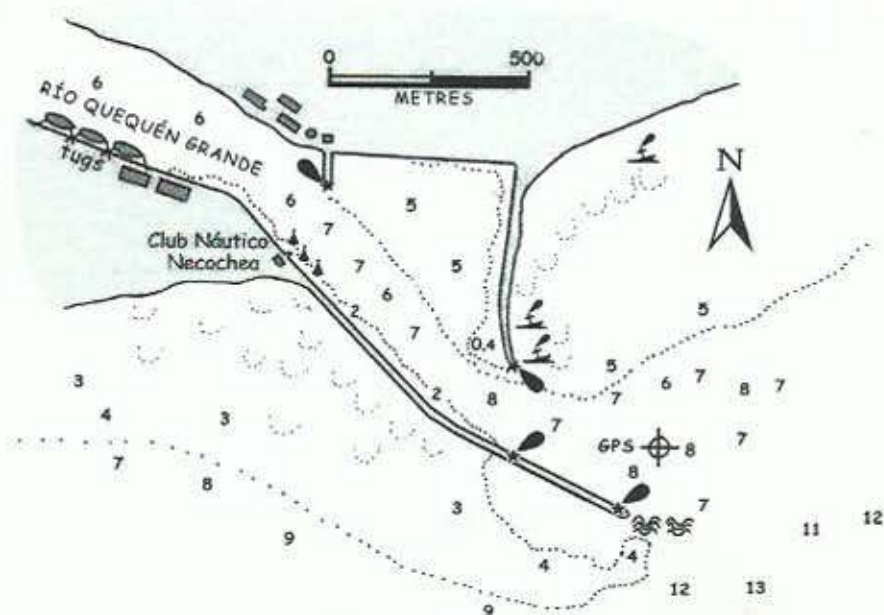
LATITUD DEL LUGAR

FECHA Y HORA DE LLEGADA

Más al sur está el puerto de aguas profundas de **Quequén** junto a la ciudad de **Necochea**. El puerto de Quequén se ubica a 50 kilómetros al SW de Mar del Plata (Latitud $38^{\circ} 35' 10$ Sur y Longitud $58^{\circ} 41' 40$ Oeste). Debido a los fuertes vientos del SE y SW se han construido espigones para la protección de las embarcaciones, notándose que aún después de que el viento se haya calmado el mar todavía está agitado 48 horas después. El puerto se ubica sobre el río Quequén que está unido a la ciudad de Necochea a través de varios puentes. Río arriba, se encuentra el **Club de Yates Vito Dumas** y más sobre la desembocadura del río el **Club Náutico Necochea** donde la hospitalidad y la comida son altamente recomendables. Se encuentran lobos marinos en el espigón sur.

La ciudad de Quequén, que en lengua de los pueblos originarios "Ken Ken" significa barrancas altas, nació como una necesidad de contar con un puerto que conectase marítimamente el interior de la provincia. Fundado en 1854 en la margen del río creció hasta alcanzar en la actualidad unos 15.000 habitantes. Su economía está basada en el turismo y en el puerto de aguas profundas que exporta cereales, troncos, pescado y sus subproductos como así el acopio de cereales y oleaginosas con sus agro-alimentos.

Necochea es una ciudad de 60.000 habitantes conectada por todos los medios de transporte, y ofrece todos los servicios que necesita el turista.



CARTA DEL PUERTO DE QUEQUÉN

(Fuente: *Patagonia y Tierra del Fuego - Guía náutica*. Rolfo y Ardrizzi.)

BAHIA BLANCA

LATITUD DEL LUGAR	FECHA Y HORA DE LLEGADA
-------------------	-------------------------

A 40° de latitud aproximada (38° 55' 00 Sur) encontramos la ciudad de **Bahía Blanca**, con su gran puerto también de aguas profundas, compitiendo con Quequén, cerrando la “panza” argentina. Está ubicada a 170 millas de Quequén, y es un puerto militar y comercial. Está afectada como es esta costa atlántica por fuertes vientos y una marea de 4 metros con una corriente de 4 nudos. Recibe la producción de la provincia de Buenos Aires, que cubre la región de praderas de la Pampa Húmeda, de alta producción agrícola-ganadera en una de las llanuras más ricas del mundo, por lo que está conectada por ferrocarril y carreteras importantes.

El puerto **General Belgrano** ubicado sobre Punta Alta, es asiento de la flota de la Armada Argentina, una de las más grandes del continente. Cuenta con la infraestructura de una ciudad, con hospital, escuelas, talleres navales, diques secos, astilleros, campos para entrenamiento, aeropuerto para la Fuerza Aérea Naval, además de un Yacht Club y demás instalaciones complementarias.

Datos históricos

La historia de la ciudad está relacionada con la historia naval. El Coronel R. Estomba construyó la Fortaleza Protectora Argentina para controlar la región de los Pampas, llamada las Pampas. Tuvo reconocimiento municipal en 1895.

La ciudad grande de Bahía Blanca de un millón de habitantes está a 25 kilómetros de puerto Belgrano y se conecta con Punta Alta por medio de micros.

PATAGONIA

Al sur del río Colorado empieza la meseta patagónica, dando lugar a la región llamada Patagonia. Una **región** es un área que tiene las mismas características físicas de relieve, hidrografía, suelos, clima, flora y fauna formando un sistema que la distingue de otra región o área. La actividad humana en esa región será similar en toda ella de acuerdo a las condiciones físicas del lugar formando un sistema propio que la diferenciará de otras regiones.

La costa empieza a ser alta, acantilada con franjas mostrando los movimientos de ascenso y descenso de esta meseta por sobre y por debajo del nivel del mar que da lugar a franjas oscuras marítimas y más claras continentales, obedeciendo a los **movimientos epirogénicos** o de equilibrio continental o de balanza (ya que los continentes flotan sobre un magma plástica y semifluida):

es decir, cuando una región asciende, como ocurre en este momento en la meseta patagónica, hay otra que se hunde como la llanura pampeana, que cubre la Pampa Húmeda que hemos recién descrito. Esta costa acantilada es la característica de esta región que se extiende hasta el canal de Magallanes, no dejando mucho lugar para puertos. Los *puertos* necesitan de dos factores para su desarrollo: profundidad y refugio para las embarcaciones de los vientos y mareas. La *costa* o franja costera se define como un área donde existe un sistema de interacción mecánica y humana entre el mar y la tierra.



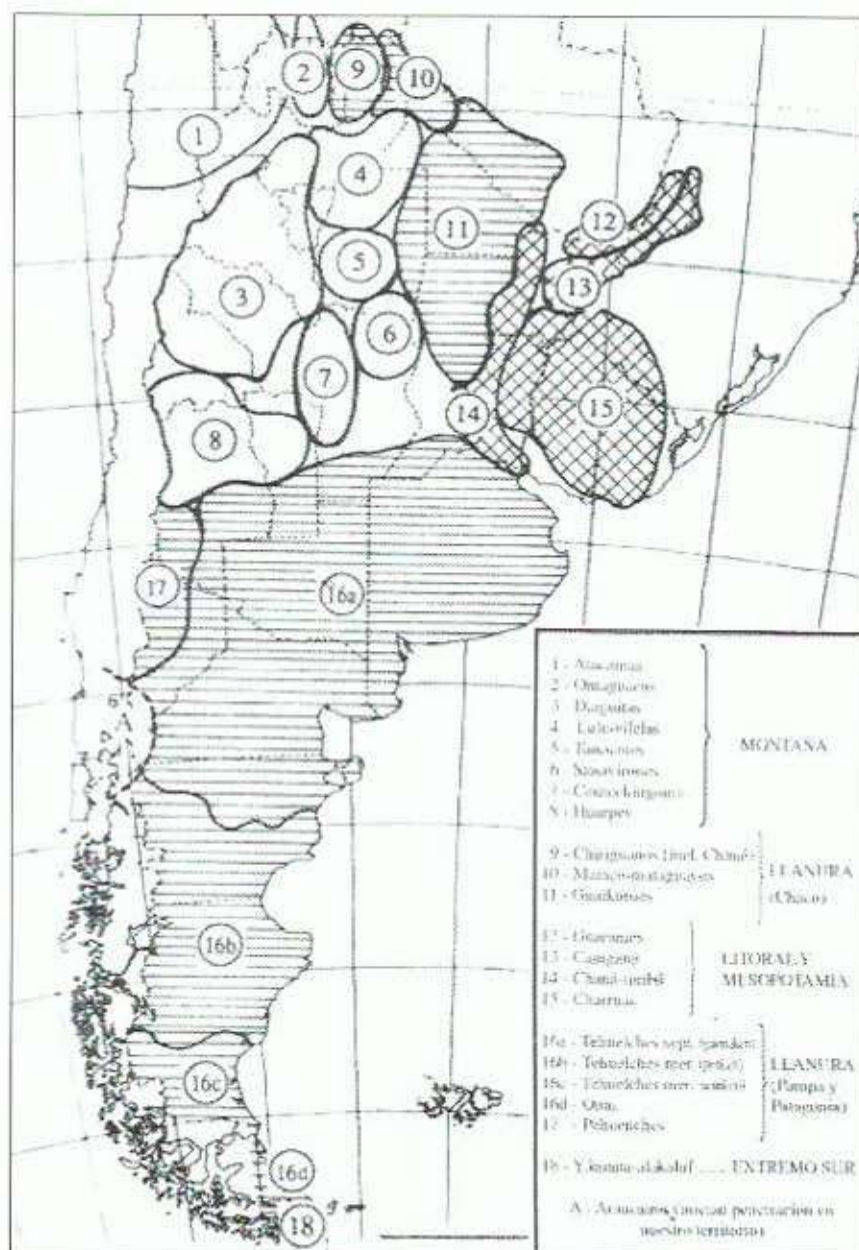
COSTA PATAGÓNICA (Foto aérea: Bob Hemer)



COSTA PATAGÓNICA CERCA DE SAN JULIÁN (Foto aérea: Bob Hemer)

Tehuelches

La Patagonia, incluyendo La Pampa y sur de Buenos Aires y hasta el Estrecho de Magallanes, estaba habitada por el pueblo "tehuélche", también conocidos como los "patagones". El poblamiento se calcula que existió desde hace unos 12.500 años. Fueron avistados por primera vez por la expedición de Fernando de Magallanes. El cronista de esta expedición era Antonio Pigafetta quien escribió de ellos: "... Tan grande era este hombre, que nuestra cabeza apenas le llegaba a la cintura..."



MAPA DE DISTRIBUCIÓN DE LAS TRIBUS INDÍGENAS S.XVI.

(Fuente: *Los hijos de la tierra*. Carlos Martínez Sarasola)

Estaban divididos en grupos compuestos por una docena de familias, con un jefe que determinaba las migraciones y los momentos de caza. Pueblo nómada, se desplazaban de la cordillera y lagos donde pasaban el verano hacia la costa en invierno siguiendo los ríos. También lo hacían de norte a sur, sea por la cordillera o por la costa.

Este pueblo se lo puede dividir en dos grupos, los tehuelches septentrionales (Günun - a Küna) y los meridionales (Anoeikenk). Esta división estaba dada, físicamente, por el Río Negro, aunque en la época ecuestre la frontera solía no ser estable. La mayor diferencia en ellos era la lengua. Los Septentrionales fueron arrasados por los araucanos de Chile, (muy agresivos y orgullosos hasta hoy día, único pueblo que los Incas no pudieron conquistar), que invadieron su territorio (Neuquén, La Pampa, Sur de la Provincia de Buenos Aires). La caza era su principal forma de subsistencia y la realizaban con arco y flechas siendo los guanacos y los ñandúes los animales más buscados porque eran grandes y proveían de mucho alimento. También cazaban las maras y los zorrinos.

El caballo

Con la llegada del europeo adoptaron el caballo y esto les permitió una gran movilidad, cubriendo grandes territorios en sus migraciones. Para la caza ecuestre adoptaron las boleadoras y la persecución de la presa. Las boleadoras las había de dos o tres piedras redondas con un surco tallado en la piedra donde se la sujetaba con tientos de cueros de guanaco, tendón de pata de ñandú (choike) y luego cuero de potro. La idea era enredar al animal



CAMPAMENTO DE PATAGONES EN EL HAVRE PECKETT.

(Dibujo de Adolphe J. B. Bayot, Museo Marítimo de Ushuaia).



para detenerlo y hacerlo caer. También poseían otra arma que era una bola de piedra con un tiento llamada *pedra perdida*. Esta era usada para golpear al animal lanzándola o como maza en peleas cuerpo a cuerpo. El español Luis Ramirez, en 1528, relata “—combaten (los indígenas) con arcos y flechas y con unas pelotas de piedra redondas como pelotas y grandes como el puño, con una cuerda atada que la guía, la cual tiran tan certero, que no hierran a cosa que tiran.”

Se adaptaron al comercio, siendo Punta Arenas (Chile) y Carmen de Patagones (Patagonia argentina) los centros de intercambio más importantes. Por lo general eran cueros y plumas por alcohol y otras cosas que les llamara la atención. Con la incorporación del caballo, el traslado de los toldos era menos fatigoso; ponían todo sobre el animal y arriba de todo viajaba la mujer.



Artesanías

Entre los trabajos más importantes que hacían eran las mantas de cuero o quillangos. El proceso, realizado por las mujeres, comenzaba con un prolijos descarte del cuero y luego un ablande con grasa y pasta de hígado desmenuzados hasta que el cuero quedase flexible. Luego era pintado con colores ocre, rojo, azul y amarillo. Existen muchos dibujos diferentes y dependía más del gusto del usuario.

Religión

Su cosmovisión era muy importante, teniendo a un creador de los tehuelches que fue Elal. Hijo del gigante Noshtex y Teo (Nube) era un educador y protector enseñándoles cómo hacer fuego y a cazar. También les dio algunas reglas morales y después se marchó a la isla donde nació y allí espera a los espíritus de los que van muriendo.

VIEDMA

Encontramos en la desembocadura del río Negro a la ciudad de Viedma la cual fue considerada en un momento como posible capital del país para desarrollar esta región y aliviar a Buenos Aires. En el valle de este río se plantan las manzanas y peras argentinas, famosas en el mundo, protegidas del viento que caracteriza a la región patagónica, la tierra “de los vientos y de las ovejas”.



BALLENA FRANCA EN GOLFO NUEVO (Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo)

Inmediatamente desde Viedma al sur ya entramos en el **Golfo de San Matías**, donde encontramos a su fondo **San Antonio Oeste**, único establecimiento, cerrándola la **Península Valdés**, famosa por la presencia de lobos marinos, pingüinos y la ballena franca, aprovechando los golfos que en ella se encuentran.

El buque entra con facilidad al sur de la Península Valdés, en el Golfo Nuevo en dirección de **Puerto Madryn**, donde se ven faros en sus orillas sobre la costa típica acantilada y su superficie plana de colores ocre.

PUERTO MADRYN

LATITUD DEL LUGAR

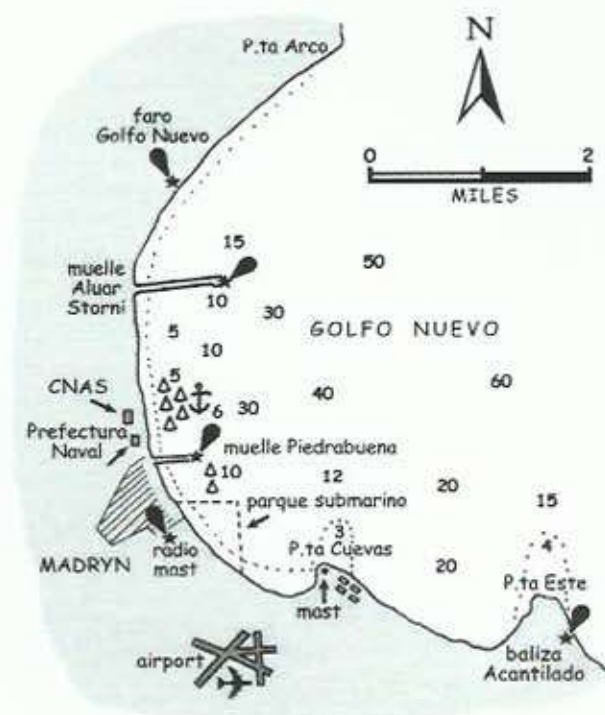
FECHA Y HORA DE LLEGADA

El puerto de Puerto Madryn se ubica sobre las aguas del **Golfo Nuevo**, con una barranca que permite ver el océano en toda su magnificencia. Se caracteriza por tener un largo muelle llamado **Muelle Piedra Buena**, tipo espigón que se adentra en el mar hacia una mayor profundidad ya que los buques atracan en él. Se ubica al lado mismo de la playa y costanera donde la gente pasea y disfruta en los veranos, cuando no hay viento. La ciudad, de unos 85.000 habitantes, muy agradable, hasta muy hogareña, con todos los servicios necesarios para que el turista disfrute. El fuerte de esta región es visitar **Punta Tombo** para ver a los pingüinos o avistar desde lanchas o desde la costa a las ballenas francas que llegan al lugar para procrearse y tener a sus crías. Las aguas del océano, llamado aquí **Mar Argentino**, están sobre la plataforma continental, donde penetra el sol hasta los doscientos metros, con mucho alimento de algas y otros microorganismos que permiten vivir a una enorme cantidad de peces, característica de los mares afectados por corrientes frías, como la de Malvinas o Falkland que pasa por esta costa. El hecho de que las ballenas vengan a criar sus ballenatos aquí es debido a



VIGÍA TEHUELCHÉ - PUERTO MADRYN

(Foto: Mercedes Christophersen).



PUERTO MADRYN (GOLFO NUEVO)

(Fuente: *Patagonia y Tierra del Fuego - Guía náutica*, Rolfo y Ardrizzi.)

que es un lugar tranquilo para ellas ya que está protegido por las autoridades argentinas. Es muy emocionante ver cómo los “cachorros” se amamantan o juegan con la madre y las embarcaciones. Están en el lugar solamente desde junio hasta noviembre. El paisaje es muy seco, del tipo desértico.

