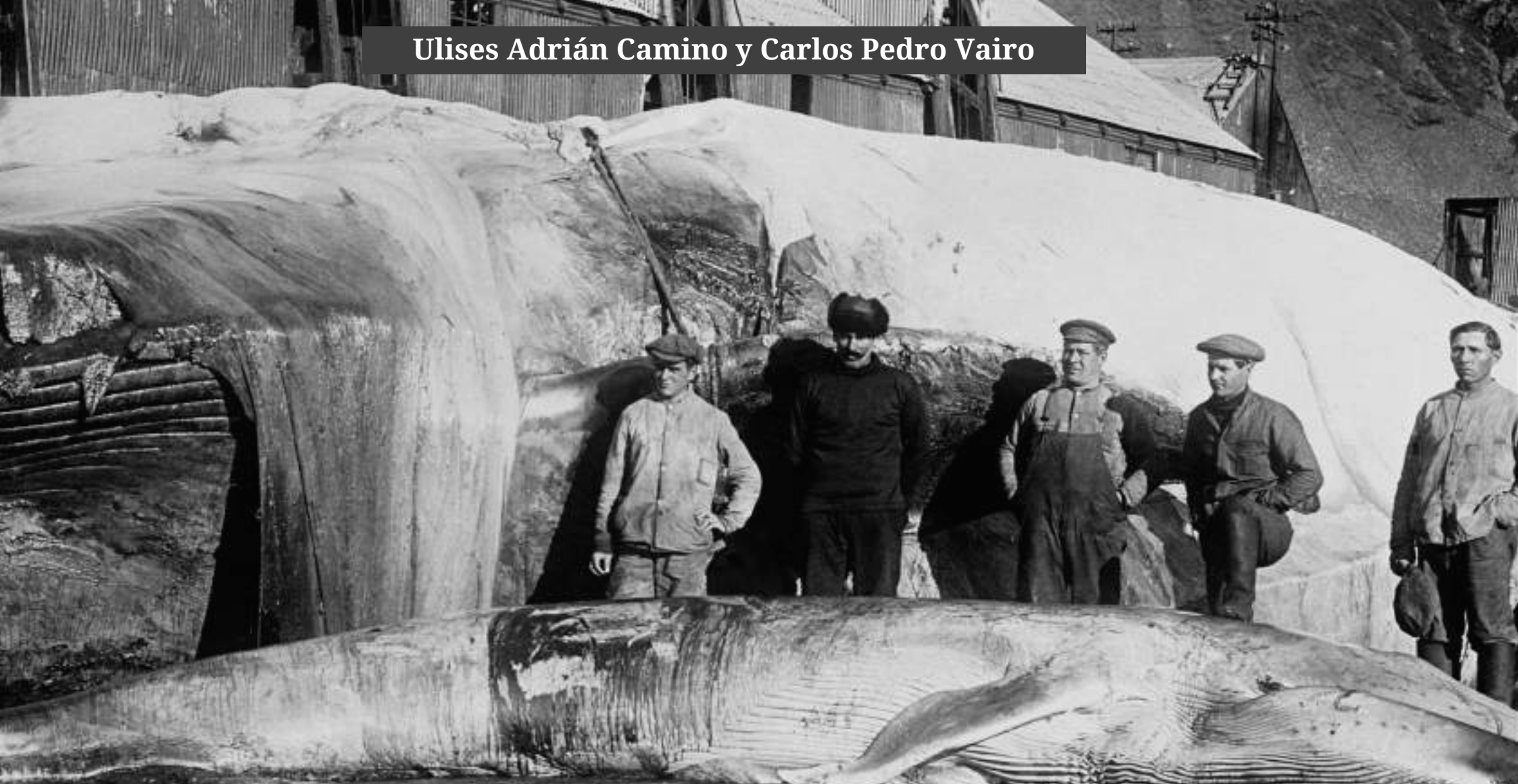


Ulises Adrián Camino y Carlos Pedro Vairo



IMÁGENES DE UNA HISTORIA AL SUR DEL MUNDO “GRYTVIKEN”

Museo Marítimo de Ushuaia



EN EL PRESTIPO
TIERRA DEL FUEGO - ARGENTINA

Camino, Ulises Adrián

Imágenes de una historia al fin del mundo Grytviken / Ulises Adrián Camino ; Carlos Pedro Vairo ; fotografías de Carlos Pedro Vairo ; Cecilia Illa ; Guillermo Berger. - 1a edición especial - Ushuaia : Museo Marítimo de Ushuaia, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: online

Edición para Museo Marítimo de Ushuaia

ISBN 978-987-23160-4-4

1. Ballenas. 2. Caza de Ballenas. I. Vairo, Carlos Pedro, fot. II. Illa, Cecilia, fot. III.

Berger, Guillermo, fot. IV. Título.

CDD 639.28

Autores: Ulises Adrián Camino y Carlos Pedro Vairo

Editor: Museo Marítimo de Ushuaia - www.museomaritimo.com

Diseño, diagramación y corrección: Helena Leticia Massaccesi

Fotografías: Carlos Pedro Vairo, Cecilia Illa, Guillermo Berger, Biblioteca de la Universidad de Bergen y Colección del Museo de Sandefjord, Noruega.