La ciudad en sí tiene un barrio típicamente inglés muy atractivo y la gente vive del turismo, pero también de una importante industria del aluminio, la fábrica ALUAR, la primera en el país, construida en 1974. Tiene su propio muelle. (Muelle Aluar Storni).

LOS GALESES EN EL RIO CHUBUT

Hay muy pocos puertos en la costa argentina debido al acantilado rectilíneo y también pocos refugios de golfos y bahías de aguas profundas que permitan la entrada y protección de las embarcaciones. A esto se añade las condiciones desérticas de esta región debido a la presencia de la corriente fría de Malvinas, llamada así por los argentinos o Falkland, como la llaman los ingleses, que no permite que llueva en el continente. Esto es debido a que cuando una masa de aire de mayor temperatura y humedad toca la masa de

aire fría que está sobre el agua fría de la corriente marina, se condensa y precipita, llueve, sobre el mar y entrará al continente seca, produciendo lluvias casi nulas, determinando el paisaje de desierto. Por lo tanto, habrá muy poca agua en tierra ya sea para cultivar o tomar. Entonces la agricultura se hace difícil, aumentado por el hecho de que no hay agua potable, por lo que hoy día hay que traerla de lejos. Todas estas características hicieron que el poblamiento de esta región fuera casi imposible en la época de la colonización española, aunque para la Corona Española era imperativo poblarla para defenderla de los ingleses. Todavía estaba agravado por el ataque permanente de indígenas que quemaban y se llevaban todo lo que podían, especialmente vacunos y caballos. Esto fue hasta 1870 y más. Por lo tanto, el hecho de que un grupo de galeses del Reino de Gales en las Islas Británicas se instalaran en estas condiciones físicas sobre el río Chubut, muestra el coraje y la valentía que tuvieron. Todo fuera para que su religión e identidad se pudieran preservar y desarrollar sin impedimentos e influencias extranjeras como ocurría en su lugar de origen.

El libro de Abraham Matthews, "Crónica de la Colonia Galesa de la Patagonia", escrito en ese momento, dice en la pág. 38: *Pronto se vio que no había en Puerto Madryn lugar apto para el establecimiento debido a la falta de agua potable, de manera que era inútil hacer ningún trabajo permanente en el lugar. La tierra en Puerto Madryn es arenosa y pedregosa; no hay allí ni valle, ni río ni arroyo, ni por cierto ningún manantial en parte alguna. Tierra pobre cubierta de matas espinosas. Para no perder tiempo, se convino que los hombres solteros y los jefes de familia con menos responsabilidades pasaran inmediatamente al valle. Éste distaba cuarenta millas del puerto, y no había entre ellos camino ni huella de ninguna clase, pues nadie jamás, en mi conocimiento, viajó por allí, a no ser por los indios, al azar. ...*

Historia de coraje de los galeses en Patagonia.

Los galeses en las Islas Británicas estaban sufriendo el acoso inglés en su tierra desde el año 1300, peligrando así su lenguaje y costumbres y, por lo tanto, peligrando la identidad misma de la nación galesa. De allí que un grupo de hombres, promovido y financiado especialmente por el Reverendo M.D. Jones, de Bala, en 1860 exaltan el fervor colonizador y buscan un lugar aislado donde se pudiera mantener y desarrollar sin ser afectado el idioma y las costumbres en una evolución natural. Se pensó en Estados Unidos, antigua colonia inglesa, donde muchos galeses ya habían emigrado, pero tuvieron miedo de que sus tradiciones se contaminaran no cumpliendo con el plan. Se pensó en Australia, colonia británica, pero era muy lejos, entonces se pensó en la Argentina, donde ya muchos galeses como asimismo irlandeses

se estaban estableciendo. Se decide al fin por la Patagonia en Argentina, más que nada influidos por los escritos del Capitán FitzRoy, Comandante del HMS Beagle, donde también viajaba el joven Darwin, que elogiaba el valle del Chubut en 1833. El gobierno argentino, a través de su cónsul, señor Phibbo y el Dr. G. Rawson, ministro en Buenos Aires en esa época, les ofreció este lugar ya que la Argentina promovía la inmigración, y especialmente aquella que quería ubicarse en la desolada Patagonia. Allí entonces fueron dos galeses, Capitán Love D. Jones del castillo de Madryn y Lewis Jones a investigar la región y les gustó y firmaron el acuerdo con el Dr. Rawson. El gobierno argentino los termina de convencer con la promesa de darles vivienda y alimento llevado en barco. Con muy poco tiempo de observación aceptaron asentarse allí y el gobierno argentino cumplió con irregularidad su promesa de vivienda y alimento ya que era difícil y caro, lo cual, quizás esta colonización fue casi un error ya que por 10 años sufrieron hasta hambre y grandes penurias debido al aislamiento.

El Rey de España en 1750, cien años antes, para aliviar la hambruna en Asturias fundamentalmente, y con el propósito de poblar la Patagonia, quiso enviar allí a colonizadores. Pero cuando los colonizadores llegaron con sus herramientas y vestidos, cansados y paupérrimos a Buenos Aires, Don Pedro de Ceballos, Gobernador de Buenos Aires de la época (1757 - 1766 y Virrey 1776), tuvo pena de ellos y desobedeciendo las órdenes reales, no los envió allí porque era una muerte segura, sin tierras cultivables ni agua y bajo el terror del ataque indígena. Entonces los envió a Montevideo donde por 10 años el Erario Real los mantuvo pagando un real por persona, hasta que se les dio tierras en el departamento de Maldonado, cerca de Punta del Este para controlar el avance portugués.

Y estos bravos galeses, por medio de diques, lograron conquistar el río Chubut conociendo sus momentos de crecidas y estiajes para cultivar, y lograron una relación buena con los Tehuelches con quienes intercambiaban harina de trigo por carne y plumas. Luego lograron tener más quintales de trigo que empezaron a vender a Buenos Aires con barcos propios y así llegaron a un nivel de riqueza respetable, que les posibilitaba ir a Gales a ver a su familia cada dos años, Estaban organizados política y judicialmente entre sus miembros al principio, antes de que fueran las autoridades argentinas. Y lograron su objetivo, ya que pudieron preservar su idioma y tradiciones que se ven hoy día.

TRELEW

A 150 kilómetros desde Puerto Madryn está Trelew, donde se afincaron finalmente los galeses, sobre el río Chubut. Aquí la arquitectura, las tortas de frutas enlatadas y el té tradicional, junto al canto gaélico, nos llevan a conocer y disfrutar de este pueblo tan antiguo. Aquí está el *Museo Paleontológico Egidio Feruglio*. Este museo es mundialmente famoso por su exposición de dinosaurios y la ambientación de los mismos ya que se han ubicado imitando su hábitat y muestran cómo coexistieron en distintas épocas. Encontramos los más grandes que existieron en la Patagonia y en el planeta. Existen en esta ciudad excelentes hoteles, de gran nivel. En la desembocadura del río Chubut está Rawson.

RAWSON

La ciudad está ubicada a 4 kilómetros río arriba del río Chubut, desde el faro que señala la entrada desde el océano, protegido por dos diques ya que la marea es bastante alta (pleamar 4.60 metros). Desde fines del 2001 se está construyendo un nuevo puerto para buques de transporte de carga y pequeños barcos con el consiguiente dragado, lo que significa un nuevo refugio para estas embarcaciones.



PINGÜINOS MAGALLÁNICOS

(Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo)



COLONIA DE PINGÜINOS MAGALLÁNICOS. PUNTA TOMBO.

(Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo)

Rawson es una ciudad de 30.000 habitantes que cuenta con todos los servicios. Se comunica con Trelew que, a su vez, se comunica con el resto del país.

Después de pasar por la Bahía Janssen, 43 millas al sur de Rawson, de 4 millas de ancho, encontramos al sur a **Punta Tombo**, conocida mundialmente por ser el lugar de mayor concentración de pingüinos magallánicos. Estos vienen a reproducirse a partir de octubre comenzando luego su ciclo pelágico en marzo. Viven en el agua durante todo ese período emigrando hacia el norte llegando frente a las costas de Brasil.

Puerto Santa Elena ($44^{\circ} 30'$ Sur y $65^{\circ} 21'$ oeste) se ubica en una amplia bahía donde solo se encuentra cerca de allí, a 3 kilómetros, la **estancia La Noruega**

Más al sur se destaca el pueblo de **Camarones**, como refugio de barcos pequeños. La costa sigue siendo de acantilados.

COMODORO RIVADAVIA

LATITUD DEL LUGAR		FECHA Y HORA DE LLEGADA	
-------------------	--	-------------------------	--

Al sur del **Cabo Dos Bahías**, lugar muy atractivo por su paisaje de islas, entramos en el **Golfo de San Jorge**, donde encontramos la gran ciudad de **Comodoro Rivadavia**, ($45^{\circ} 51' S$ y $65^{\circ} 44' W$) en el fondo del golfo, para protección. Es una ciudad importante de 120.000 habitantes, la más grande de la Patagonia. Esto se debe a que fue encontrado en forma fortuita pozos de petróleo como consecuencia de perforaciones en busca de agua, tan necesaria en esta región. Debido a esto, se han construido refinerías, con puerto de aguas profundas que aceptan los buques tanques, lo que ha significado una ciudad próspera, con conexiones directas a todo el país y al mundo. El 60% de la población vive de la actividad petrolera y esta actividad entra en conflicto con la actividad ovina y pesquera. Entre los factores culturales de la ciudad tenemos el *Museo del Petróleo*.

Otro recurso energético es el viento, donde sopla a un promedio de 9 metros por segundo (m/s).

En este lugar la plataforma continental es la más amplia del continente sudamericano, cubierta por las aguas del Mar Argentino.

ISLAS MALVINAS O FALKLAND ISLANDS

LATITUD DEL LUGAR		FECHA Y HORA DE LLEGADA	
-------------------	--	-------------------------	--

Después de una cruenta guerra en 1982 donde Argentina perdió la reconquista de sus islas Malvinas, llamadas por los ingleses Falkland Islands, los reclamos por la soberanía argentina continúan. Pero, debido a que está ubicada en la plataforma continental rica en hidrocarburos y pesca, esta negociación con Inglaterra está cada vez más lejana y más difícil.

Son islas muy bonitas, no por su vegetación, sino, por el contrario, por su ausencia que deja lugar a caprichosas formas que dejan al aire su constitución geológica. El **Puerto Stanley** es una ciudad muy placentera, pequeña, todo es pequeño, sus casas, museo, iglesias, pero todo tan prolijo, con habitantes tan amables que hace de ellas un lugar muy atractivo. Las islas tienen una gran población de pingüinos encontrándose colonias de Pingüino Rey, Penacho Amarillo (Rockhooper), Magallánico y también se pueden ver paus

(Centoo) y de barbijo (Chinstrap), en espléndidas playas de agua helada, a cincuenta metros más abajo del acantilado cubierto por vegetación que aguanta el frío, la sal y el viento.

Ahora, las dificultades con las autoridades y gobierno argentino hacen que los habitantes de Malvinas viajen al exterior a través de la compañía de aviación chilena, Lan Chile.



COSTA DE LAS ISLAS MALVINAS O FALKLANDS

(Foto: Mercedes Christophersen)



PINGÜINO REY

(Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo)

PUERTO DESEADO

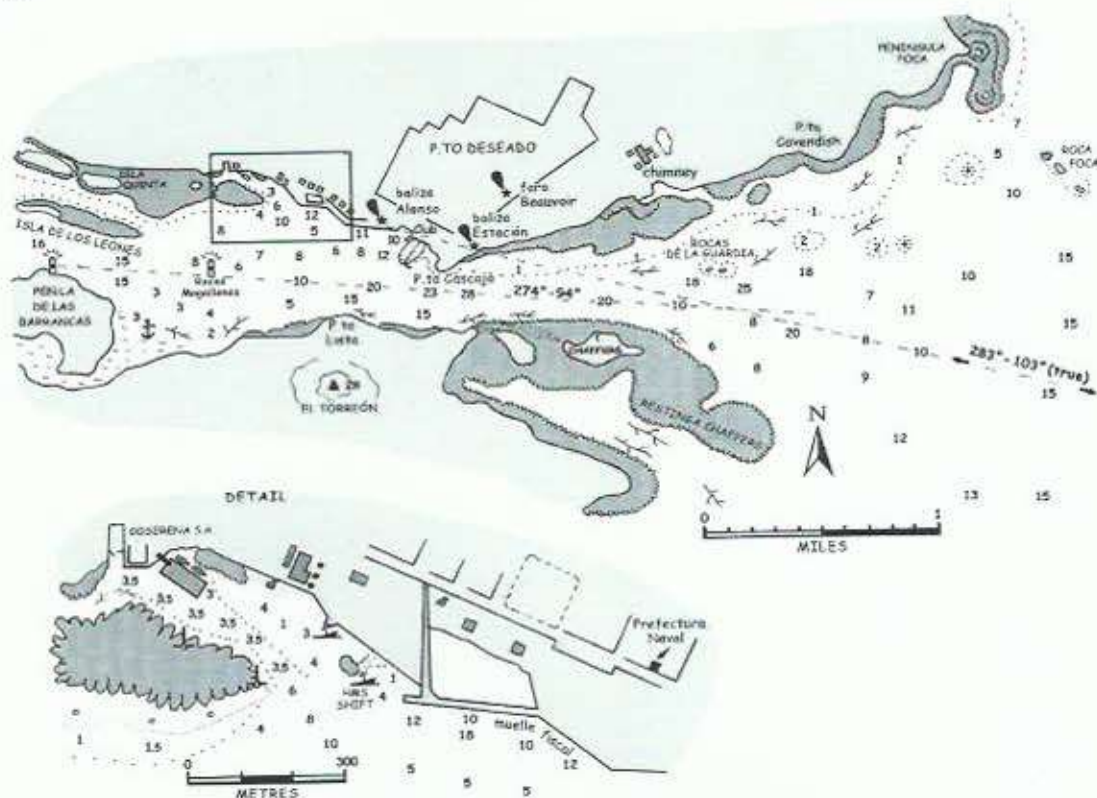
LATITUD DEL LUGAR

FECHA Y HORA DE LLEGADA

De vuelta en el continente, saliendo del Golfo de San Jorge y pasando el **Cabo Blanco** hacia el sur, encontramos a 33 millas, el famoso **Puerto Deseado**, puerto natural donde recalaban las expediciones desde el siglo XVI que se dirigían al sur, sea para invernar o en procura de alimentos, leña y agua potable o efectuar alguna reparación. De allí que, aparentemente, se creyera que se llamaba puerto *Deseado*, por estas razones, pero en realidad fue dado por el buque “*Desire*” (desear, en inglés). El puerto está afectado por mareas que llegan a 5.30 metros en pleamar.

Puerto Deseado, Ría del Deseado (Latitud 47° 46 Sur, Longitud 65° 54 Oeste)

Puerto Deseado está sobre la ría (zona de hundimiento) del Deseado, formada por el río homónimo y constituye un importante abrigo en la costa patagónica. Esto facilitó el embarco y desembarco para la actividad ganadera y pesquera. Si bien el acceso al puerto no es sencillo por los bancos y la fuerte corriente de marea y del río en época de deshielo, Puerto Deseado se constituyó en uno de los principales centros de actividades pesqueras de altura de la Argentina. En la actualidad, su población es de 13.500 habitantes.



PUERTO DESEADO EN DETALLE.

(Fuente: Patagonia y Tierra del Fuego - Guía náutica. Rolfo y Ardrizzi.)

Datos históricos

Su primer visitante europeo fue **Fernando de Magallanes** que entra en 1520 con un fuerte temporal. La llamó **Bahía de los Trabajos Forzosos** dado que allí realizó reparaciones a sus naves. Pero recibe su nombre con la visita del terrible y desalmado corsario inglés **Thomas Cavendish**, en 1586, que la bautiza con el mismo nombre de su nave insignia, "**Desire**". Tuvieron un encuentro con los tehuelches que les tiraron con sus arcos y flechas hiriendo a algunos tripulantes. Desde esta recalada, se hace conocido y es visitado por exploradores y aventureros, en especial, los no españoles. Además de un buen puerto, significaba para ellos agua potable y víveres frescos, sean los lobos marinos, pingüinos o ñandúes. Posteriormente, vino la explotación de lobos marinos por su piel y grasa. **Thomas Cavendish** regresó a Puerto Deseado en 1591 comandando el galeón "**Leicester Galleon**" acompañado de otras cuatro naves, entre ellas, la "**Desire**". Estaban en viaje hacia el Estrecho de Magallanes estudiando la región y viendo la posibilidad de establecer colonias. De allí la preocupación española de ocupar con el establecimiento de poblaciones esta tierra que le correspondía por el tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494) entre España y Portugal, promovido por el papa Alejandro VI.

Entre los visitantes ilustres tenemos a los holandeses **Willem Schouten** y **Jacob Le Maire**, hijo y representante de Isaac, comerciante holandés que

pagó el viaje con la autorización del príncipe holandés Mauricio de Nassau, que en 1616 ingresaron a la ría con las urcas **Hoorn** y **Eendracht**. Carenando al **Hoorn**, éste se prendió fuego, perdiéndose totalmente. Para carenar, es decir, sacar los moluscos que se pegan al casco para que el buque navegue más rápido, se debe hacer con fuego y luego se arregla el fondo y se impermeabiliza con alquitrán. Esto debe hacerse con cuidado, cuando no hay viento. Y el **Hoorn** sufrió un devastador incendio.

El diario La Nación, de la Argentina, en su edición del domingo 26 de abril, 2009, página 19, escribe que fueron encontradas 400 piezas, algunas de cerámica, de este navío en la ría del Deseado, lo que indica la vida abor-
do. Las piezas de plata, peltre y plomo fueron encontrados totalmente de-
retidos, lo que confirma el incendio.