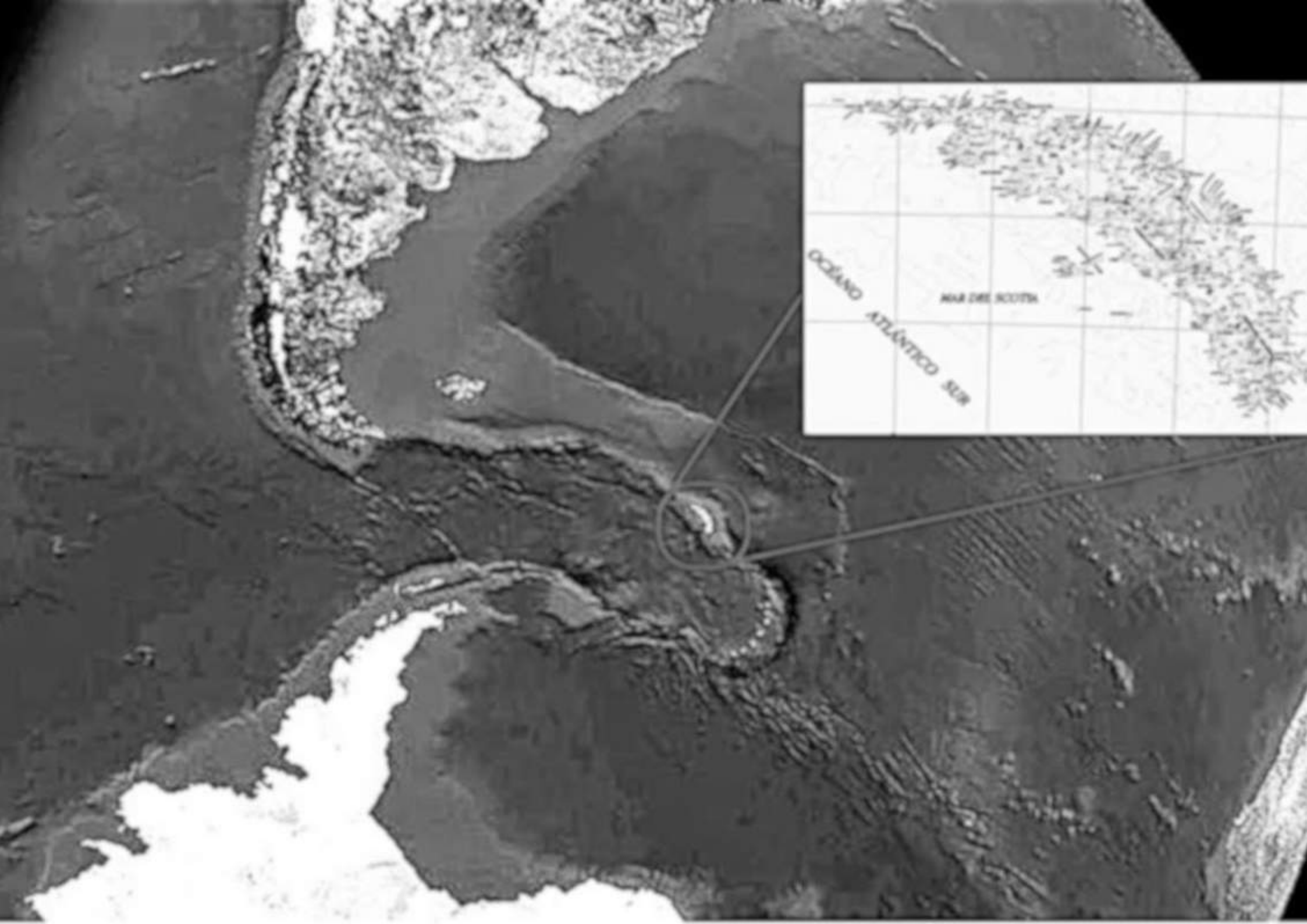
Colaboración: Cecilia Illa

Ulises Adrián Camino:
A mis dos amores
Flor y Mileva,
que me iluminan la vida.

Las Fotos

Las fotografías aquí expuestas fueron recolectadas a partir de una investigación de interés personal y son parte de la colección del Museo de Sandefjord y de la biblioteca de la Universidad de Bergen, ambos del Reino de Noruega. Algunas fotografías fueron retocadas y reencuadradas por mi, priorizando mostrar la vida cotidiana en el poblado factoría de Grytviken.

Ulises Camino



Breve Historia de Grytviken

Ulises Camino

Una expedición ballenera noruega llegó en abril de 1894 y permaneció brevemente en las Georgias del Sur. Carl Anton Larsen, líder y capitán de la embarcación “Jason”, fue acompañado por los buques “Hertha” y “Castor” en la exploración de Cumberland Bay (Jason Harbour) y Royal Bay (Headland, 1984). En 1902 Larsen vuelve al Atlántico sur al mando del Antarctic, buque que llevó a la Expedición Antártica Sueca dirigida por Nordenskjöld (1902-1903) a la Península Antártica. El buque arribó a las Gerorgias del Sur en abril de 1902, a la bahía de Cumberland. Esta expedición exploró partes de la isla de San Pedro. En dicha oportunidad se le da el nombre de Grytviken —caleta de las ollas-, por las ollas de los loberos en la caleta de Cumberland East Bay. El barco más tarde regresó a la Península Antártica a reembarcar a los miembros de la expedición que habían pasado el invierno en la isla Snow Hill. No pudieron llegar a ellos y, fueron rodeados y aplastados por el hielo. La expedición fue rescatada después de atravesar circunstancias muy difíciles

por la corbeta ARA Uruguay a fines de 1903.