Por lo tanto, solo el **Eendracht** continuó el viaje hacia el sur. Su intención era encontrar otro paso hacia el Pacífico para no usar el Estrecho de Magallanes, el cual era de uso exclusivo de los buques pertenecientes a la Compañía de las Indias Orientales. Es así que recorren la costa atlántica de Tierra del Fuego colocando varios topónimos como **Mauritius Land**, al extremo oriental de la Isla Grande (Hoy Península Mitre, la punta de la bota); **Staten Land** a la Isla de los Estados (sin saber que era una isla) y el famoso **Cabo de Hornos** (Cape Hoorn, en honor al puerto de origen y de donde provenían los fondos para la expedición). También quedaron otros topónimos como el **Estrecho de Le Maire**, el que separa Tierra del Fuego de la Isla de los Estados, aunque en un momento se pensó que esa tierra podía ser parte del Continente Antártico.

En 1670, **John Narborough**, en un viaje para estudiar la ubicación para fundar una colonia británica en Valdivia, recorre las costas patagónicas y realiza relevamientos cartográficos. Recala en la bahía de San Julián y en Puerto Deseado. Es aquí donde pretende tomar posesión de estos territorios para la corona británica en nombre de **Carlos III**. Posteriormente, **John Byron** (1760), en viaje desde las Islas Malvinas, reclama los territorios para el Reino Unido de Gran Bretaña.

Las pretensiones de la corona británica sobre la Patagonia continúan. En 1770 es enviado desde las Islas Malvinas la corbeta "**Swift**" que naufraga en Puerto Deseado. El pecio fue hallado en 1982 y lo recuperado forma parte de un hermoso museo local. El naufragio está ubicado muy cerca del actual muelle y se produjo por encalladura durante una bajamar.

El resultado de este acecho inglés para apropiarse de la Patagonia hizo reaccionar a España que envió una expedición comandada por **Antonio de Viedma** para asentar una colonia en San Julián (marzo de 1780), pero por diferentes motivos terminó invernando en Puerto Deseado donde se asentó un pequeño caserío con sus huertas, pero no sobrevivió mucho tiempo. Otros intentos de

colonización fueron realizados en 1790 y 1807 cuando se establece una *Compañía Pesquera* para captura y la salazón de cueros y elaboración de aceite. Pero, nuevamente, un ataque británico destruyó gran parte de la factoría.

Entre los visitantes ilustres, tenemos a *Robert FitzRoy* con el "*Beagle*" en 1833 cuando se dirigía a Tierra del Fuego. Iba acompañado por el naturalista *Charles Darwin*. Así, mientras FitzRoy se dedicaba a relevamientos hidrográficos, Darwin recorrió la zona al norte de lo que fue la incipiente colonia y observó que "*It is curious that on the surface of this plain there are marine shells alike the present ones and that the mollusks still preserve their bluish colour.*" ("Es curioso que en la superficie de esta llanura existan moluscos marinos iguales a las que existen en el presente y que preserven su color azul"). Un poco al sur, encontró ostras dándose cuenta que todas estas tierras eran el lecho submarino en una época interglaciar.

Finalmente, en 1878, el Gobierno Nacional argentino envía su Fuerza Naval Militar que, al mando del Comodoro *Luis Py*, toman posesión del territorio de Santa Cruz, *Cañadón Misioneros*. Fue un periodo donde la Argentina se vio envuelta en guerras internas y con sus vecinos, relegando tomar posesión de la Patagonia. Solo hubo un argentino, nacido en Carmen de Patagones, *Don Luis Piedra Buena*, que en 1858 construye una casa y un almacén en la Isla Pavón, sobre el río Santa Cruz. Comerció con los tehuelches y con las Islas Malvinas. También tuvo un almacén en Punta Arenas y fue suya la Isla de los Estados donde explotaba las loberías y las colonias de pingüinos. Gracias a él, la Argentina pudo defender sus derechos de soberanía de la región ante Chile.

En 1884, se crea la Gobernación de Santa Cruz, siendo el primer Gobernador el reconocido explorador *Capitán Carlos María Moyano*, siendo Santa Cruz la capital del territorio, luego trasladada a Río Gallegos. Pero, la colonia pastoril que se asienta en Puerto Deseado logra sobrevivir a pesar de las penurias que le tocó soportar y en 1899 se decreta la fundación del pueblo de Puerto Deseado.

Actualmente los habitantes se dedican a la actividad pesquera, portuaria, astilleros, a la crianza de ovinos y al turismo.

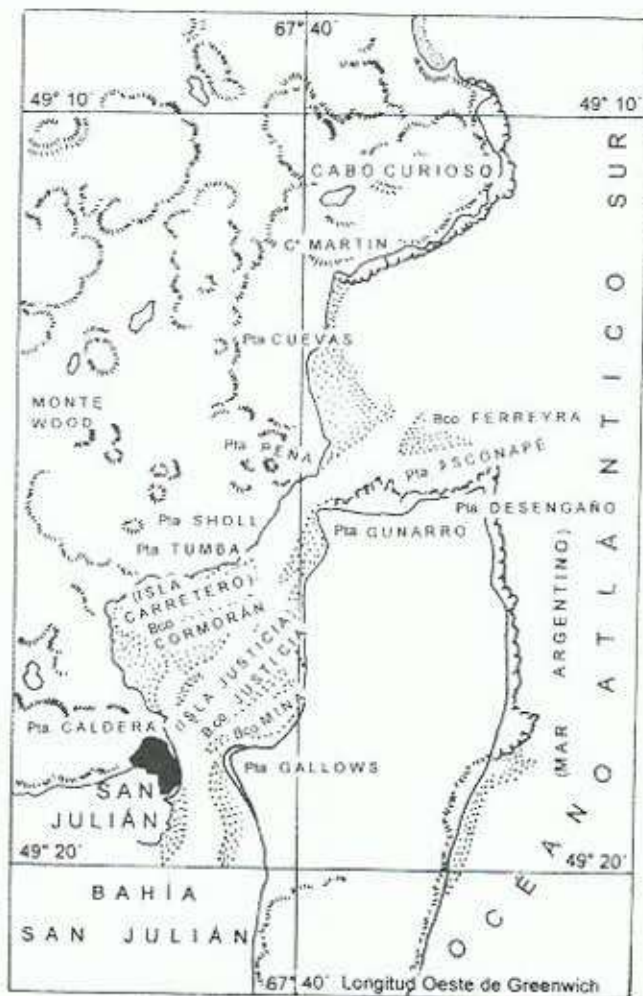
BAHÍA SAN JULIÁN

LATITUD DEL LUGAR

FECHA Y HORA DE LLEGADA

La costa sigue al sur, seca y desamparada hasta llegar a la Bahía San Julián. Con una angosta entrada y plagada de bancos que cambian de ubicación, hacen difícil su entrada hasta al puerto del mismo nombre. San Julián se encuentra recostado sobre el fondo de la misma. ($49^{\circ} 14' S$ y $67^{\circ} 39' W$). Esta bahía que semeja una ría, o sea una zona de hundimiento, tuvo una enorme importancia como zona de refugio para los viajes en la época de los descubridores, como fue el caso de Fernando de Magallanes.

Del libro de Anthony Deane, *El Océano Escondido*, en el capítulo sobre el viaje de Magallanes (pág. 259) se obtiene esta magnífica descripción de un viaje duro, con grandes dificultades con la tripulación y los elementos natu-



PLANO DE SAN JULIAN

(Fuente: *El océano escondido*. Anthony Deane).

rales: Ya en el Atlántico Sur, al sur de la latitud 47° ,... *Luego de dejar el fondeadero, los barcos atravesaron muy mal tiempo. Recorrieron solamente 120 millas en tres días por tener que enfrentarse a vientos del sudoeste. Para empeorar todo, el sol no se dejaba ver en absoluto. Día tras día los barcos embestían contra un mar que se levantaba en verdaderas montañas bajo un cielo de plomo, con una temperatura que bajaba hora tras hora. Finalmente, en la latitud 49° 46' S, entraron a la bahía San Julián el último día del mes de marzo de 1520, víspera de Domingo de Ramos. Se había terminado el verano y el invierno se desplomó sobre la flota. El Capitán General anunció que la flota se mantendría en la amarra hasta que el clima les diera algún respiro y posibilidades de explorar la costa para encontrar la entrada del Estrecho. Y en Puerto San Julián se quedó Magallanes durante cuatro meses y 24 días. Allí enfrentaría el mayor reto a su autoridad.*

Este extraordinario libro del autor Anthony Deane, basado en documentos auténticos, nos describe la bahía: *La Bahía San Julián es espaciosa y resguardada, pero todo el aspecto es poco hospitalario y deprimente. Es un lugar desolado, con escasa vegetación que rompa la monotonía gris del mar, del cielo y de las rocas. Hacia el mar, la entrada está flanqueada por dos acantilados grises de cien pies de altura, los cabos Curioso y Desengaño. Estos convergen como los extremos de una herradura para formar un cuello de botella de media milla de ancho. El rango de la marea es de entre siete y ocho metros y medio y la corriente en la angosta entrada llega a ser de seis nudos. El astuto Magallanes decidió que lo mejor era fondear su buque insignia cerrando la entrada de manera que todo barco que intentara escapar quedaría al alcance de sus cañones.*

Antonio Pigafetta, el relator y escritor que acompañó a Magallanes y luego a Elcano en la vuelta al mundo, cuenta que por dos meses no apareció nativo alguno hasta que: *“De repente un día vimos a un hombre desnudo, gigante de estatura, en la orilla del puerto, bailando, cantando y tirándose polvo en la cabeza. El Capitán General mandó a uno de nuestros hombres que se acercara al gigante y repitiera sus acciones en señal de paz. Luego de hacer eso, nuestro hombre llevó al gigante hacia un islote donde se encontraba el Capitán General. Cuando el gigante estuvo frente a nosotros se maravilló grandemente e hizo gestos con un dedo señalando hacia arriba, en la creencia que veníamos del cielo. Era tan alto que le llegábamos a la cintura y estaba bien proporcionado. Su rostro era grande y pintado todo de rojo y alrededor de los ojos tenía pintura amarilla. Su escaso pelo estaba pintado de blanco. Estaba vestido con pieles de animales, diestramente cosidas entre sí. Se trata de ese animal que tiene cabeza y orejas grandes como los de una mula, cuello y cuerpo como de camello, patas de ciervo y cola de caballo, y al igual que éste, relincha, y en esta tierra hay muchos.”* Se refería al guanaco.

Los pies del gigante estaban calzados con sandalias de cuero de guanaco y rellenas de paja para aislarlo del frío del suelo, y de allí que parecieran enormes, lo que provocó que Magallanes *“lo llamara Patagón y a su país, Patagonia.”* (“El Océano Escondido” de Anthony Deane, págs. 260 y 261).

Otro hecho doloroso ocurrido aquí fue cuando el corsario Sir Francis Drake ejecutó con un hacha a su mejor amigo Doughty, delante de la tripulación, por traición.

Hoy día es una pequeña población de 5.000 habitantes donde se destaca el Club Náutico, sus Museos, el rescate de la lancha *“Godoy”* construida en el Presidio de Ushuaia. Entre las actividades turísticas importantes tenemos el avistaje de *“toninas overas”*.

Más al sur, encontramos una amplia bahía justamente llamada **Bahía Grande**, delimitada al norte por Punta Norte y al sur por Cabo Vírgenes. Cerca de Punta Norte está la **ciudad de Santa Cruz**, que descansa sobre el río Santa Cruz. Por este curso de agua desagua el Lago Argentino donde se encuentra el célebre **Glaciar Perito Moreno**. Este glaciar tiene renombre mundial, en especial por su ruptura ensordecedora cuando el glaciar corta el pasaje de agua del Brazo Rico, provocando diferencias de alturas de agua de más de 6 metros.

CIUDAD DE SANTA CRUZ

LATITUD DEL LUGAR	FECHA Y HORA DE LLEGADA
-------------------	-------------------------

Esta ciudad, de 4.000 habitantes, que está a 70 millas SSW de San Julián, presenta un puerto natural sobre el estuario que forman el río Santa Cruz y el río Chico, ambos colectores de agua de los lagos cordilleranos. La ciudad se ubica en la margen izquierda del estuario, y a pesar de estar afectada por un rango de mareas importante y corrientes de agua muy fuertes, sigue siendo un lugar de refugio náutico. Posee un muelle para buques tanques en **Punta Quilla**, a 4 millas río arriba. Tiene un aeropuerto que la une a Río Gallegos y Comodoro Rivadavia, y el bus la comunica con Río Gallegos y Buenos Aires.

Aquí llegó el **HMS Beagle**, comandado por el Capitán FitzRoy, en el que viajaba el joven científico Charles Darwin, de solo veinte años. Darwin describe así esta región cuando navegaba río arriba del río Santa Cruz, llegando a 140 millas de la embocadura, en 1834:

El paisaje sigue siendo de una vegetación uniforme, característica más sobresaliente de la Patagonia, sin rasgos que se destaquen. En las planicies



PUERTO SANTA CRUZ (Foto aérea: Bob Hemer)

rocosas y desérticas crecen las mismas pequeñas plantitas, en los valles las mismas plantas espinosas y en todos lados los mismos pájaros e insectos... En todos lados la misma desolación.

Cuarenta y tres años después, el experimentado explorador argentino Francisco P. Moreno, el perito o conocedor de la Patagonia, descubriría la fuente del río Santa Cruz en el Lago Argentino.

RIO GALLEGOS

LATITUD DEL LUGAR

FECHA Y HORA DE LLEGADA

Se ubica en la **Bahía Grande** en latitud $51^{\circ} 35' S$ y $68^{\circ} 55' W$). El puerto de esta ciudad está ubicado en una de las zonas más peligrosas de toda la costa patagónica debido al rango enorme de sus mareas, la corriente extremadamente rápida y sus amplios bancos de arena que cambian de lugar constantemente. La planicie que la circunda está afectada por los vientos del oeste, muy fuertes. Aun así, es un puerto comercial de importancia.

Es una ciudad que tiene 85.000 habitantes, capital de la provincia de Santa Cruz. Su puerto fue durante mucho tiempo el nexo para sacar lo produ-

cido en el interior, sea exportación de lana o carne ovina, además del carbón de las minas de Río Turbio y recibir todo lo necesario para abastecer el comercio y las estancias. La industria pesquera es también importante. El descubrimiento de petróleo cambió las características del puerto al construirse una refinería, fuente de atracción y empleo para muchas personas. Las minas de carbón sobre el río Turbio, cerca de la frontera con Chile es otro recurso económico. Una línea férrea de trocha angosta comunica las minas con el puerto en un recorrido de 200 kilómetros.

Datos históricos

El nombre de Río Gallegos proviene por uno de los capitanes del viaje de Magallanes. En la década de 1920 la ciudad fue epicentro de violentos movimientos anarquistas que se extendió por todo el interior llegando a Chile. Los reclamos por mejoras salariales y la proclama del movimiento, por otra parte, fue debida a la gran inmigración de España e Italia, de donde provienen estas ideas que luchaban por cambios sociales.

ESTRECHO DE MAGALLANES

En la entrada desde el este a dicho estrecho está el **Cabo Virgenes**.

Anthony Deane en su trabajo citado escribe: *Cuando la primavera meridional hizo su aparición, Magallanes decidió que había llegado el momento de hacerse a la mar... Al día siguiente, 18 de octubre, los cuatro barcos, Trinidad, San Antonio, Concepción y Victoria salieron de la Bahía Grande para internarse a mar abierto. Durante tres días los vigías escudriñaron la costa de Bahía Grande para detectar la entrada del estrecho que su líder, al parecer contra toda evidencia en contrario, insistía que allí estaba. (El Océano Escondido, de Anthony Deane, pág. 268). Deane continúa: El 21 de octubre de 1520 sucedió lo que con tanta ansiedad esperaban. La flota montó un cabo importante que Magallanes marcó en la carta. Por ser su día, lo nombró en homenaje de Santa Úrsula, quien fue convertida en mártir junto a otras once mil vírgenes. Hasta hoy día se la conoce como Cabo Virgenes.*

El cabo, al norte del estrecho de Magallanes, continúa con las características del resto de la costa patagónica, con colores ocres y costa acantilada, marcando la meseta.

El Estrecho de Magallanes es el más angosto y tortuoso de todos los estrechos que conectan dos masas de agua. Es un laberinto de canales que se extiende a lo largo de 334 millas náuticas (equivalentes a todo el canal de la Mancha o al río San Lorenzo) y abarca pasajes engañosos con innumerables

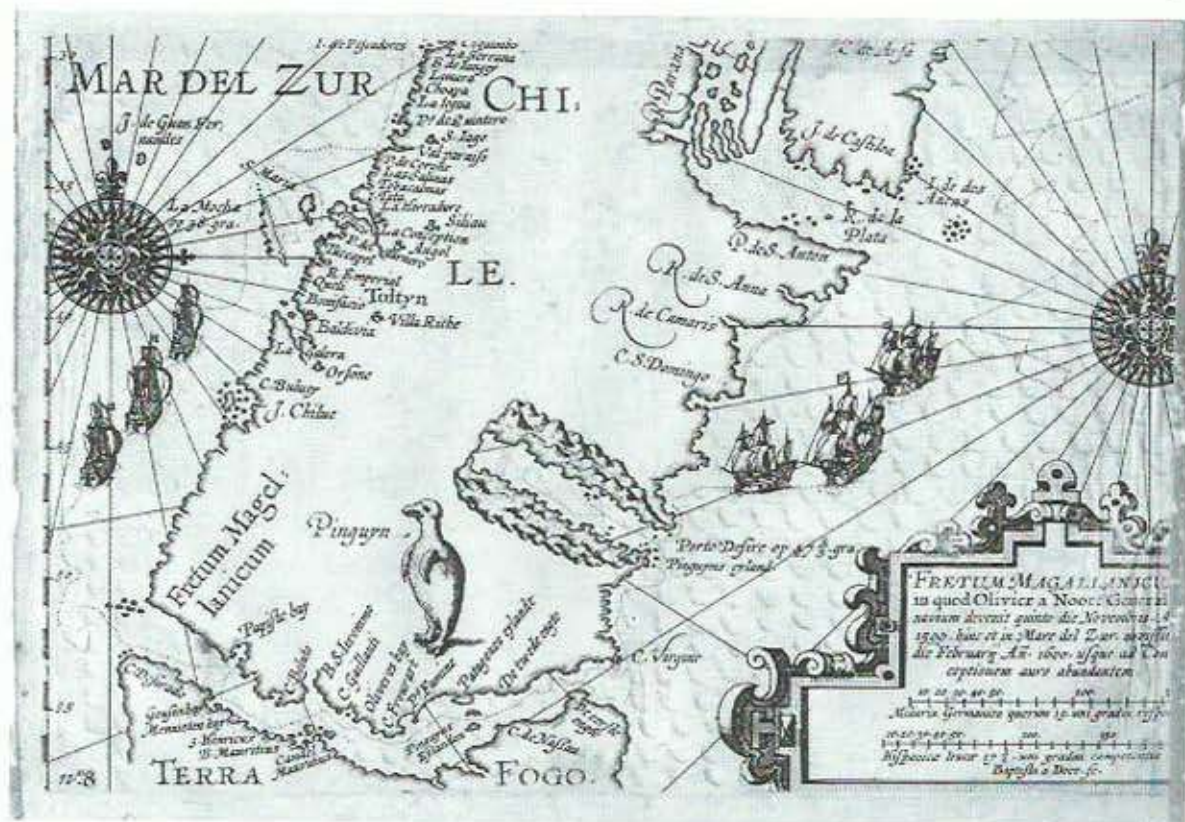


VIAJE DE MAGALLANES A LO LARGO DEL ESTRECHO

(Fuente: *El océano escondido*, Anthony Deane).

callejones sin salida (*cul de sac*), rocas debajo de la superficie e innumerables islas grandes y pequeñas, en desorden. Solo el verlo representado en un mapa moderno puede uno captar con justicia la medida de capacidad de Magallanes, su sentido de la lógica, maestría, valor, suerte e intuición requeridas para encontrar la salida a través del estrecho hacia al "Mar Pacífico." ("El Océano Escondido", Anthony Deane, Pág 270).

Debemos recordar que en esa época todavía no se sabía calcular la coordenada de la **longitud** en el mar ya que no se podía usar las estrellas como se hacía en tierra, método descubierto por Galileo. Así las distancias en los viajes de este a oeste eran muy difíciles de conocer. Conocidos el compás y el cronómetro, los buques viajaban a lo largo de los paralelos (de allí que fuera tan fácil para los piratas ingleses y holandeses ubicar a los galeones españoles con oro en medio del océano) haciendo los viajes más largos con el peligro constante del escorbuto. Recién en 1728 John Harrison, un relojero británico, lo logró después de 21 años de estudio ajustando sistemas de relojería. El hundimiento de tres buques de guerra británicos, comandados por el Almirante Sir Cloudisley Shovell que chocaron contra unas rocas cerca de las Islas de Scilly en Inglaterra, en una brumosa noche del 22 de octubre de 1707, pereciendo 2000 hombres, comprobaron la necesidad de conocer la longitud (o sea la distancia en millas de este a oeste entre dos meridianos), porque no se sabía en alta mar con bruma a qué distancia estaba la costa. El rey entonces implementó un premio de 20.000 libras esterlinas para aquél que descubriera cómo medir la longitud en el mar y así Harrison empezó a estudiar la forma a través de la medición del tiempo. La Tierra gira 15° cada una hora (360° dividido por 24



CIRCA 1599. FRETUM MAGALLANICUM.

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).

horas) y si el navegante sabe la hora exacta del primer meridiano, y conocía su meridiano y su hora, podía saber la distancia en grados al primer meridiano, y así su ubicación en longitud. Los magníficos relojes que desarrolló y construyó él mismo en este tiempo con distintos metales de contracción diferente para lograr la precisión se exponen en el Museo Marítimo de Greenwich. El premio fue cobrado por su hijo 70 años después.

Los Pueblos Originarios de Tierra del Fuego

Esta región de los canales, de frío extremo y pocos recursos, fue lugar habitación de grupos de indígenas fueguinos. Estaban divididos por regiones donde el contacto entre ellos se sospecha que no era muy frecuente. Tenían en común que eran nómades y cazadores - recolectores.

A fines del siglo XIX habría aproximadamente 9.000 indígenas separados en cuatro grupos distintos en lugares determinados que hablaban distinto lenguaje. Estos eran los Selk'nam (conocidos también como Ona o los Oens-hombres) los cuales eran nómades pedestres, que se desplazaban por el interior de la isla (zona norte) y basaban su dieta en la caza de guanacos, aves

y también lo que les brindaba el mar, como ser, una ballena varada o lobos marinos. Este grupo llegó aquí entre 9.000 y 10.000 años a.C. y son descendientes de los *Anoeikenk* o *Tehuelches meridionales*. Los *Anoeikenk* habitaban entre el río Santa Cruz y el Estrecho de Magallanes, siendo los últimos en adoptar el caballo. Cruzaron por lugares como la 1ª y 2ª Angostura antes de que subiera el mar unos 50 metros aproximadamente hace 9 ó 10.000 años. (El mar subió después de la última glaciación inundando el Estrecho de Magallanes y el Canal Beagle).

Los *Selk'nam*, a la llegada del europeo, era una cultura prístina, sin contactos previos, salvo en algunos casos muy esporádicos. Esto fue en 1886. Estos, a su vez, estaban divididos en grupos que tenían un territorio conocido como *HARUWEN*. Las luchas entre ellos eran frecuentes, por las mejores tierras y alimento. Con la llegada del europeo y la cría de ovejas, comenzó su final. Acostumbrados a tomar libremente su alimento, vieron en las ovejas una presa fácil de cazar y no entendieron mucho lo que eran las alambradas. La convivencia entre el grupo de colonos, que defendían sus ovejas y los grupos indígenas que buscaban alimento fue muy difícil. Así fue que algunos



FAMILIA SELK'NAM U ONA.

(Foto: M. Gusinde, 1919).



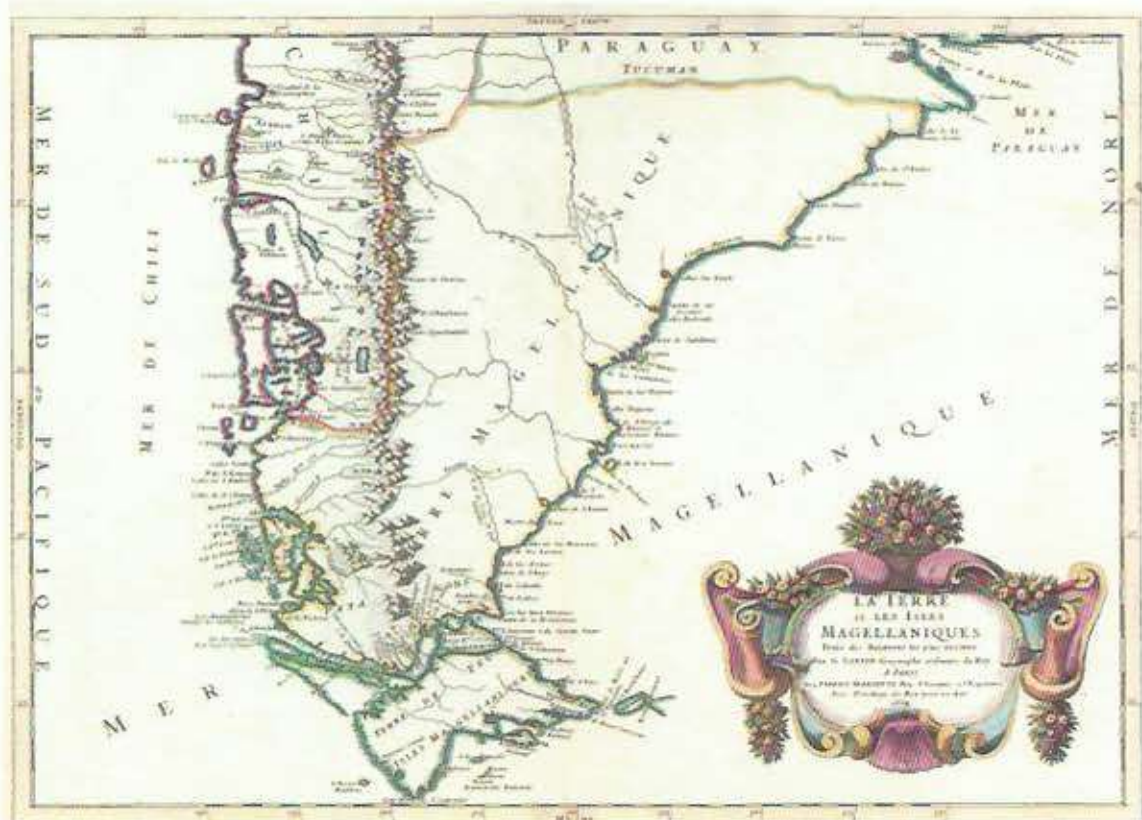
CIRCA 1671. TABLA MAGELLANICA QUA TIERRA DEL FUEGO.

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).



GRUPO SELK'NAM U ONA.

(Foto: M. Gusinde, 1923).



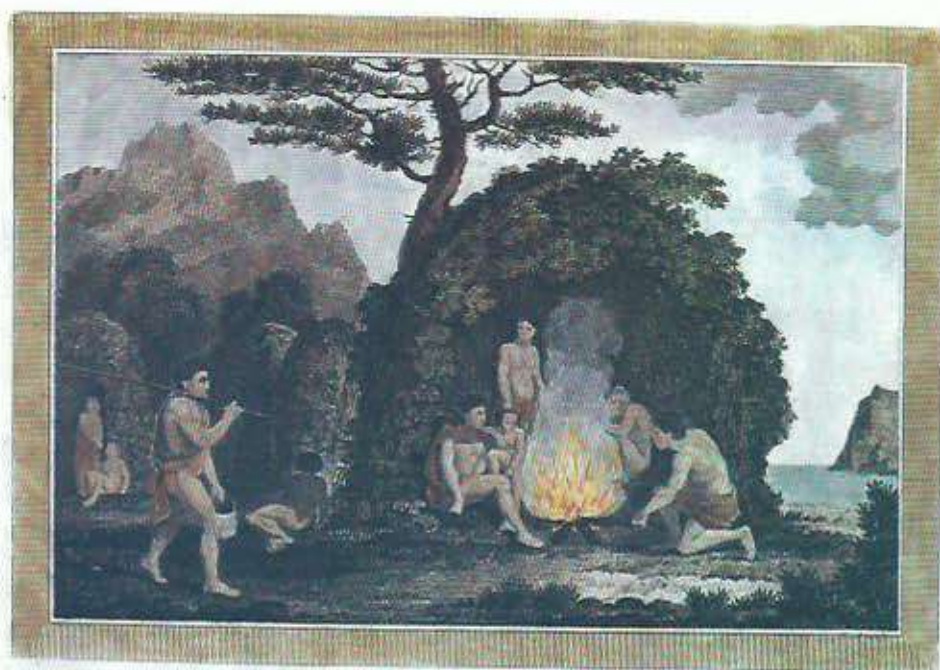
CIRCA 1668. LA TERRE ET LES ISLES MAGALLANIKES.

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).

colonos pensaron en los padres Salesianos, y los ayudaron económicamente en su establecimiento, para que éstos les enseñaran, entre otras cosas, a criar ovejas, creyendo que era lo mejor para ellos, pero no se pudo. Y esta rivalidad llevó a una guerra permanente y dolorosa, produciendo la caída en el número de aborígenes. Los colonos, también desplazados por la pobreza en Europa, habían venido a estas tierras en busca de una forma de vida. Esto se hizo en Río Grande y en la isla Dawson frente a Punta Arenas.

Los Hauss (o Mannekenk) vivían en el sudeste de la isla, en la región conocida como Península Mitre; casi no se les conoció y se estima que era un grupo que fue desplazado hacia allí por los habitantes del norte. Cuando llega el europeo, ya prácticamente estaban extinguidos.

Alakaluf (o Kaweskar) y los Yamana (o Yahgans), de origen polinésico, eran nómades canoeros. Los primeros estaban en los canales occidentales hasta la vecindad de Punta Arenas. Todavía queda un grupo de sus descendientes más o menos directos en Puerto Eden, al norte de Punta Arenas, Chile. En líneas generales, se puede decir que eran parecidos a sus hermanos más al sur: los yamana o yahganes.

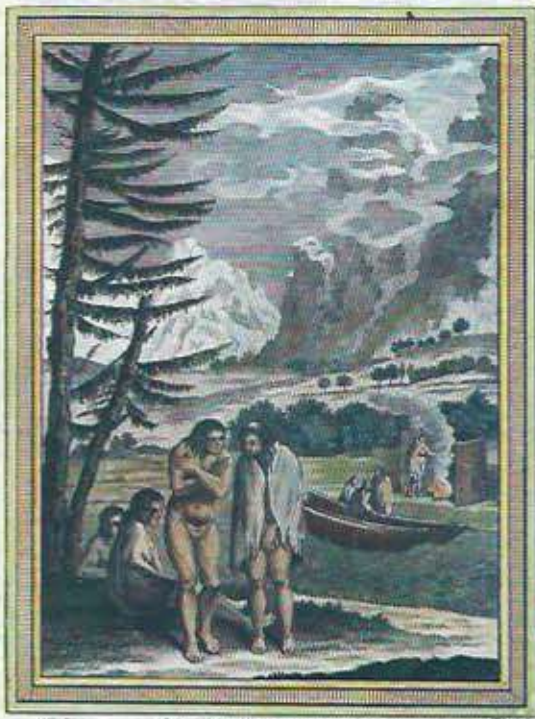


INHABITANTES DE TIERRA DEL FUEGO.

**YAHMANES. HABITANTES DE TIERRA DEL FUEGO DE LOS ESTRECHOS MAGALLÁNICOS
COMUNMENTE LLAMADOS PATAGÓNICOS.**

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).

Los *Yamana*, en cambio, habitaron desde el Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos recorriendo los canales de este temido archipiélago, en sus frágiles canoas de corteza, pero muy buenas para navegar la zona. Cuando llegaron los primeros exploradores, "en sus canoas de alas blancas" como deno-



*Inhabitants of the STRAIGHTS of MAGELLAN, commonly called
PATAGONIANS.*

**HABITANTES DE LOS ESTRECHOS FUEGUINOS
COMUNMENTE LLAMADOS PATAGÓNICOS.**

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).



TIERRA DEL FUEGO FUEGUINOS ONA

TIERRA DEL FUEGO. FUEGUINOS ONA.

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).

minaron a los buques a vela, ambos pueblos quedaron impresionados. Después del primer choque con los europeos, los yamana ganaron la reputación de pueblo hostil y hasta de que eran canibales. Tampoco su aspecto los ayudó mucho porque con la inclemencia del clima se desplazaban casi desnudos, cubriéndose con una piel de lobo marino, a modo de capa, la parte del cuerpo donde pegaba el viento y la llovizna. Construían unas precarias "chozas" de ramas y pieles que usaban por un tiempo y luego dejaban abandonadas, encargándose la naturaleza de limpiarlas. Luego eran reutilizadas sea por la misma familia u otra.

El religioso Pervost describió cómo eran los yamana y cómo los diferenciaba de un grupo a otro. Schapenham describió muy bien la canoa de corteza y temas como la pintura corporal, color de la piel, estatura, cabellos, dientes, figura, vestimenta, chozas, armas, arpones y religión entre otros temas. Sobre la canoa, además de su forma de góndola, describe su construcción y la longitud que variaba de 10 a 16 pies. Este informe fue escrito y publicado en 1626 dentro del diario de a bordo de la "Amsterdam", nave insignia de la Flota Nasávica, 206 años antes del de Fitzroy y no fue tomada en cuenta frente al informe de este último.

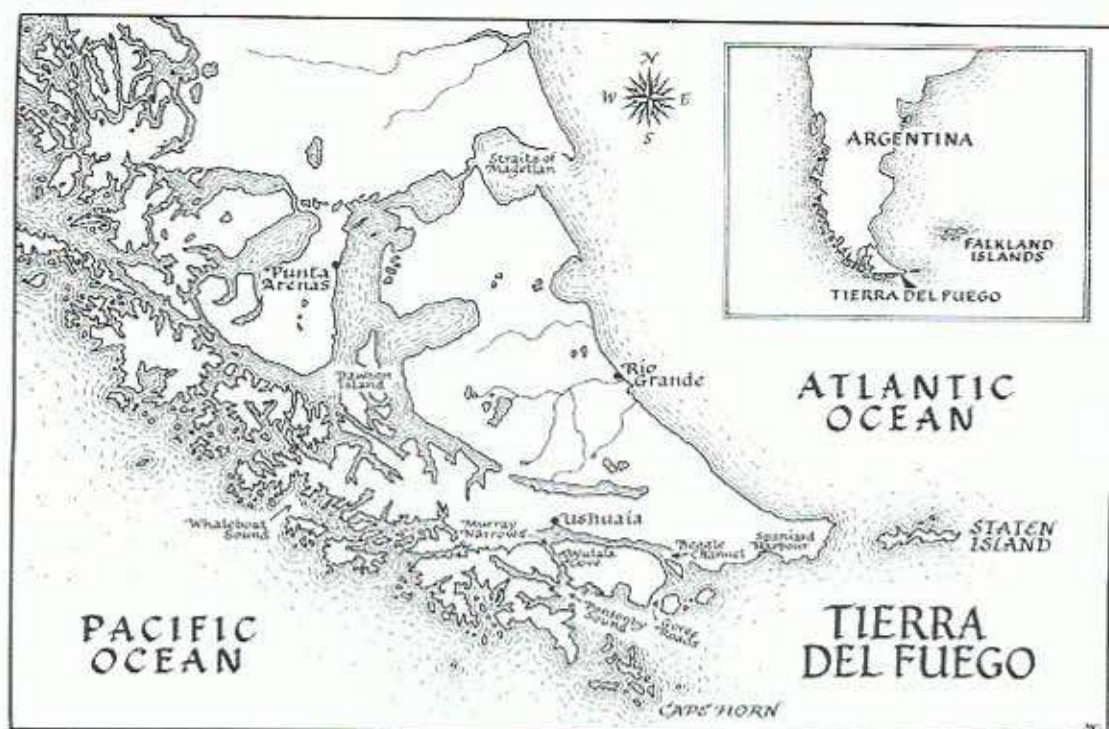
Aunque parezca mentira, vivían en perfecta armonía con la naturaleza desde unos 6.000 años antes de la llegada del europeo. Éste, tratando de civilizarlos, los llevó a la extinción al tratar de cambiarlos de nómades acuáticos a vivir en casas, cultivar la tierra, vestirlos y proveerles de una nueva alimentación, con la mejor de las intenciones, sin duda, para aliviar su vida tan pesada y riesgosa, pero que acabó con ellos. Las enfermedades traídas por el europeo eran verdaderas epidemias que acabó con la vida de miles, al no tener las defensas necesarias. Así, el censo de 1888 indicaba que había unas 3.000 almas y pasaron a ser no más de 2.000 en pocos años, para llegar a menos de un centenar a comienzos del siglo XX. También influyó la llegada de los buscadores de oro que trajeron el alcohol, principal factor de pérdida de sus valores, y la actividad de los cazadores de lobos marinos que, por obtener pieles, los dejaron sin su alimento principal, como así también que les impedía untar sus cuerpos con la grasa de estos animales, que los protegía del frío, como los esquimales del norte. Es la siempre vigente historia, y que aun pasa en nuestro continente americano, lamentablemente, en la Amazonia, que pueblos o grupos más fuertes, más numerosos y con mejor tecnología ocupan el lugar de habitación del pueblo originario. Lo vemos también en la historia de otros continentes, que desplazan al grupo más débil a lugares de suelos más pobres no respetando sus tradiciones y sus lugares sagrados. Esta debilidad y vulnerabilidad se debe a que estuvieron aislados del conocimiento de las nuevas ideas y tecnologías que imposibilitan su comprensión y su adaptación, con algunas excepciones, porque siguen viviendo en comunión con la naturaleza como lo habían aprendido de sus mayores.