Al arribar a Buenos Aires luego de su rescate, convencido que las Georgias del Sur serían la base más adecuada para la caza de ballenas antárticas, Larsen logró interesar a capitalistas argentinos para explotar la caza de ballenas. Así se creó la Compañía Argentina de Pesca (CAP), con los aportes de Pedro Christophersen, Ernesto Tornquist, Teodoro De Bary Wittenstein y Heinrich Schlieper Feldmann, que contribuyeron cada uno con 200 mil pesos oro. La empresa fue reconocida por decreto gubernamental del 29 de febrero de 1904 e inscripta como tal el 8 de abril de 1904 (Hart, 2001). Larsen viajó a las Georgias del Sur con los buques “Louise”, “Rolfe” y “Fortuna”; llegaron a Grytviken el 16 de noviembre 1904 y crearon la primera estación de caza de ballenas en las islas.

En 1908/09 había 19 cazadores operando en las islas del Atlántico Sur. Básicamente cazaban ballenas jorobadas (*Megaptera novaeangliae*), pero también fin (*Balaenoptera physalus*) y azules (*Balaenoptera musculus*); a veces

francas (*Eubalaena australis*), sei (*Balaenoptera borealis schleglii*) y unos pocos cachalotes (*Physeter macrocephalus*). El movimiento ballenero en las Georgias fue muy grande, con el tiempo en las diversas bahías se asentaron otras empresas (7 factorías) y llegaron a vivir más de 1.500 personas, tanto como en todas las Islas Malvinas. La mayor producción de la CAP se obtuvo en la temporada 1924-25, con 5.790 ballenas faenadas y la obtención de 411.500 barriles de aceite (Hart, 2001). Las temporadas de faenamiento, que eran las de mayor congregación de seres humanos en la localidad, sucedía entre Septiembre y Mayo; durante el invierno solo quedaba una dotación mínima para cuidar las instalaciones.

En 1905 Argentina estableció una oficina meteorológica en la isla. Ese mismo año llegó la mujer de Larsen, Andrine Thorsen, acompañada por sus siete hijos, a bordo del “Cachalote”. Pasaron el verano allí y volvieron en marzo a Buenos Aires. Hubieron otros familiares presentes de los cazadores de ballenas. Muchos trabajadores de las factorías vivieron en el lugar con sus

familias, aun con niños. Algunos se casaron y tuvieron sus hijos: el 8 de octubre de 1913 nació Solveig Gunbjorg Jacobsen, una niña, primer ser humano natural de las Georgias. Más adelante nació otra: Aase Jacobsen, el 31 de julio de 1918 (Hart, 2001).

Con tanta gente en la isla, existían bibliotecas, cines, teatro y hospitales. Se organizaron juegos deportivos en los que competían equipos de los distintos puertos que allí estaban afincados (Vairo et Al, 2007).

Entre la primera y la segunda guerra mundial varios buques de la Armada Argentina aprovisionaron de carbón a la isla. La Primera Guerra Mundial impuso un alto en el florecimiento de la industria ballenera, y cuando volvía a levantar cabeza, la depresión del 30 se hizo sentir también en tan lejanos lugares (varias de las factorías cerraron). Larsen entonces vendió su parte en la CAP a los otros socios.