* * *

El estudio de la obra del Capitán Allen Gardiner y Thomas Bridges es importante para conocer de primera mano el comportamiento de los indígenas yamanas o yahganes, como así también el nacimiento de Ushuaia.

CAPITÁN ALLEN GARDINER Y THOMAS BRIDGES EN LA REGIÓN DEL CANAL BEAGLE

Hay que destacar estas dos figuras históricas en la evolución de la región del Canal Beagle hacia su civilización occidental como la conocemos hoy. El extraordinario libro de E. Lucas Bridges, "UTTERMOST PART OF THE EARTH" ("El último confín de la Tierra") documenta esta evolución en base al diario de su padre, Thomas Bridges, y de su propia observación. Fue a través de la acción misionera anglicana que el Capitán Gardiner quiso catequizar al indígena con el convencimiento de que le ayudaría a llevar una vida mejor, con menos sufrimiento y con mayor alegría. Pero, los indígenas yamanas se de-



JEMMY BUTTON
(1833)



YORK MINSTER
Perfil (1833)



YORK MINSTER
Perfil (1832)



JEMMY BUTTON
(1834)

(Fuente: Savage, Nick Hazlewood)

fendieron como pudieron, con orgullo y hasta con la vida, su territorio y su forma de vida.

Lucas Bridges explica en su primer capítulo los intentos ingleses de conocer y conquistar el Canal como alternativa al Estrecho de Magallanes o simplemente para conocerla, destacando la presencia de **Jimmy Button**. En el capítulo dos, se extiende en la biografía del **Capitán Allen Gardiner** que fundó la Patagonian Missionary Society (Sociedad Misionera Patagónica) en Inglaterra y que tuvo un fin dramático en Puerto Español (Spaniard Harbour) en la Isla Grande de Tierra del Fuego. Su padre Thomas Bridges continuará su obra con gran coraje y sabiduría. Creían importante la cristianización y el aprendizaje de formas de cultivar y criar ganado para suavizarles la vida tan difícil que llevaban. *“El Capitán Allen Gardiner había estado en contacto con tribus incivilizadas durante sus viajes a puntos distantes del Imperio. Era fuerte, atlético y una figura popular en la Royal Navy, pero perdió a su esposa en 1834 cuando tenía 40 años de edad, lo que hizo que se retirara de la Marina Real y se dedicara a predicar el Evangelio entre los herejes”*, comenta Lucas Bridges en el libro mencionado.

La primera vez que Gardiner fue al sur en su misión fue en enero de 1848 acompañado por cuatro marinos, partiendo de Inglaterra en el buque (barque) “Clymene” que iba a Lima con carbón. El capitán del buque había accedido a llevarlo a Tierra del Fuego con su pequeño barco ballenero, chinchorro y ración para seis meses. Gardiner tenía esperanza de encontrarse con Jemmy Button, el pequeño indígena que había sido llevado a Inglaterra por el Capitán Fitzroy junto con otros tres, Fuegi Basket, Boat Memory y York Minster quienes habiendo estado en Inglaterra por cuatro años y recibido muchos regalos, incluso de la Reina, fueron vueltos por el mismo Capitán FitzRoy a su tierra.

El hecho de que si fueron o no estos indígenas a Inglaterra es un tema controvertido. Lucas Bridges, muy valorado por su integridad, así como el historiador Nick Hazlewood lo aseguran, incluso con grabados en su libro *“SAVAGE, The life and Times of Jemmy Button”* (SAVAGE, la Vida y Tiempos de Jemmy Button), hay otros que lo niegan. A continuación, está la descripción en un párrafo textual, cuando los tres yamanas se encuentran con el rey Guillermo IV en el palacio de St. James. Boat Memory cuando llegó a Plymouth fue internado en el Hospital Naval, donde murió de viruela. De este hecho y el viaje de Fitzroy en el *“BEAGLE”* se ocupa Lucas Bridges, en su libro, *“El último confín de la Tierra”*, prácticamente en todo su primer capítulo.

Según dice Bridges, Fitzroy esperaba ya ansioso a sus hombres que habían ido a reconocer el terreno y los canales de la región y ya sobre aquél que descubriría como el canal que lleva el nombre de su barco *“Beagle”* aparecieron sus hombres en una balsa de corteza. Al lado de ellos venían cuatro

yamanas que Fitzroy los invitó a subir a su barco y llevar a Inglaterra como huéspedes para empezar su cristianización. Les pusieron el nombre de York Minster, muchacho fuerte de 20 años; Boat Memory, el más inteligente del grupo, una niña pequeña de nueve años que llamaron Fuegia Basket y un joven 5 años mayor que Fuegia, que lo llamaron Jemmy Button, o como lo escribe Bridges, Jimmy. Aquí escribe Bridges:

Cuando llegaron a Inglaterra, Boat Memory fue a un hospital naval en Plymouth donde murió de viruela. Los otros fueron vacunados y alojados a expensas de Fitzroy en la casa del pastor, Reverendo William Wilson, at Walthamstow, cerca de Londres. Fueron enviados al colegio donde fueron instruidos en las artes de la carpintería y jardinería. ... Alrededor de nueve meses más tarde de su llegada, Fitzroy y sus tres protegidos fueron invitados a presentarse al rey Guillermo IV en el palacio de St. James. ... Los Fueguinos vivían, según se decía, prácticamente desnudos en sus horribles canoas de corteza, comiendo lobos marinos, pájaros y pescado, cuando no se comían unos a otros. Sin embargo, ahora se volverían cristianos bajo el severo cuidado del Rev. W. Wilson y llevarían el Evangelio y las comodidades al resto de sus congéneres. ... Ahora, limpios e impecablemente vestidos se presentaron ante al rey y a la reina...

Que aparentemente tuvieron mucho éxito, especialmente la dulzura de Fuegia ya que la reina Adelaide le puso su cofia en la cabeza de la niña y el rey le dio uno de sus anillos, además de dinero. Dice Bridges, *Uno se pregunta cuántas niñas de alto rango que habrían hecho cualquier cosa para ser presentadas en la Corte envidiaban a esta niña fueguina, un honor que le correspondía a ellas.*

Tres años más tarde, volviendo de Inglaterra, el Beagle ancló en Goree Roads, y Fitzroy, Darwin, Mathews y los tres fueguinos se fueron en barcos pequeños tipo balleneros con lo que le habían regalado a los indígenas en Inglaterra. Entraron en el canal Beagle, cruzaron los Murray Narrows hasta Wulaia, en la costa oeste de la isla Navarino, donde los dejaron otra vez en su tierra, donde se construyeron tres viviendas; una para Mathews, otra para Jemmy Button y otra para Fuegia que Mathews casó con York Minster. Además, se hizo una huerta. (Lucas Bridges, "Uttermost part of the Earth", pág.32).

* * *

El buque mercante interoceánico "Clymene" que llevaba a Gardiner no podía entrar hasta Wulaia donde estaba Jemmy, así que desembarcó a la comitiva en Banner Cove, en la isla Picton. Pero Gardiner, conociendo la hostilidad de los indígenas yamanas por un lado, y ya estaban entrando al invierno por el otro y la presencia de una tormenta extraordinaria en esos momentos fueron factores decisivos que hicieron que Gardiner cambiara de

opinión, desistiendo de la misión, y volvió a embarcarse con sus cuatro marineros. La frustración le dejó un sabor amargo, pero había sido una sabia decisión. "Estaba decepcionado, pero no derrotado," escribe Bridges.

En septiembre de 1850 vuelve al sur en el "Ocean Queen" mejor preparado: trajo dos barcos de metal de 24 pies de largo, cada uno con su chinchorro. Sus acompañantes fueron el Dr. Richard Williams, un joven catequista llamado John Maidmant, Joseph Erwin que era carpintero y tres pescadores de Cornwall. Estaba bien preparado. Desembarcaron en Banner Cove nuevamente con la esperanza de encontrarse con Jimmy Button. La última vez que se les vio fue parados sobre la cubierta de sus pequeñas embarcaciones, sin sombreros, cantando himnos mientras el "Ocean Queen" desaparecía detrás de una pequeña saliente que encerraba la bahía. El resto de la historia se pudo componer gracias a las cartas y diarios que se encontraron un año después desperdigados entre los cuerpos en descomposición de los infortunados misioneros. Esta historia ha sido escrita en varios idiomas, pero la versión del Dr. Armando Braun Menéndez, refrendado luego por Lucas Bridges, es la más correcta.

En cuanto desembarcaron, arreglaron sus vituallas, pero para su horror, se dieron cuenta de que se habían dejado las armas en el OCEAN QUEEN. No encontraron a Button, pero los yaganes, tribu canoera, se juntaban cada vez en mayor número alrededor de ellos pidiendo cada vez más cosas, volviéndose cada vez más amenazantes. De allí que decidieran no acampar en tierra, sino en sus barcos. Los indígenas cargaron sus canoas con piedras, una forma



YAHMANES EN SUS CANOAS DE CORTEZA.

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).

de ataque, ya que eran extraordinarios tiradores alcanzando siempre su objetivo. Gardiner ordenó salir a alta mar, y los indígenas los siguieron en sus canoas a gran velocidad. Los barcos de Gardiner eran muy pesados para remar y los indios pronto los capturarían lo que significaba una muerte segura cuando una brisa salvadora los llevó a mar abierto, dejando atrás a sus iracundos perseguidores. Encontraron una pequeña caleta para resguardo que llamaron *Bloomfield Harbour*, pero los indígenas los vigilaban continuamente, así que debieron volver al mar. Una fuerte tormenta los agarró llevándose los dos chinchorros y mojando sus alimentos. Es muy extraño que Gardiner, un experto navegante, no se volviera en ese momento a las islas Malvinas, pero él había dejado en Puerto Español (*Spanish Harbour*) en una botella varias cartas y un mensaje para que vinieran a buscarlo y confió en el azar pensando que un barco pasaría en seis meses, pero tuvo mala suerte. Son esos errores humanos. Vivían en los canales, fundamentalmente, esquivando a los aborígenes que habían ido a salvar, hasta que finalmente eligieron Puerto Español, en la Bahía Aguirre en la Isla Grande de Tierra del Fuego. Fue una buena opción porque es tan desolada su costa que sería difícilmente elegido por los canoeros y hombres de a pie. Y allí empezó el desastre con la falta de alimento, el escorbuto y la debilidad consecuente y los misioneros empezaron a morir de a uno, siendo Gardiner el último que murió en la orilla tratando de llegar al barco donde vivía como lo encontraron un año después.

Hay muchas historias de esta índole que muestran el coraje de estos hombres movidos por la responsabilidad del deber contraído, por el honor y la esperanza donde la mayoría murió de inanición y frío, no por canibalismo como Darwin suponía. La soledad y el silencio como los colores tenues y borrosos de estas regiones frías también pueden producir la desesperación.

SE INSISTE EN EL PLAN GARDINER

El plan pensado por Allen Gardiner fue fundar un asentamiento en las islas Malvinas y comprar un buque que fuera periódicamente a Tierra del Fuego y contactarse con *Jemmy Buttton*, *York Minster* y *Fuegia Basket* que el Capitán *FitzRoy* había llevado a Inglaterra 20 años antes. Si esto resultara posible, podría llevar algunos fueguinos a las islas *Falkland* o *Malvinas* para que surgiera una amistad o comprensión con los misioneros facilitando así su cristianización y la de sus congéneres en el sur. El Rev. *George Pakenham Despard B.A.*, pastor de la localidad de *Lenton*, *Nottinghamshire*, era secretario honorario de la fundación *Gardiner* en Inglaterra. Aparte de su familia, había adoptado dos niños, uno de ellos siendo *Thomas Bridges* que nació en *Bristol* en 1842. Y así esta familia se fue a las *Malvinas* para continuar la



GRUPO TEHUELCHÉ PATAGÓNICOS.

(Fuente: Museo Marítimo de Ushuaia).

misión de Gardiner. Thomas Bridges tenía entonces 13 años. La sociedad misionera compró una buena goleta de dos mástiles en Inglaterra al que le pusieron el nombre de "Allen Gardiner" y arribó a las Falklands tres meses después. Eligieron la isla Keppel (Vigia), una isla inexplorada de 2.500 km², al norte de la isla occidental, construyeron casas con huertos y un año después se fueron a Tierra del Fuego a continuar con el plan Gardiner. El buque era capitaneado por el Capitán Parker Snow. Llegaron a Wulaia y enseguida aparecieron las canoas de los yamanas con Jimmy Button al frente sin ningún vestigio de haber estado cuatro años con los ingleses en Inglaterra. Parker Snow trató de persuadir a Jimmy que fuera con ellos a Malvinas, pero no pudo convencerlo como tampoco que tratara de convencer a los otros. Volvieron a Malvinas. En octubre de 1859, el "Allen Gardiner" se prepara para retornar.

Partió el buque y llega al sur de la isla Navarino sin dificultades; atraviesan la bahía Nassau y llega a Wulaia con algunos yaganas que provenían de Malvinas. El capitán del barco era ahora Robert Fell. Al arribar, la tripulación se quejó de que les faltaban cosas. Y así, antes de desembarcar los indígenas, les revisaron los bultos encontrando lo que les faltaba. Esto hizo enojar a los tripulantes como a los indígenas.

Luego de este incidente, desembarcaron todos y construyeron en una semana de neblina y lluvias, una capilla, la primera de la región. Terminada la pequeña capilla, los misioneros bajaron del barco donde vivían, armados solamente con la Biblia para el primer servicio. Garland Philips, el catequista, guiaba a la comitiva con un himno. En el barco solo quedaba Alfred Cole, el cocinero, que miraba todo desde el buque. Y desde allí también vio el ataque de los indígenas que mataron a todos con lanzas y piedras entre gritos y llantos. Cole, espantado, dejó el barco y remó a la otra orilla y se escondió en el bosque, perseguido por los canoeros. En tierra, solo salía de noche para cazar. Vigilado permanentemente, tres meses

después lo tomaron prisionero y vivió otros tres meses con los yamanas que le perdonaron la vida.

A los cinco meses de haber partido el ALLEN GARDINER, Despard estaba preocupado. En cuanto el NANCY llegó a Puerto Stanley, lo envió a buscar el barco perdido. Lo encontró en Wulaia totalmente desmantelado y a Cole casi loco que contó lo sucedido. Jimmy Button sí aceptó ahora ir a Malvinas para atestiguar lo que pasó, pero dijo todo lo contrario de Cole, defendiendo a su gente. Pero, después de esta masacre, todo cambió en los indígenas porque tuvieron miedo a la represalia ya que el enemigo tenía mejores armas. De allí en más fue mucho más factible la conversión del indígena.

THOMAS BRIDGES

Despard tuvo que volver a Inglaterra, pero Thomas optó por quedarse a seguir la obra de Gardiner en Tierra del Fuego en vez de tener la seguridad y el confort de Inglaterra. Tenía dieciocho años y quedó a cargo de la administración de Keppel Island. Lo primero que se dio cuenta fue que tenía que aprender el idioma de los indígenas, y así empezó clases con un matrimonio yamana que había venido de Tierra del Fuego. Con el sistema Ellis compiló un diccionario que le llevó varios años (hoy está en el Museo Británico). El yamana es un idioma extraordinariamente rico ya que cada cosa tiene muchos nombres de acuerdo a la posición que esté. El Rev. What H. Stirling vino a subrogar a Despard. Había sido el Secretario Honorario de la Sociedad y cuando llegó a Keppel quedó asombrado por el conocimiento de Bridges del idioma yamana y así lo llevó a Tierra del Fuego a fines de 1863 como intérprete. Era su primera visita. Los yamana, al ver que hablaba y entendía su idioma, se abrieron y su miedo a la represalia disminuyó. Había muy pocos indígenas ahora, posiblemente debido a alguna epidemia. Jimmy Button todavía vivía y tenía tres hijos varones, uno de los cuales fue a Malvinas con Bridges y Stirling.