1904 a 1910













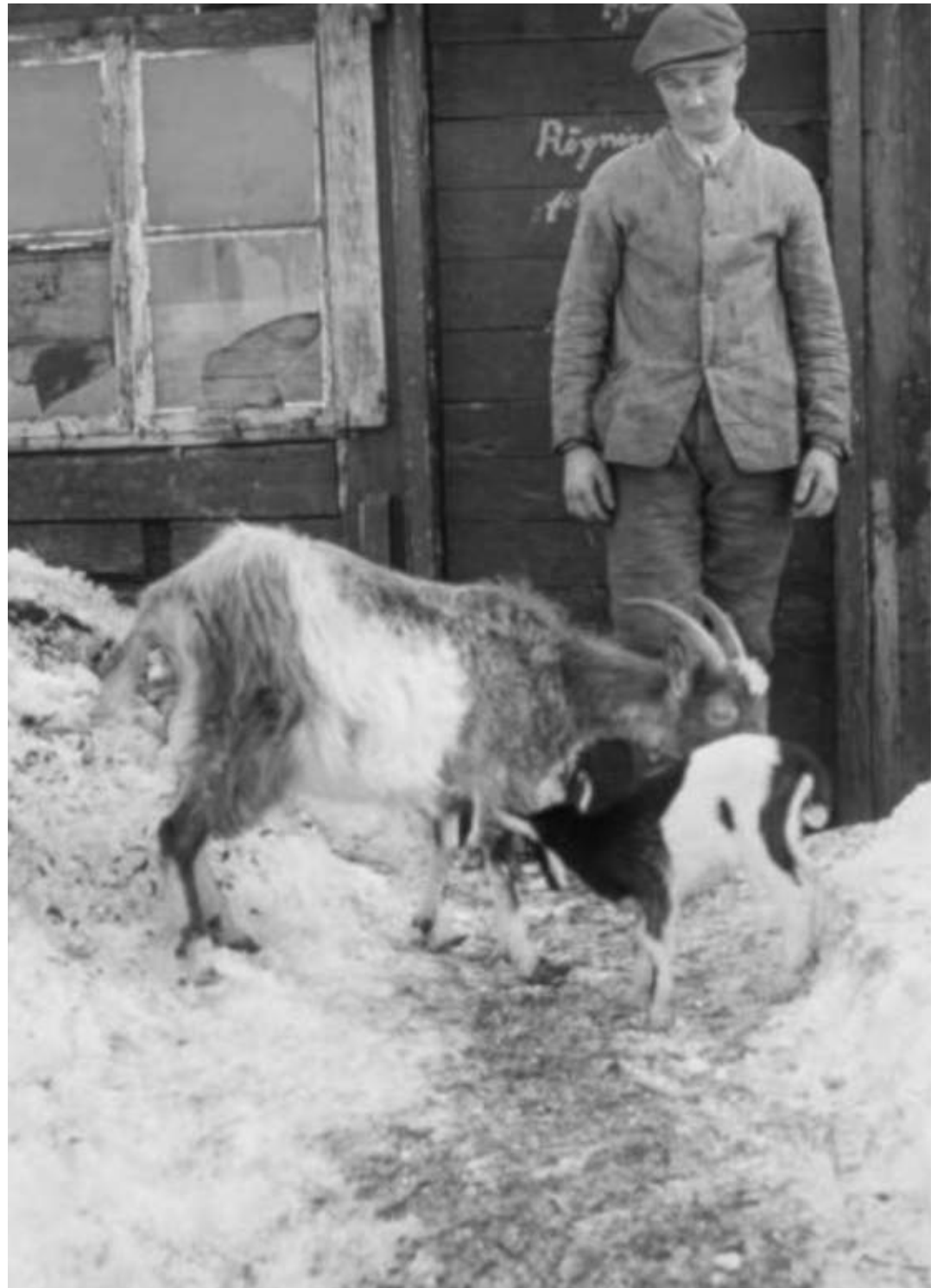


1913 - 1920



























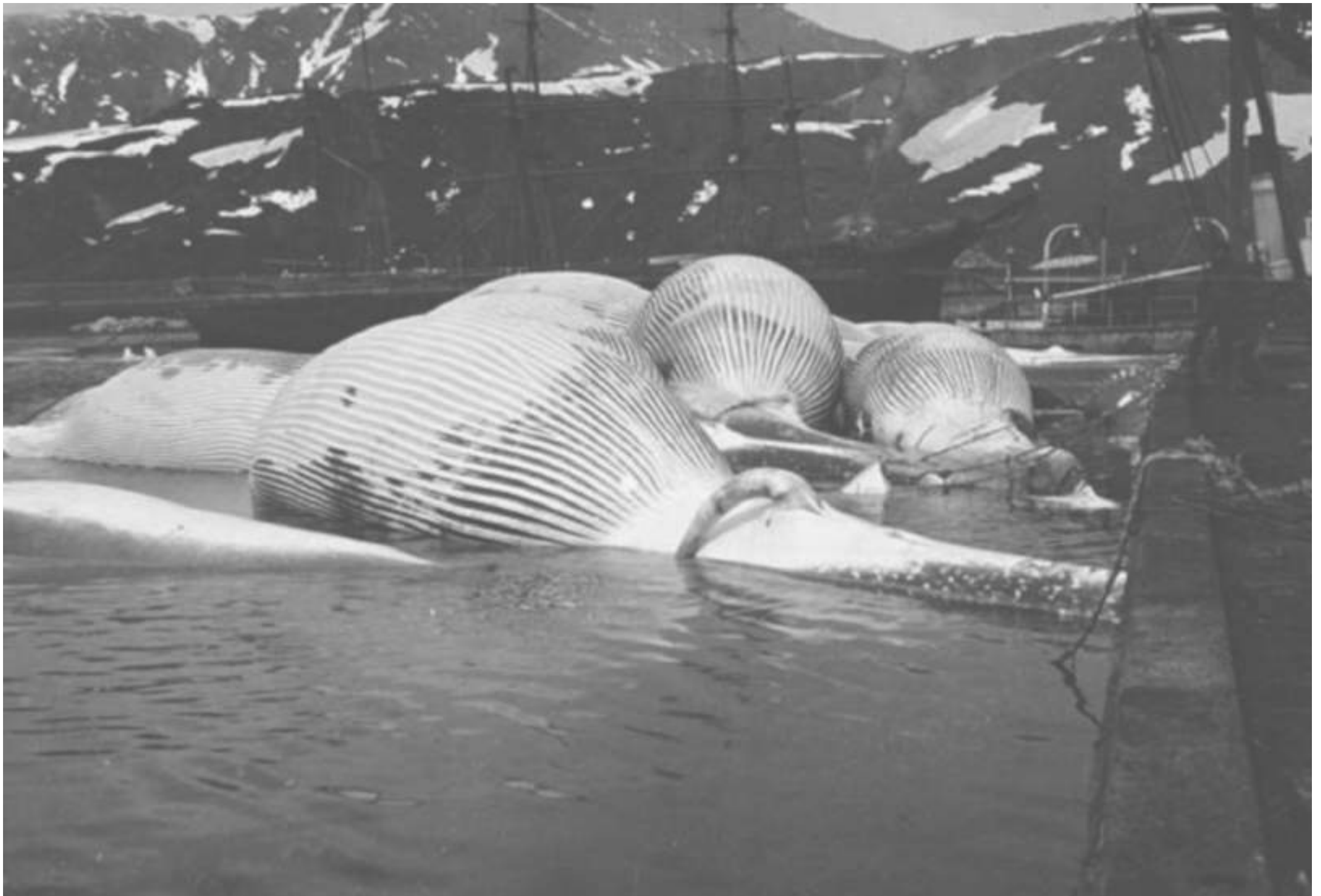
















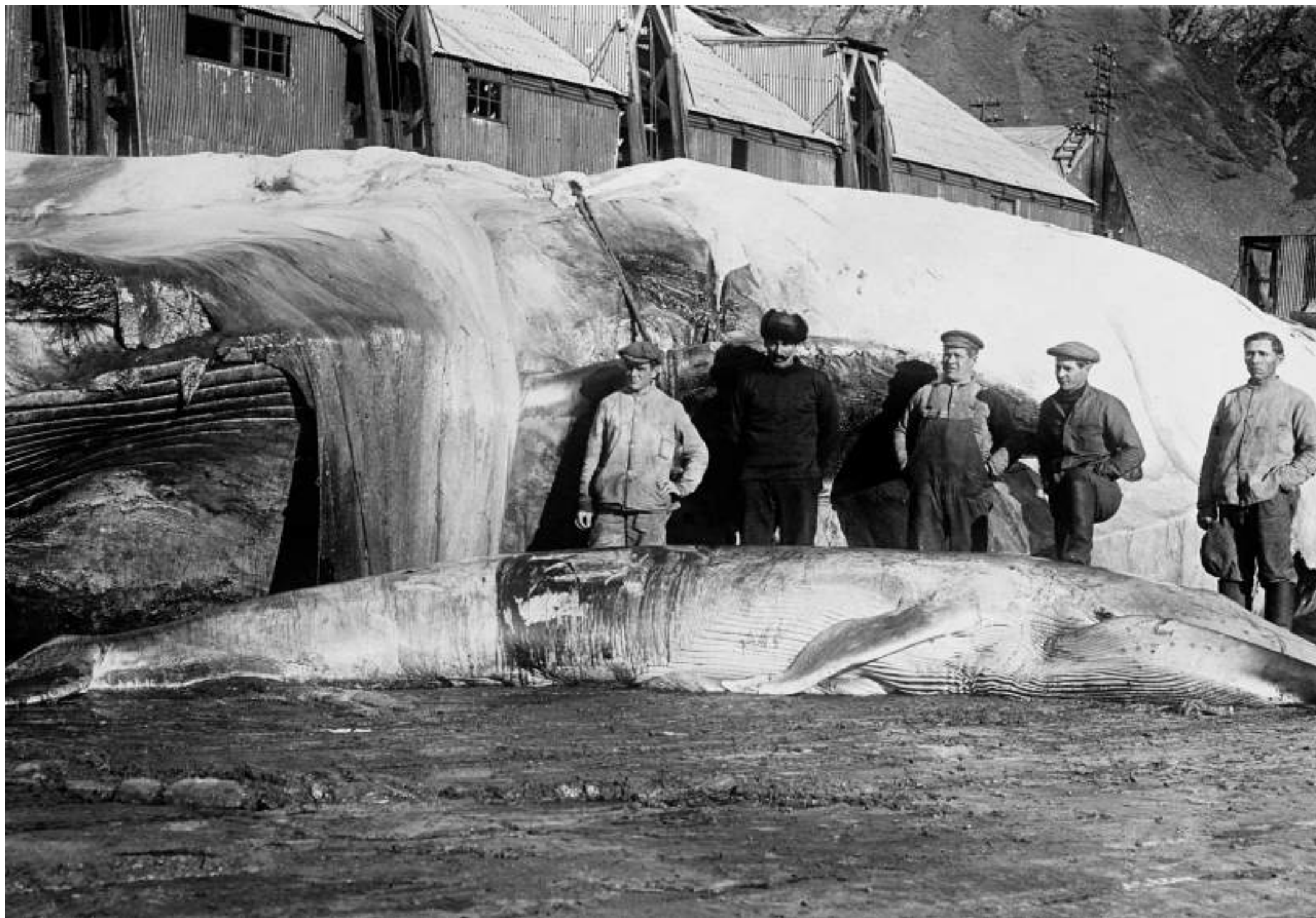
Hacia 1950 sólo quedaban tres factorías: Salversen, inglesa, en Leith, que cerró en 1964; Husvik, noruega, en la bahía homónima, que lo hizo en 1960; y la Compañía Argentina de Pesca, que se inició en 1904 y cerró en 1963. El último presidente de La Compañía Argentina de Pesca (1945-1963) fue Alfredo L. R. Ryan, nacido en Gibraltar, de familia irlandesa, empresario marítimo de los Talleres de Reparaciones del Río de la Plata, (Hart, 2001). Ryan vendió la CAP, con su matriz en Buenos Aires, a la Albion Star Ltd., que pertenecía a su propio grupo y tenía sede en Malvinas, transformó sus buques balleneros en remolcadores para uso portuario y alquiló las instalaciones en las Georgias a una empresa ballenera japonesa que operó entre 1963 y 1965 (Vairo et al. 2007). Las instalaciones de Grytviken fueron abandonadas en 1967. Ryan intentó venderlas a los soviéticos, pero los británicos, para evitarlo, lograron que una empresa de esta nacionalidad, la Christian Salvesen ltda., comprara todos los puertos factorías de la Isla San Pedro. En 1981, catorce años después, dicha empresa las vendió como chatarra al búlgaro Constantino Davidoff, con nacionalidad argentina. El permiso de desmantelamiento de ellas, otorgado por el gobierno inglés a Davidoff y luego desconocido por dicho gobierno, dio

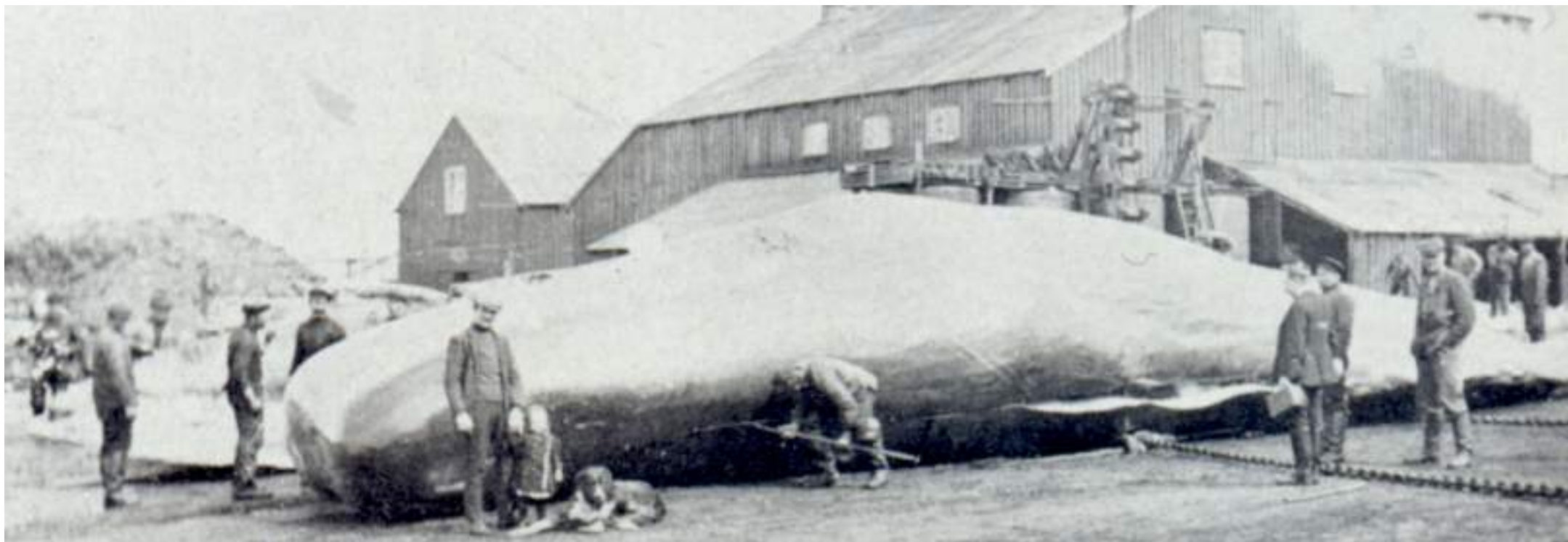
origen formal al Conflicto del Atlántico Sur en 1982 entre Argentina y Gran Bretaña.

En 1984 la Comisión Nacional de Lugares y Monumentos Históricos declaró Lugar Histórico al puerto de Grytviken (Decreto 1.734).

Durante 60 años, quienes dieron vida a Grytviken fueron los trabajadores balleneros, que provenían principalmente de Noruega, Gran Bretaña, Argentina y Uruguay. Esta recopilación fotográfica nos permite observar la vida cotidiana de los habitantes mientras esta factoría estuvo en uso. A través de ella podemos ver la gran variedad de profesiones que convivían en este recóndito lugar de nuestro país. También nos permite espiar un poco sus divertimentos y esparcimientos (sky, Football, Atletismo, Cine, teatro, etc.), la muerte y la vida religiosa. Y nos hace posible imaginar lo que comían, los discos que escuchaban, los libros y revistas que leían y hasta como sentían.