A fines de 1867, ya por cartas del Rev. Stirling y el diario de Thomas Bridges, se sabe que un pequeño número de indígenas habían construido una cabaña de madera y tenían cabras en un piquete en la isla Navarino. El lugar elegido era Laiwaia, cerca de los Murray Narrows que separa a Navarino de la isla Hoste. Pero ya los hombres blancos estaban buscando un lugar entre las islas para su establecimiento. Se elige Ushuaia, que en yamana quiere decir "bahía profunda", porque tenía un buen acceso, una bahía protectora, un valle de tierras ricas y cerca de los yamanas de la isla Navarino. Y allí se empiezan a construir pequeñas cabañas para un número pequeño de indígenas y la iglesia. Thomas Bridges es llamado a Inglaterra para su consagración como diácono por el Obispo de Londres. Tenía 25 años. Allí conoce a Mary Vardar, de la localidad de Harberton, con quien se casa a los pocos meses

para volver a las islas Malvinas. Mary fue su gran compañera y tuvieron a su primera hija, Mary en estas islas. Más tarde, en Ushuaia tendrán sus otros hijos, entre ellos, Lucas, el autor del libro mencionado. Cuando Thomas Bridges volvió a Ushuaia dejando a su esposa en Port Stanley para que tuviera a su hija, la encontró organizada. Sus habitantes no se habían peleado por los celos y la envidia de que unos tuvieran sus casas y otros no. Y así, a medida que se acercaban más y más yamanas y selk' mans u Onas, les convenía de que ya todos tendrían sus casas, pero era importante ir despacio y de a poco. De las Malvinas les llevaba huevos de pingüino y gansos ya que escaseaban en estas islas de Tierra del Fuego porque aquí había una población relativamente grande, mientras que en Malvinas donde no había aborígenes había superávit de huevos. (El huevo de pingüino es muy cotizado porque se pueden comer hasta un año después).

En 1871 se instalan en Ushuaia junto con el matrimonio Lawrence que vinieron de Malvinas, habiendo llegado antes de Inglaterra junto con el matrimonio Lewis. Dos años después, Thomas Bridges renuncia a la misión y visita al perito Francisco Moreno, a Bartolomé Mitre y al Gral. Roca para que le cedieran tierras en Tierra del Fuego. Así se le concedió 20.000 hectáreas aproximadamente a 60 kilómetros al este de Ushuaia, a la vista del monte Olivia y todo a lo largo del Canal Beagle. Llamó a la estancia "HABERTON" por el lugar donde nació su señora y vivían sus suegros Vardar. Introdujo el ganado vacuno y lanar con gran éxito. Hoy es una de las grandes atracciones



VISTA A TRAVÉS DE LA BAHÍA DE USHUAIA SOBRE CANAL BEAGLE.
MONTE OLIVIA EN EL CENTRO AL FONDO, LUGAR DE LA ESTANCIA HABERTON.

(Foto: Lucas Bridges).



DENSOS BOSQUES DE PINOS DE LOS CANALES FUEGUINOS.

(Foto: Lucas Bridges).

turísticas del lugar. En 1884, el gobierno argentino localiza la subprefectura en Ushuaia izando el pabellón argentino. Thomas Bridges la aceptó y así se ayudaron mutuamente. El gran misionero y pionero de la región fueguina murió en 1898 en viaje a Buenos Aires a los 56 años.

Los indígenas que no estaban protegidos en la estancia Haberton o por los padres salesianos fueron exterminados por aventureros como el rumano Julius Popper o por la fiebre del oro.

Cruzado el canal de Magallanes, entramos ya en la Isla Grande de Tierra del Fuego donde se destaca Río Grande, importante centro de pesca de truchas gigantes que llegan a pesar 14 kilos. Éstas atraen a deportistas de todas partes del mundo que en exclusivos “*lodges*” reciben hasta presidentes y reyes. La costa atlántica de la Isla Grande termina en Cabo de San Diego marcando el Estrecho de Le Maire. El extremo oriental de la isla fue bautizado por el explorador rumano Julio Popper (1886) con el nombre de Península Mitre. Isla de los Estados está separada de la Isla Grande de Tierra del Fuego por el estrecho de Le Maire. Este accidente geográfico hace que las fuertes corrientes y diferencias de mareas produzcan los famosos “*tide rips*” (corrientes de marea) con un fuerte oleaje caótico que en caso de tormenta causa temor hasta al mejor marino. Aun así, todos los buques que salen de Ushuaia como cargueros, buques mercantes, cruceros y de vela, entre otros, salen todos por allí.

La Isla de los Estados son las últimas estribaciones de la Cordillera de los Andes que se sumerge para reaparecer en la Península Antártica formando una gran cadena montañosa submarina en forma de arco. Algunos de los picos que emergen formaron las islas de los archipiélagos **Georgia del Sur**, **Sándwich del Sur** y **Orcadas del Sur**. Aquí predominan, por lo tanto, las montañas y un clima muy árido y frío, pero aun así está creciendo el interés turístico debido a un ecosistema único.

GRYTVIKEN

Este interés turístico se incrementa en las Georgia del Sur donde todavía existen los remanentes de una decena de factorías de ballenas abandonadas en el puerto de Grytviken. Todavía están sus casas e iglesia, además de un museo. Este puerto ballenero, fundado por noruegos, tuvo mucha actividad desde 1902 hasta 1935 aproximadamente ubicada sobre la bahía Grytviken donde existía el pueblito con cine incluido. Había un astillero y una factoría donde faenaban ballenas y hasta pingüinos por su aceite que se hacía con un equipo Alfalaval, de los mejores de la época, que se movía con energía eléctrica que se obtenía de una pequeña represa cerca de allí. Este equipo que se ubicaba cerca de la rampa por donde subían las ballenas, separaba los sólidos de los líquidos.

SIR ERNEST SHACKLETON (1874 - 1922)

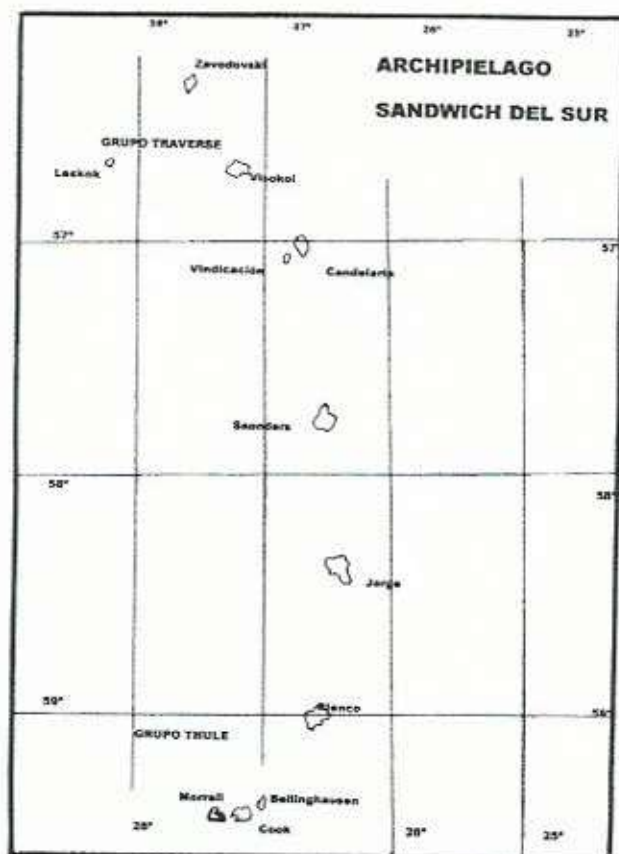
A la vuelta de la bahía se encuentra la sepultura del extraordinario explorador irlandés de las regiones antárticas, Sir Ernest Henry Shackleton, quien estuvo a punto de llegar al Polo Sur antes que el explorador noruego Roald Amundsen y el británico Sir Robert Falcon Scott llegaran en 1911, pero que desistió sabiamente porque no le alcanzaban los víveres para su viaje de retorno, cuando estaba sólo a pocas millas (97 millas: 88° 23' S - 162° Longitud) de llegar al punto del Polo Sur geográfico. Su proyecto eventualmente era conectar el Mar de Weddel al Mar de Ros por el Polo Sur. Su famoso buque, el "Endurance", de 300 toneladas, era un velero mixto de tres palos, con motor a vapor, que quedó encerrado entre los hielos el 27 de Octubre de 1915 y que luego fue descuartizado por el hielo mismo hundiéndose en las aguas profundas (noviembre 21, 1915). Era la tercera expedición a la Antártica del explorador.

En Montevideo, "Se supo que el "Endurance" se había perdido en el mar de Weddel y sus náufragos, después de una azarosa deriva sobre los hielos, habían llegado en los botes a la Isla Elefante", escribe el Capitán de Corbeta Juan José Mazzeo, gran conocedor de la historia marítima. Esta isla es la más boreal de las Islas Shetland del Sur. Allí los dejó Shackleton y se embarcó junto a cinco de sus hombres y navegaron en aguas peligrosas a buscar ayuda. Así partió el 24 de abril de 1916 hacia el norte; primero a las Georgia del

Sur, desde donde zarpó el ballenero noruego "Cap. Thom", y no dio resultado; luego navegó a las Islas Falkland o Malvinas, y no obtuvo ayuda. Las autoridades de las islas Malvinas no lo pudieron ayudar porque era plena guerra (Primera Guerra Mundial) y habían pasado por la llamada Batalla de Falkland contra los alemanes y el buque alemán "Dresden" había escapado. Resultado de esto, es que decidieron que no podían distraer buques para el salvataje. Se mandó por radio el pedido a Montevideo y Argentina, y Montevideo, sigue escribiendo el Capitán Mazzeo, con gran conciencia marítima, "se conmovieron y comprendieron la importancia que tenía para ellos la reaparición del explorador británico Sir Ernest Shackleton en las Islas Malvinas a quien se daba por muerto." "En Montevideo, sigue Capitán Mazzeo, debido al ofrecimiento de un grupo de oficiales de la marina militar, se preparó una expedición de rescate a bordo del "Instituto de Pesca N°1", un buque arrastrero al que se le dotó de electricidad, radiotelegrafía, víveres especiales, ropas polares, trineos con sus perros, un botiquín sanitario y armamento, en una operación de cuarenta y ocho horas, entre el 6 y 8 de junio de 1916". Junio; ya estaban en invierno. Armadores privados fueron los que ayudaron a equiparlo. "La expedición era comandada por el Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety, secundado por los alféreces Camps, Sanmartín y Castells, el Jefe de Máquinas Ramón Folch y tripulantes de buques de guerra y del propio pesquero... así como un teniente de la reserva de la marina británica". Navegaron a las Malvinas, y allí embarcó Shackleton y dos oficiales de su expedición, más agua y alimentos, zarpando para el sur el 17 de junio. "Navegaron entre los hielos a partir del 20 a la noche y el 21 por la mañana observan los picos de Elefante." "Luego de maniobrar entre los hielos se encuentran ante un cinturón de veinte millas de ancho que les impide acercarse a la isla". Lo intentaron cuatro veces, desde distintos frentes. "... y mientras los oficiales uruguayos deseaban atravesar esa faja en trineo con los perros y continuar maniobrando con el buque, la cerrada oposición de Shackleton obligó al Comandante a reunir un consejo de oficiales que tras una intensa discusión aceptó el criterio del explorador irlandés." Shackleton conocía los hielos como nadie, y sabía que el "IPB1" correría el mismo riesgo que el "Endurance", quedar atrapado por los hielos. "Cuando se quiso dejar el área, continúa el Capitán Mazzeo, el cinturón de témpanos se había ensanchado en sesenta millas más, poniendo al buque en verdadero riesgo; debido a los esfuerzos, se inutilizó la máquina, por lo cual debieron navegar a vela para el regreso." "En Stanley, unos técnicos del crucero británico "Glasgow" repararon la propulsión del buque uruguayo y Elichiribehety insistió junto a sus hombres en volver al sur, pero Shackleton, tras una confusa actitud, prefirió pasar a Chile a buscar auxilio, el que posteriormente fue efectivo para el rescate." Fue muy doloroso para el capitán uruguayo, de origen vasco, y su tripulación no poder completar la misión y dejar esos hombres en las tierras congeladas de Isla Elefante. "Desde Montevideo, se comprendió el punto de honor que estaba en juego para los expedicionarios



*GRYTVIKEN Y LEITH
EN LA ISLA SAN PEDRO.*





NAUFRAGOS DEL ENDURANCE EN EL MOMENTO DEL RESCATE.

Tomada de Shackleton's *Incredible Voyage*.

Se dice que fue la peor historia de supervivencia que conoce el hombre moderno; la segunda, los sobrevivientes de la caída del avión en los Andes en 1972.

Shackleton tenía varios proyectos para la Antártida, pero, lamentablemente, falleció antes. Fue enterrado en Grytviken por su viuda, contemplando la voluntad de su esposo. Se encuentran allí varias placas de bronce, entre ellas de Uruguay y de Argentina.

* * *

En el **Cabo San Diego** se instaló un faro en 1934 para ubicar la entrada del Estrecho de Le Maire.

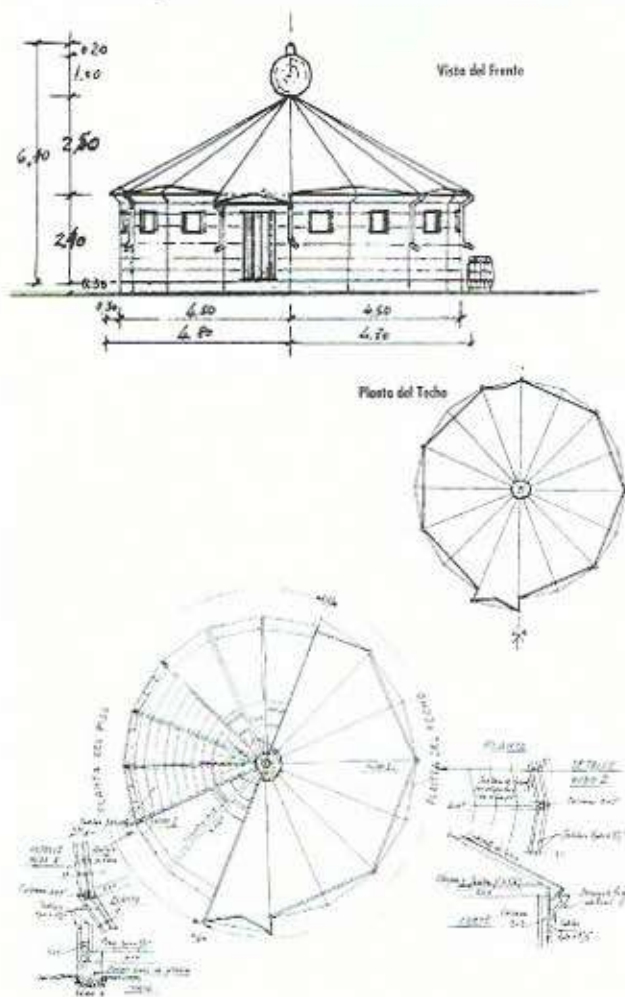
En **San Juan de Salvamento**, bahía que está en el oriente de la Isla de los Estados se instaló primero el faro, inaugurándose el 25 de mayo de 1884, conocido como el **El Faro del Fin del Mundo** por la novela de Julio Verne. Era el único faro entre Buenos Aires y la Antártida o para los que viraban el Cabo de Hornos para Valparaíso. Lo buscaban intensamente para poder ubicarse fehacientemente porque como siempre está nublado no podían tomar alturas de las estrellas o de la luna y pocas veces del sol. El **Museo Marítimo de Ushuaia** recuperó los restos del antiguo faro y mantiene el nuevo conjuntamente con la Armada Argentina y la Asociación de Amigos de la Isla de los Estados con Enrique Inda, como iniciador de la idea.

"Una luz brilla en el Fin del Mundo..." (Julio Verne 1828 - 1905) que indica el comienzo de lo desconocido...

FARO DEL FIN DEL MUNDO

En 1884 se construye, en la inhóspita Isla de los Estados, un lugar barrido por el viento y las lluvias, separado de Tierra del Fuego por un estrecho agitado y borrascoso, el Faro de San Juan de Salvamento y una Subprefectura que tenía la función de estación de salvataje. El faro recibió el nombre de «Faro del Fin del Mundo» debido a la novela que escribiera Julio Verne (*Le Phare du Boute du Monde*. Dic.1905). Era la única luz que tenían los navegantes en el mar austral. Como dice el Licenciado Vairo: «*La isla era el Cabo Cañaverl de la época. Más allá estaba lo desconocido, la Antártida*». Llegaban barcos de varios países, preparaban la salida y partían en expedición.

Fue así como a mediados del año último el contralmirante Horacio Fisher reflató la idea del faro y convocó a dos especialistas en piezas históricas: el director del Museo Marítimo de Ushuaia, Lic. Carlos Pedro Vairo, y su colega del Museo del Fin del Mundo, Oscar Zanola. En una reunión decisiva, Vairo y Zanola forjaron la idea de salir al rescate del faro, traer su despojo y levantar una réplica en Ushuaia, para que quedara a la vista de todos. Es así como en 1995 se firma un convenio entre el Museo Marítimo de Ushuaia, el Museo del Fin del Mundo y la Armada Argentina para realizar el relevamiento histórico-humano de San Juan de Salvamento. Los trabajos se desarrollan en el cementerio, el muelle, la Subprefectura y el Faro.



Fuente: *La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo*.
Lic. Carlos Pedro Vairo

traer una réplica en Ushuaia, para que quedara a la vista de todos. Es así como en 1995 se firma un convenio entre el Museo Marítimo de Ushuaia, el Museo del Fin del Mundo y la Armada Argentina para realizar el relevamiento histórico-humano de San Juan de Salvamento. Los trabajos se desarrollan en el cementerio, el muelle, la Subprefectura y el Faro.

No estaba en el espíritu de ninguno de ellos rescatar el faro sólo porque lo hubiera mencionado Verne. A decir verdad, más que méritos literarios, el faro tiene por sí mismo un notable valor histórico. El faro fue guía de infinitos barcos que, a partir de su emplazamiento por el alférez Augusto Lasserre, vieron facilitado su camino hacia el océano Pacífico. De todos modos, a menudo las embarcaciones zozobraban, víctimas de olas inmensas y de rocas trai-

cioneras. Pero de inmediato salían al rescate los torreros y los marineros de la subprefectura naval, emplazada a pocos metros de distancia.

En febrero del año 1997 los restos del faro finalmente llegaron a Ushuaia, a bordo del rompehielos **ARA Almirante Irizar**, que volvía de la Antártida y que antes pasó por la Isla de los Estados. En base a los planos (vista de frente - planta del techo y vista medio frente-corte radial-sistema de iluminación) elaborados por el Ing. Civil Mirón Gonik, y gracias al relevamiento arqueológico, realizado en los restos originales del faro y especialmente en sus cimientos, se construyó varios meses después, una maqueta en escala 1/1. La réplica fue inaugurada en el Museo Marítimo, el 3 de Octubre de 1997. No era mucho lo que se conocía del faro original. La poca información provenía de los detallados relatos de **Roberto Payró**, que viajó por estas tierras como periodista del diario argentino La Nación. Hoy en día hay una réplica del Faro del Fin del Mundo en el lugar original donado por Francia, no por la importancia histórica del faro en sí, sino como recordatorio de Julio Verne.

En el interior del faro en Ushuaia se muestran los trabajos de índole arqueológicos realizados en San Juan de Salvamento e Isla de los Estados y se recrea la vida de los guarda faro, también conocidos como «torreros». Los seis hombres a cargo del funcionamiento del faro pasaban largos meses en la isla, dispuestos a vivir de espaldas al mundo, envueltos en la bruma y en la



LA CASETA DE MADERA DEL FARO SOBRE LOS ACANTILADOS DE LA ISLA DE LOS ESTADOS. ÚNICA FOTO ORIGINAL. Tomada de *La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo* de Carlos Vairo.

cruel desolación de la isla. Ahora, con las cosas que encontramos, estamos seguros de cómo vivían -dice Vairo-. Sabemos qué uniformes usaban, qué bebidas tomaban, qué platos comían y hasta qué publicaciones leían.» *Los torreros ya no fueron necesarios cuando el Faro del Fin del Mundo dejó de brillar, en 1902. Por cierto, su verdadero nombre era San Juan de Salvamento, y fue reemplazado en un islote cercano, Isla Observatorio, por otra luz, más joven, acaso más vigorosa, pero sin duda menos audaz que él, testigo de mil hazañas*, escribe el Lic. Vairo en su libro, "La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo."

La isla Observatorio, al norte de la Isla de los Estados, es casi circular y totalmente plana, totalmente opuesta a la isla escarpada de la Isla de los Estados, sin ningún árbol y con vegetación de pastos duros. Allí se construyó un faro, como los veremos en toda la costa, donde los torreros vivieron todo el año, con corrales con ganado y hasta con un pequeño cementerio, hasta que se puso un sistema automático y se levantó el observatorio meteorológico y la estación magnética.

El Museo Marítimo editó un libro sobre «La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo» escrito por el Lic. Carlos Pedro Vairo, donde se puede encontrar en detalle todo lo relativo al tema.

Se construyó luego un PRESIDIO MILITAR en la Isla de los Estados que en 1899 fue trasladado a **Puerto Cook**, más al oeste y que, aunque más resguardado y con construcciones más cómodas, el clima seguía siendo terrible y con el agravante que no había nada qué hacer, excepto cortar leña para el fuego. Entonces se decide en 1902 trasladar la penitenciaría a **Ushuaia**, que reunía condiciones más benignas. En este presidio militar no había delincuentes peligrosos sino solo presos militares como ser soldados y marineros por desertores o causas de insubordinación o robo.

Existe un Destacamento Naval en **Puerto Parry**, y durante el verano en **Isla Observatorio**.

USHUAIA

LATITUD DEL LUGAR

FECHA Y HORA DE LLEGADA

La ciudad de Ushuaia, capital de la provincia de Tierra del Fuego, es quizás de las ciudades más bonitas del mundo, con una actividad económica intensísima y en crecimiento, con un puerto de aguas profundas que da lugar a que amarren buques de grandes dimensiones. Su nombre proviene del yámana que significa “bahía profunda”. Se ubica sobre el **Canal Beagle**.



VISTA DE USHUAIA SOBRE EL CANAL BEAGLE.

(Foto: Mercedes Christophersen)

CANAL BEAGLE

El **Canal Beagle** se ubica entre la Isla Grande de Tierra del Fuego por el norte y, de oeste a este, están las islas Stewart, O’Brien, Gordon, Hoste, Navarino, Picton, Lennox y Nueva por el sur. Se extiende por 280 kilómetros, comunicando los océanos Atlántico y Pacífico. Es muy profundo porque es una zona de hundimiento debido al plegamiento de los Andes en la era Terciaria y por la glaciación en la era cuaternaria que hundió el valle por el peso de los hielos. En esta época, un glaciar que bajaba de la cordillera de Darwin corría a lo largo de un valle longitudinal. Cuando llegó la era pos-glacial, el glaciar retrocedió, y el mar inundó el valle longitudinal. Este proceso de erosión se verifica por su lecho en forma de “U” típica de la erosión glaciar, como así también por las morrenas laterales o grandes rocas arrastradas por el hielo y que quedan estancadas a su costado y las rocas pulidas y arañadas por el hielo que muestran sus islas. Algo a destacar es que la forestación en esta región empezó hace 6.000 años.

En 1820, el buque "BEAGLE", comandado por el capitán (luego Vicealmirante) Robert Fitzroy fue enviado con otras cuatro embarcaciones a estudiar la región sur de América del Sur. En los siguientes cuatro años estudiaron en detalle la región fueguina y muchos de los nombres que se registran son de sus barcos, miembros de la tripulación o de héroes británicos. Así, llamaron a la isla que los recibió cuando un fuerte viento los arrastró, Lennox y donde anclaron, "Goree Roads". En otra oportunidad, esperaba Fitzroy con ansia a sus exploradores que habían ido a investigar una bahía, cuando aparecieron del sudoeste. Lo que ellos creían que era una bahía, era en realidad un hermoso canal de entre dos y cinco millas de ancho, paralelo al estrecho de Magallanes. A este canal lo llamaron BEAGLE por el buque de Fitzroy y al pasaje por donde salieron, "Murray Narrows", en honor del Teniente Murray, que se ocupaba de la expedición en chinchorros.

El Canal Beagle fue un motivo de diferencias entre Chile y Argentina desde su independencia en 1811. Luego de muchos acuerdos de límites y rompimientos de dichos acuerdos que los llevaron al borde de la guerra (1978) se realizó el último, con la mediación del Papa Juan Pablo II. Fue el 29 de noviembre de 1984, en Ciudad del Vaticano, durante la presidencia del hoy recientemente fallecido Raúl Ricardo Alfonsín (abril, 2009) que se firmó el acuerdo al que se le llamó **Tratado de Paz y Amistad**. Para este tratado, considerado de transacción, fue considerado el Tratado de 1881 y la mediación papal. El presidente argentino Raúl Alfonsín, luego de un plebiscito, firmó con Chile el acuerdo de límites definitivo en 1985 que los dos Congresos ratificaron, poniendo fin a estos conflictos de dos pueblos hermanos.

Su historia

Ushuaia nació en forma estratégica para asentar la soberanía de Argentina en el lugar (1884). Su comienzo fue muy duro dado que luego de la fiebre del oro (1886 - 1894) se pensó en realizar una colonización como la de Australia. Así que en 1896 comienza una Colonia Penal con hombres y mujeres con condenas largas que se ofrecieran voluntariamente a radicarse. También fueron enviados menores, pero al poco tiempo se cambió de idea y fue destinada para Cárcel de Reincidentes.

También funcionó un Presidio Militar que, desde 1884, estaba en Isla de los Estados en la Bahía de San Juan de Salvamento, muy cerca del famoso Faro del Fin del Mundo. Por razones humanitarias, se lo muda en 1899 a Puerto Cook, también en la Isla de los Estados y en 1902 a Bahía Golondrina, lado oeste de Ushuaia (todavía hoy se puede ver una de las casas cerca del Aeropuerto Islas Malvinas). En 1911, el Presidente de Argentina firmó el decreto que fusionaba el Presidio Militar con la Cárcel de Reincidentes.

Los penados recibían formación escolar y trabajaban en 30 talleres diferentes como ser herrería, carpintería, fotografía, lavado, sastrería y zapate-

ría entre otros. Aunque se los empleaba en la ciudad para construcción de calles, puentes, tendido de cañerías y red eléctrica, el trabajo en el bosque fue el más conocido para procurarse la madera necesaria para calefacción y los trabajos de carpintería y de construcción. Tenía el penal un tren de trocha angosta, con un recorrido de hasta 25 kilómetros que entraba al corazón de estos bosques para buscar la madera. Hoy día es de un gran atractivo turístico ya que recorre la región montañosa de árboles frondosos de enorme belleza.

También por razones humanitarias, en 1947 se cierra la cárcel traspasando las tierras a la Secretaría de Marina.

En enero de 1896 arribó a Ushuaia el primer grupo de 14 penados a bordo del buque "1° de Mayo". Así se inició la Cárcel de Reincidentes, habilitada provisoriamente en casas de madera y chapa. La idea era de colonizar con penales y es así como inmediatamente se enviaron 11 hombres y 9 mujeres voluntarias. Todos ellos eran convictos que habían delinquido nuevamente.

El antiguo presidio de Ushuaia es un lugar de atracción turística destacado dado que tiene cuatro museos. Así decimos que en Ushuaia funciona en el ex - presidio el Museo Marítimo de Ushuaia, donde se exponen modelos navales o maquetas que explican el descubrimiento de Tierra del Fuego y sus más importantes exploradores. Siendo un archipiélago, todo se realizaba navegando, desde los indios que eran nómades acuáticos (con sus canoas de



MUSEO DEL PRESIDIO DE USHUAIA.

(Foto: Mercedes Christophersen)

corteza) a los estancieros que para trasladar el ganado ovino lo hacían en sus veleros, hasta los escapes exitosos que se hacían mediante embarcaciones. El **Museo del Presidio**, el **Museo Antártico José María Sobral**, con una de las mayores colecciones del mundo de modelos navales de todos los países que participaron en la epopeya del descubrimiento del continente y la Conquista del Polo Sur (extraído de la guía Lonely Planet); y el **Museo de Arte Marino Ushuaia**, donde existe una colección de obras realizadas por artistas plásticos del Río de la Plata desde 1880 al presente.

El **Museo del Presidio**, de dos pisos, muestra la vida de los penados, así como muñecos representativos de famosos delincuentes que impresionan por su naturalidad.

La ciudad en sí, está creciendo en modernidad, apareciendo hoteles de cinco estrellas en las montañas que proporcionan una espléndida vista del puerto y de la ciudad. Ofrece lugares de esquí como Cerro Castor, al igual que viajes al interior para conocer glaciares o el viaje a la estancia **Harberton** de la familia **Bridges**. Está a 85 kilómetros de Ushuaia y fue la primera estancia de la región. El pastor anglicano Thomas Bridges la estableció en 1886 después de dejar la misión anglicana que dirigía frente a Ushuaia, donde hoy está el Barrio de la Misión (cercano al Aeropuerto viejo).

En la actualidad, la ciudad de Ushuaia, capital de la provincia de Tierra del Fuego, está cercana a los 60.000 habitantes. El turismo es uno de sus mayores factores económicos en la esfera privada. También hay algunas industrias, pero éstas son alentadas a que se establezcan en Río Grande. Ushuaia a lo largo del tiempo se ubicó como la ciudad del Fin del Mundo, si bien es cierto que existen otras poblaciones como **Puerto Toro** y **Puerto Williams** en Chile.

La semana que Ushuaia duplicó su población

Mucho se comenta sobre la zona como un lugar lleno de naufragios y grandes tormentas. Las fuertes e inesperadas tormentas son ciertas y los naufragios fueron muchos, pero en la época de los grandes veleros que doblaban el Cabo de Hornos, desaparecían como nada. Pero eso ocurría en el siglo XVII y cuando la región no estaba bien relevada. Otros afirman que al aparecer los vapores, las Compañías trataban de deshacerse de sus viejas barcas a vela estrellándolas o varándolas en algún lugar lejano y de esa forma cobrar el seguro.

Pero, hubo un naufragio en especial que afectó mucho la vida de Ushuaia y tuvo resonancia mundial. Todavía hoy se pueden apreciar recuerdos y vestigios de ese accidente, como ser el remolcador **St. Christopher** que está varado en la bahía muy cerca de la avenida Maipú (paseo costanero) que, junto con otros remolcadores, participó en el hundimiento final del "**Monte Cervantes**".

El hecho ocurrió el 22 de enero de 1930 cuando el moderno buque de pasajeros "**Monte Cervantes**", después de visitar la ciudad de Ushuaia, embistió unas rocas cerca del faro **Les Éclaireurs**. Al principio, quedó semihundido de proa y luego de un par de días se dio vuelta permaneciendo tumbado de costado hasta que en 1954, tratando de remolcarlo hasta la costa para desguasarlo, se fue a pique.

Este crucero turístico por los canales fueguinos era organizado por una empresa de Hamburgo que, junto con otros buques, recorrían Tierra del Fuego y otros destinos. Al ser un buque nuevo, prácticamente en su viaje inaugural, se había lanzado una fuerte campaña publicitaria tratando de interesar a lo más graneado de la sociedad. Así es que había muchos rosarinos (de Rosario de Santa Fe, Argentina), cordobeses (Córdoba, Argentina), "porteños" (del puerto de Buenos Aires) y de Montevideo, entre los cuales había estancieros, diputados, comerciantes y profesionales, muchos con sus familias. El buque, después del golpe, se inundó rápidamente y, si bien se salvaron los 1.100 pasajeros y tripulantes que estaban embarcados, la pérdida del equipaje fue casi total.

De esta forma, Ushuaia, con sus 800 habitantes y unos 500 presos vio duplicar su población para la madrugada del 23, cuando el buque de estación "**Vicente Fidel López**" comenzó a desembarcar náufragos. Fueron rescatados por el "**Monte Sarmiento**", también de la misma empresa, que llegó de Buenos Aires después de cinco días de navegación.

Durante esos días, los náufragos se alojaron desde uno de los edificios del presidio, a casas de familia y dependencias del gobierno. Todo escaseaba y los mismos presos donaron parte de su ración de comida para cederlas a los desafortunados turistas. ¡Recordemos que eran 1.100 personas! Se sucedieron miles de anécdotas y el Dr. Alfredo Segers, que era un niño, nos comentaba - dice el Lic. Vairo - que le tocó vivir en el cementerio, y llegó a conocer el tristemente famoso por sus crímenes, el **Petiso Orejudo**.

Una Comisión de Homenaje sigue agradeciendo a la ciudad de Ushuaia el sacrificio que realizaron. Entre los aspectos poco claros fue la desaparición del Capitán Dreyer, la única víctima del accidente. Se lo vio por última vez en el puente de mando antes de que el buque se tumbase. Aunque hay gente que afirma haberlo visto en Punta Arenas, para otros siguió la vieja tradición de los capitanes y murió en el comando. Para muchos, fue un héroe, para otros un imprudente. Éste era su último viaje dado que se jubilaba.

El interés en el tema continúa y en el año 2002, una empresa alemana pudo filmar los restos del buque a más de 90 metros de profundidad. Con ello se hizo una documental para la televisión alemana.



PINGÜINOS PENACHO AMARILLO.

(Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo)

INFLUENCIA DE LOS PAÍSES BAJOS EN ESTA REGIÓN

Hacia fines de 1500, los Países Bajos tienen un desempeño clave para el conocimiento de Tierra del Fuego, además del estrecho de Magallanes. Fue tan importante que han quedado muchos topónimos holandeses en Tierra del Fuego. Ante España y con Portugal anexada a España desafiaron a las dos naciones logrando su propósito. Es interesante aclarar que también lo intentaron por el Océano Ártico. La expedición de **William Barentsz** (holandés) intentó buscar un paso interoceánico por Siberia sin poder lograrlo en tres expediciones entre 1594 y 1597 cuando muere en el Ártico. Su nombre quedó perpetuado en el Mar de Barentsz. Luego contrataron al inglés Henry Hudson que también hizo notables descubrimientos, pero sin hallar el paso. El noruego Roald Amundsen, el primero en llegar al Polo Sur trescientos años después, descubrirá para la humanidad el famoso "pasaje del Noroeste", en su barco "GIOIA".

Estas expediciones como la de Hudson fueron alentadas por comerciantes que estaban en contra del monopolio de la Cía. de Indias Orientales (VOC) como, por ejemplo, Isaac Le Maire. Le Maire fue uno de los fundadores de la Compañía, pero a raíz de desacuerdos entre los socios se separó de ella y trató por todos los medios de arrebatarle el monopolio que tenía, tratando de perjudicarla manejando el precio de la venta de especias haciendo grandes stocks y liquidándolos de improviso logrando que los precios bajaran antes de la llegada de alguna flota. También trató de encontrar una ruta alternativa por el Ártico y luego buscó otra por el Sur, sin pasar por el Estrecho de Magallanes.

Entre 1614 y 1617 se realizó otra expedición holandesa al estrecho de Magallanes al mando de Joris van Spilbergen, de la Compañía Unida de las Indias Orientales. Hasta mayo de 1615 estuvieron realizando relevamientos cartográficos y luego continuaron hacia Oriente convirtiéndose en el segundo

grupo de holandeses en dar la vuelta al mundo. Esta fue la última expedición de esta bandera que llegaría al Pacífico por este paso. Entre las funciones que tenían era asolar a los asentamientos españoles y a los buques que encontrasen con dicha bandera, a pesar de que en 1609 se había firmado una tregua. También querían consolidar que el uso de ese paso a Oriente les pertenecía en exclusiva. Esto fue en respuesta de los reclamos que hacían otros comerciantes que pedían permiso para navegarlo.

Veamos un breve comentario de cómo se desarrolló la VOC (Cía. Unida de las Indias Orientales) y el poderío que adquirió. Además de especias, comercializó arroz, seda, algodón, porcelana, té, café, azúcar, opio, alcanfor y demás hierbas medicinales. En poco tiempo desde su fundación llegó a tener 150 buques mercantes y 40 de guerra. Su personal consistía en unos 20.000 hombres de mar y 11.000 soldados. En sus casi 200 años de funcionamiento hasta que quebró en 1799, según dicen por corrupción interna, como también por los cambios profundos en Europa, construyó más de 1.600 buques. Lucharon contra España y Portugal, sometiendo a los nativos que querían defenderse de los portugueses.

Volviendo a Isaac Le Maire y su interés de navegar a Oriente, se inclina a buscar un paso nuevo inducido por las publicaciones del informe de **Pedro Fernando de Quirós** que entre 1605 y 1606 había navegado por el Pacífico y supuso haber alcanzado la "Terra Australis" (habiendo llegado en realidad a las islas Vanuatu que bautizó "Australia del Espíritu Santo" en nombre de Felipe III). Otros relatos de Francis Drake, Francisco de Hoces y otros, se publicaban en las distintas ciudades-puertos. La cartografía en general mostraba una gran masa de Tierra que comenzaba en el Estrecho de Magallanes y se prolongaba hacia el sur (Terra Australis Incógnita, lo que sería la Antártida), salvo el mapa de **Jodocus Hondius**.

En él podemos apreciar la ruta de los navegantes ingleses Francis Drake y Thomas Cavendish. Es importante destacar cómo Drake describió al grupo de islas que se encontraban al Sur del Estrecho de Magallanes y que luego seguía una gran masa de agua. Así es como se cree que con este mapa y las publicaciones que comenzaron a recorrer Ámsterdam, Le Maire vio la posibilidad de llegar a Oriente por otro paso.



CABO DE HORNOS.

(Foto: Anthony Deane)



Desde bahía Thetis a Cabo San Diego donde comienza el estrecho de Le Maire. En la foto se ve la Isla de los Estados en el horizonte entre la bruma. Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo - Marzo 2010.



Cabo San Diego Estrecho de Le Maire. Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo - Marzo 2010.

“Fue el primer relevamiento realizado en helicóptero. Un viaje con sus peligros y dificultades. Se puede ver bien en las fotos cómo, con bajamar, queda solo piedra y cuando suben los 6 metros de marea, se cubre por el agua, convirtiéndose toda la zona en una trampa mortal en aquellos años de la navegación solo a vela, sin motor.”

Lic. Carlos Pedro Vairo



Duchess of Albany entre Pta. Cuchillo y Caleta Falsa - Península Mitre. Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo - Marzo 2010.



Desde Caleta Policarpo, Playa Duchess of Albany y cabo teicia direccion a Rio Grande. Foto: Lic. Carlos Pedro Vairo - Marzo 2010.

Cuando se hundió el «*Duchess of Albany*», todos se salvaron dado que bajaron caminando. Dos de los tripulantes se quedaron viviendo con los indios.

El viaje de Le Maire

Lo cierto es que Isaac Le Maire se asocia con **William Schouten**, un marino de gran experiencia que ya había realizado varias navegaciones a Oriente. En 1614 funda la “Compañía Austral” (*Zuid Compagnie*) y solicita permiso al gobernante de los Estados Generales, **Mauritius van Nassau**, para explorar nuevas tierras refiriéndose a la nueva Terra Australis hallada por Quirós. Buscaron inversores y compran dos buques, el “**Eendratch**” (Unión) de 350 toneladas y unos 40 metros de eslora y el “**Hoorn**” en honor de la ciudad que los viera partir, el cual tenía 110 toneladas de desplazamiento y unos 25 metros de eslora.

Con una tripulación reducida, 65 hombres en el “**Eendracht**” y 22 hombres en el “**Hoorn**”, estaban comandados por William Schouten y su hermano menor, Jan Schouten, respectivamente. Embarcó Jacob Le Maire, hijo de Isaac, como Presidente de la Cía. y varios comerciantes con sus ayudantes. Llevaban plata y oro para comprar especias además de artículos diversos para trueque u obsequios como cuchillos, cuentas de vidrios, etc. El 16 de mayo de 1615 zarparon del puerto de Hoorn previendo recalar en Inglaterra para cubrir algunos puestos en la tripulación. Luego continuaron hacia Cabo Verde con idea de seguir directo a Puerto Deseado, al cual llegaron el 7 de diciembre. En su estadía en el lugar juntaron agua potable y se reabastecieron de víveres frescos con carne de lobo marino, pingüinos y huevos de aves. Trataron de evitar el contacto con los “patagones”. La única referencia a ellos fue de pura casualidad cuando encontraron una tumba con un esqueleto de “10 a 11 pies”, es decir de unos 3 metros de altura, lo cual contribuyó a la mítica de los indios gigantes. Lamentablemente, en este puerto pierden el “**Hoorn**”, quemándose al carenarlo. Así viaja solo con el “**Eendracht**” el 13 de enero de 1616. Con proa al sur pasaron cerca de las islas Sabaldinas y luego de pasar la latitud del estrecho de Magallanes, comenzaron a buscar otro paso hacia el Pacífico. Al divisar tierra viraron hacia el sudeste hasta que con gran alivio encontraron un paso hacia el sur entre dos cordones montañosos. Llamaron Mauritius Landt (actual Península Mitre) al que daba a occidente y Staten Landt (Tierra de los Estados) al que le quedaba al este. El paso fue bautizado Straet Le Maire (Estrecho Le Maire) en honor del impulsor de la búsqueda. Pasaron varios años hasta que se pudo determinar que la Staten Landt fuera una isla, creyéndose todo ese tiempo que se trataba de un península de la *Terra Australis Incógnita*.

Continuando hacia el sur, con vientos contrarios, pasaron por un grupo de islas a las que llamaron Barnevelts Eylanden (actuales islas Barnevelt) por el gobernador de la provincia de Holanda, Johan van Oldenbarnevelt. Ese mismo día (29 de enero) continuaron navegando hacia el sudoeste, divisando una última montaña que bautizaron Kaap Hoorn (actual Cabo de Hornos), en honor de la ciudad-puerto holandes. Como luego de pasarlo solo tuvieron agua por delante, creyeron que se trataba de un cabo en el extremo sur de Tierra del Fuego y no de una isla. Estos descubrimientos se vieron volcados a

la cartografía no bien arribaron a Holanda. Aunque solo arriba William Schouten, dado que su hermano y Jacob Le Maire mueren en el viaje. De cualquier forma éste regresa en calidad de preso ya que no le creyeron que habían encontrado otro paso y el director de la VOC supuso que habían utilizado el Estrecho de Magallanes. Así es como confiscan al “Eendracht” con todo su contenido incluidos diarios de navegación y cartas náuticas. Siguió un juicio que gana Le Maire y Schouten, pero recién en 1622 reciben todo lo confiscado, más una indemnización por parte de la VOC. Se lo autoriza a navegar por el “Le Maire” a la recién creada “Compañía de las Indias Occidentales” (WIC). De cualquier forma, este descubrimiento cambió las rutas de navegación y la ruta del Cabo de Hornos fue la utilizada hasta la era de los vapores y la apertura del Canal de Panamá (1914).

EL PASAJE DE DRAKE O MAR DE HOCES

El pasaje de Drake o Paso Drake debiera ser llamado Mar de Hoces por su descubridor, Francisco de Hoces, un marino español. Es una franja de 800 kilómetros de agua que comunica el océano Atlántico con el Pacífico, entre el Cabo de Hornos y las islas Shetland del Sur, entre América del Sur y Antártida. Son las aguas más tormentosas del mundo, llegando las olas hasta los 10 metros de altura, debido a la corriente circumpolar antártica que arrastra un volumen de 600 millones de metros cúbicos de agua por segundo. Se ubica entre las latitudes 56° y 60° Sur .

Fue descubierto por el marino español Francisco de Hoces en 1525 cuando su barco “San Lesmes” que formaba parte de un convoy, es desviado por una tormenta cuando trataba de cruzar el estrecho de Magallanes. El Capitán Francis Drake no llega al Cabo de Hornos, cruzando del Atlántico al Pacífico por el estrecho de Magallanes, en agosto de 1578. El primer viaje donde el pasaje Drake es documentado fue en el “Eendracht”, comandado por Willem Schouten en 1616. Pero, el pasaje fue denominado y conocido por el corsario inglés Drake, quizás porque los ingleses tenían o tendrían las mejores cartas náuticas de la época hasta mediados del siglo XX.

LA ANTÁRTIDA ARGENTINA

Un lugar de ensueño es la Antártida argentina donde se puede ir siguiendo con el crucero o ir por avión donde se verá la topografía única de este paisaje helado. Se pueden conocer las colonias de aves, elefantes y lobos marinos. Lo que más se busca son las colonias de pingüinos antárticos como el *Pingüino Papua*, *de barbijo*, *Adelia* y *Emperador*; y los subantárticos *Macaroni* y *Rey*.

Otro elemento muy interesante, pero también muy peligroso, son los témpanos del tipo mesetiforme que tienen algunos enormes tamaños, muchos kilómetros cuadrados, con franjas oscuras y otras verdes dependiendo de dónde vienen los sedimentos. Se desprenden del packice de los bordes del continente blanco durante la estación cálida del verano.

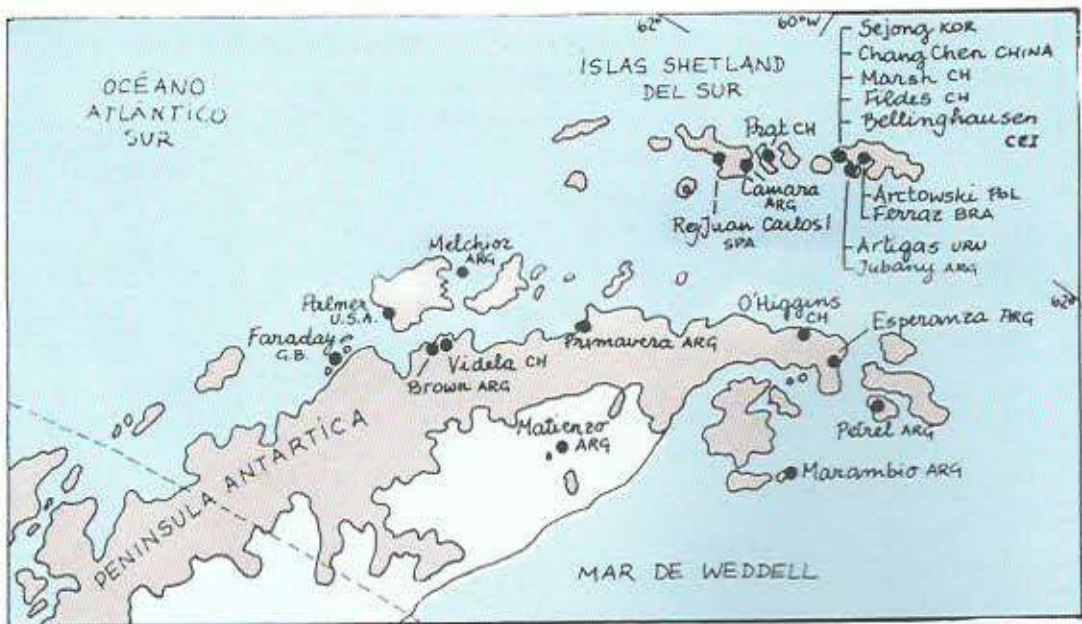
ANTARTIDA

Los antiguos griegos consideraban que existía un continente en posición opuesta al "Ártico" (*arkos* significa oso, nombre de la estrella polar de la constelación de la Osa Menor). Así fue como a esta "Terra Australis" la bautizaron Anti-arkos, es decir lo opuesto del Ártico.

El continente Antártico, hundido por el peso de más de 4000 metros de hielo, formaba parte del súper continente llamado Gondwana; de él se desprendieron América del Sur, África, Antártida, Australia y la India. El nombre de Gondwana proviene de una región de la India que tiene suelos de arenisca rojiza llamada laterítico, que se encuentra también en los otros continentes mencionados, confirmando así que ellos formaron una enorme y única masa de tierras.

Se considera el límite de la "Terra Australis" el paralelo 60° Sur, pero realmente su límite geográfico es un poco más al norte, desde la Convergencia Antártica. De esa forma quedarían incluidas las Islas Georgia del Sur y Sándwich del Sur dentro de ese límite. Estas islas están consideradas como islas subantárticas, pero tienen la influencia directa de la Antártida.

La Antártida es un continente casi circular de un diámetro de 4.500 kilómetros. Las costas de la Antártida están bañadas por la *corriente circumpolar antártica* que gira alrededor del continente en forma horaria y, por ende, el clima de las islas Shetland del Sur es muy similar. Esta corriente, además, ayuda a preservar la gran masa de hielo circundante haciendo de veces de "aislante" del resto del planeta.



MAPA DE LA REGIÓN ANTÁRTICA.

(Tomado de Península Antártica, Ecomapa, Zagier & Urruty Publications.)

BIBLIOGRAFÍA

- ATLAS CARTOGRÁFICO DEL RIO DE LA PLATA - 2003 Armada Argentina - Servicio de Hidrografía Naval - H - 5090 - 7ma. Edición
- BAEDEKER of the Argentine Republic - 4ª. Edición inglesa - 1913 - Editor Alberto B. Martínez
- BRIDGES, E. Lucas - THE UTTERMOST PART OF THE EARTH - Hodder and Stoughton - London 1948
- CAPDEVILLA, Ricardo - ANTÁRTIDA - Más allá del Fin del mundo. - Museo Marítimo de Ushuaia - Zagier & Urruty Publications - Las Lajas 1367 - Ushuaia. P.O. Box 94 Sucursal 19, C1419ZAA Buenos Aires, Argentina.
- Cosmos 2, Atlas Geográfico Liceal, 2do. Curso. Palacio del Libro, Monteverde y Cia.
- DEANE, Anthony N. - EL OCÉANO ESCONDIDO - De Marco Polo a Francis Drake. Editorial Zonalibro Febrero, 2007.
- HAZLEWOOD, Nick - "SAVAGE . The Life and Times of Jemmy Button" - Hodder and Stoughton - London 2000
- LANCING, Alfred - "ENDURANCE - Shackelton´s incredible voyage" - Copyright , 1959. Carroll and Graf Publishers, Inc. 1999, AAA Division
- MARTÍNEZ SARASOLA, Carlos - "LOS HIJOS DE LA TIERRA".
- MATTHEWS, Abraham - "CRÓNICA DE LA COLONIA GALESA DE LA PATAGONIA" - Ediciones Alfonsina - Av. de Mayo 979 (1084) Buenos Aires - Publicado en 2004 por Gráfica Laf s.r.l. - Gervasio Espinos 2827 - (C1416CF1) - Cap. Fed. Buenos Aires
- MAZZEO, Juan José, Capitán de Fragata (R) - Estudio sobre el rescate del Capitán Shackleton por marinos uruguayos. LA EXPEDICIÓN DE URUGUAY A LA ANTÁRTIDA, 1916. Publicado por la Liga Marítima Uruguaya, 1989 y completado en el sitio web por la International Polar Year 2008-2009.
- RIMATHÉ, Samuel - Fotografías de Samuel Rimathé. CIUDAD Y CAMPO ENTRE DOS SIGLOS. BUENOS AIRES, CUYO Y EL LITORAL EN 1890-1910. Ediciones de la antorcha, 2007.
- ROLFO, Mariolina y ARDRIZZI, Giorgio - PATAGONIA & TIERRA DEL FUEGO - Nautical Guide - Publicado por Editrice Incontri Nautici srl. Roma - Italia - 2004
- VAIRO, Lic. Carlos Pedro - LA ISLA DE LOS ESTADOS Y EL FARO DEL FIN DEL MUNDO - Museo Marítimo de Ushuaia - Zagier & Urruty Publications - Las Lajas 1367 - Ushuaia. Noviembre 1997
- VALIÑAS, Francisco, Capitán de Navío (R) - MALVINAS (Una visión desde Uruguay) - Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial - Liga Marítima Uruguaya - 2008
- ZAGIER & URRUTY PUBLICATIONS. PENÍNSULA ANTÁRTICA. ECOMAPA. 2005.

ÍNDICE

PUERTOS DE LA ARGENTINA	7
INTRODUCCIÓN	11
I) LA COSTA DEL RIO DE LA PLATA	13
RIO DE LA PLATA	13
BUENOS AIRES	14
LA COSTA ARGENTINA SOBRE EL RIO DE LA PLATA	19
CIUDAD DE LA PLATA	21
II) LA COSTA ATLÁNTICA	22
MAR DEL PLATA	22
NECOCHEA Y PUERTO QUEQUÉN	26
BAHIA BLANCA	27
PATAGONIA	27
VIEDMA	32
PUERTO MADRYN	33
LOS GALESES EN EL RIO CHUBUT	34
TRELEW	37
RAWSON	37
COMODORO RIVADAVIA	39
ISLAS MALVINAS O FALKLAND ISLANDS	39
PUERTO DESEADO	41
BAHÍA SAN JULIÁN	45
CIUDAD DE SANTA CRUZ	47
RIO GALLEGOS	48
ESTRECHO DE MAGALLANES	49
CAPITÁN ALLEN GARDINER Y THOMAS BRIDGES EN LA REGIÓN DEL CANAL BEAGLE ...	57
SE INSISTE EN EL PLAN GARDINER	62
THOMAS BRIDGES	64
GRYTVIKEN	67
SIR ERNEST SHACKLETON (1874 - 1922)	67
FARO DEL FIN DEL MUNDO	72
USHUAIA	75
CANAL BEAGLE	75
INFLUENCIA DE LOS PAÍSES BAJOS EN ESTA REGIÓN	80
EL PASAJE DE DRAKE O MAR DE HOCES	85
LA ANTÁRTIDA ARGENTINA	85
ANTARTIDA	86
BIBLIOGRAFÍA	87

5.000 kilómetros de costa argentina es un libro de bitácora que puede usarse en el viaje desde Buenos Aires hasta Ushuaia. En él se describe el contraste inmenso entre la costa patagónica y la pampeana desde el punto de vista geológico, geográfico e histórico en lo marítimo y continental. Así se destaca el origen de la costa, sus puertos, y la historia de los indígenas que la poblaron en relación al hombre europeo en la época de la conquista y exploración por españoles, ingleses, franceses y holandeses, desde el siglo XVI hasta bien adentrado el siglo XX.



ISBN 978-9974-98-154-6



9 789974 981546