1920 a 1930





























1940 a 1950





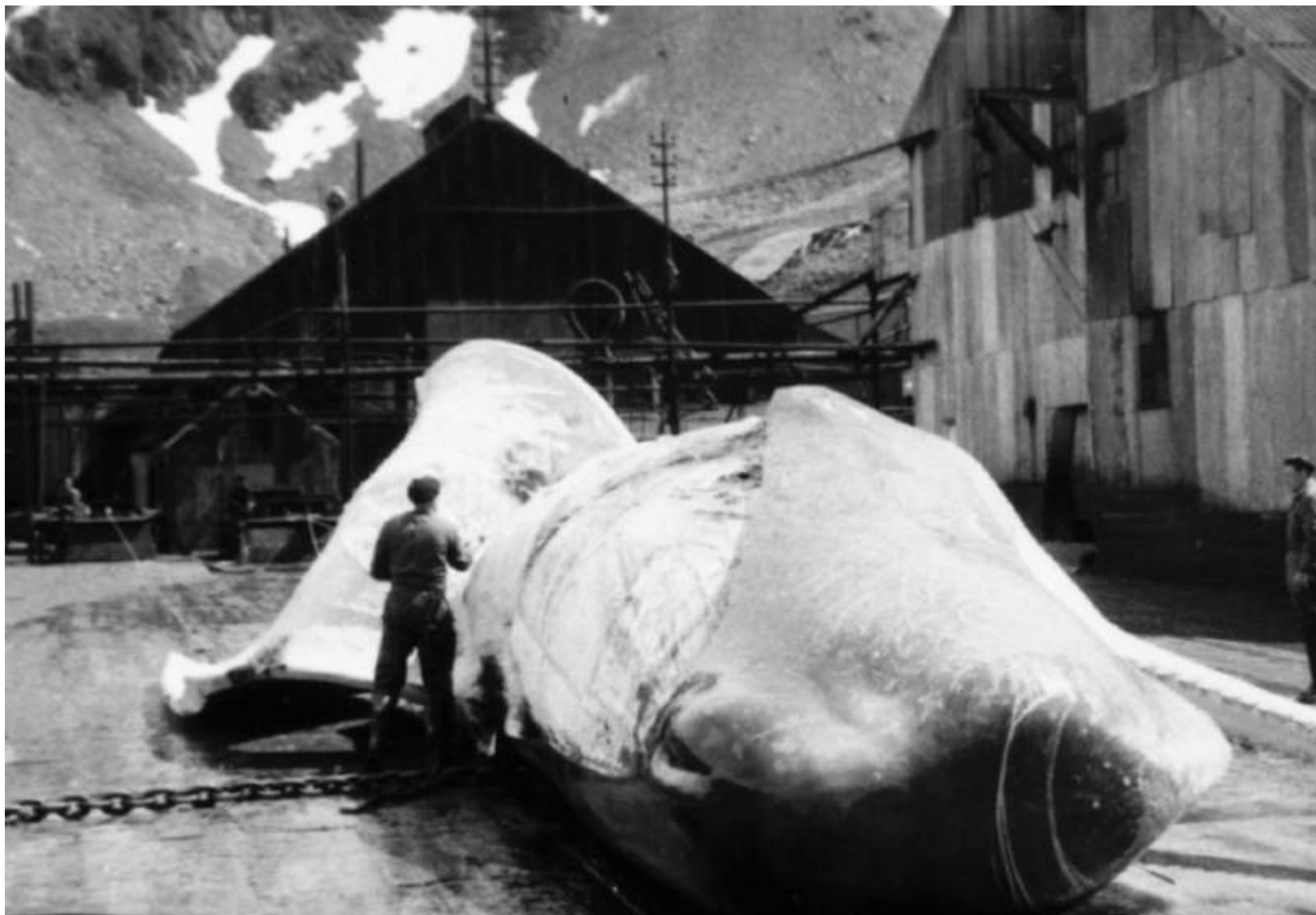






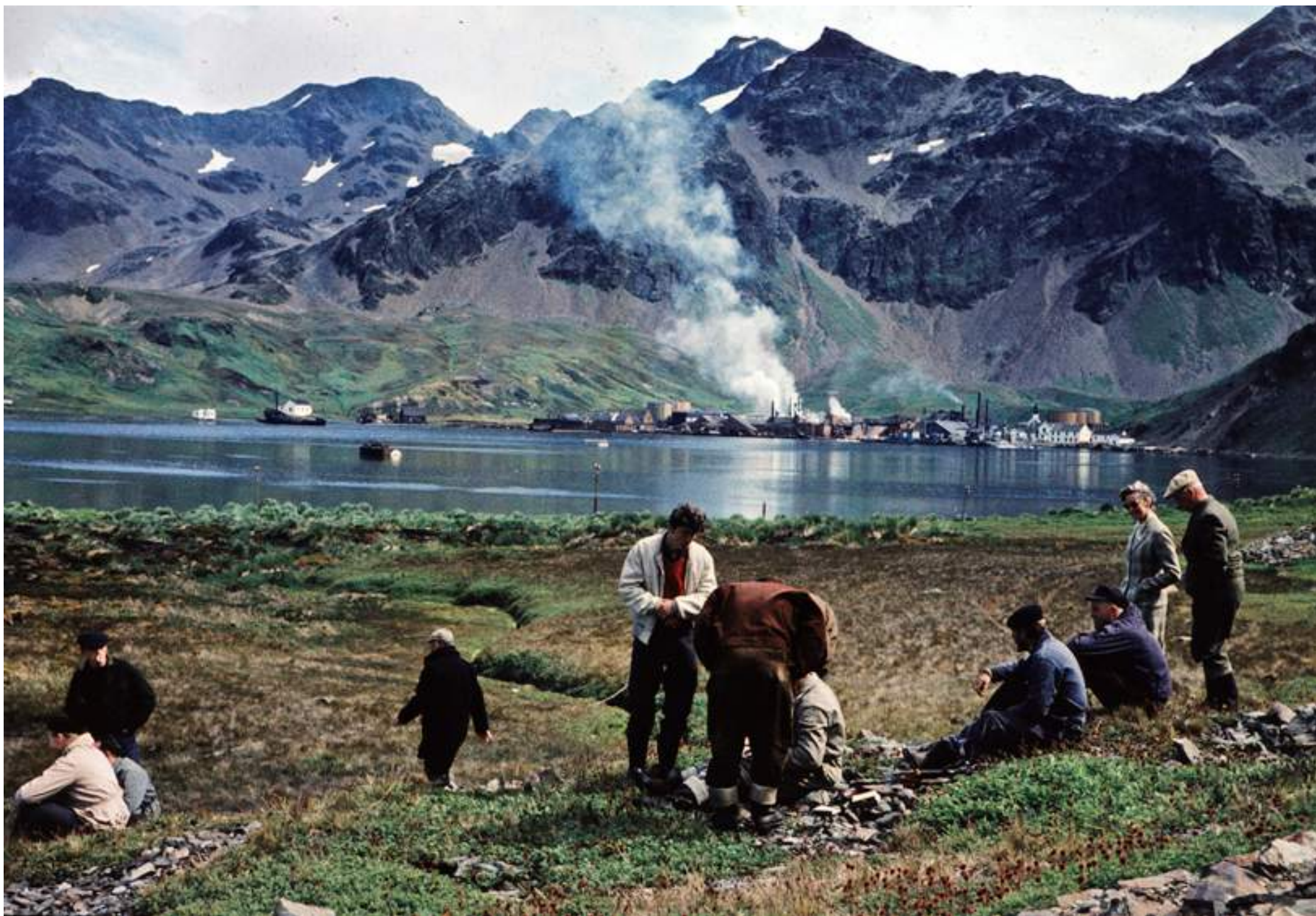
1950 - 1960



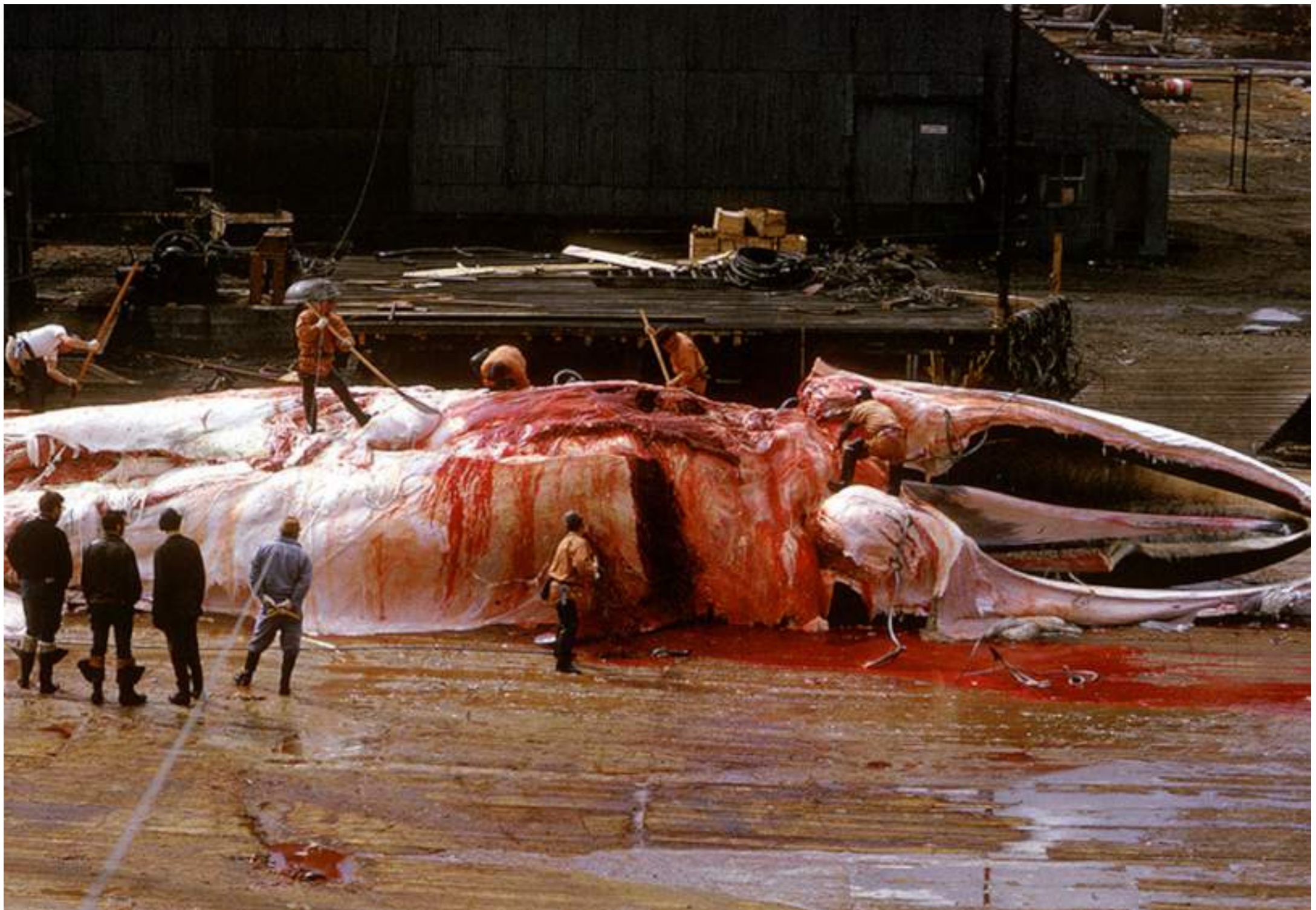
























Fotografía actuales
de elementos de la
C.A.P

REGLER

for

ENKE- INVALIDE- OG ALDERDOMSPENSJON

for funksjonærer og arbeidere i
Compañia Argentina de Pesca's tjeneste.



Reglamento del Capitán en Norguego



Cospel de uso interno en Grytviken 1910 - 1920.
Confeccionado Rossi y CIA de Buenos Aires

COMPAÑIA ARGENTINA DE PESCA - SOCIEDAD ANÓNIMA

SAN MARTÍN 132

BUENOS AIRES

por vapor S/S, Tomare di Savoia

Señor

Joh. Wesmann

Assekuranz Bureau



Kristiania

N o r u e g a .

Dronningens Gd. 17 .

VIA AER

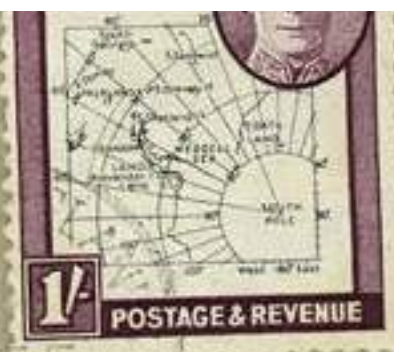
Señora
Catalina C. de Leria

A zda. Nuestra No 1772

Capital Buenos Aires

Sobretor Cubierta

R. Argentina





Acciones de la Compañía Argentina de Pesca - 1958

Epílogo de la caza de ballena para Argentina

Lic. Carlos Pedro Vairo -Fotos: Buque Juan Perón, Guillermo Berger

La empresa Compañía Argentina de Pesca S.A. fue vendida a una firma japonesa que luego la cerró. Sucede que ya desde 1940 en adelante la caza de ballena se realiza con buques factorías donde además se la procesa totalmente, de esta forma se llegó al récord de 32.000 (rorcuales) ballenas de barba en un año.

Las factorías en tierra eran muy costosas y con un alto gasto de mantenimiento. Argentina no fue la excepción y se encarga un buque factoría que se llamó Juan Perón. Es así que los buques factorías tuvieron un gran auge y Perón tenía esa idea desde 1946.

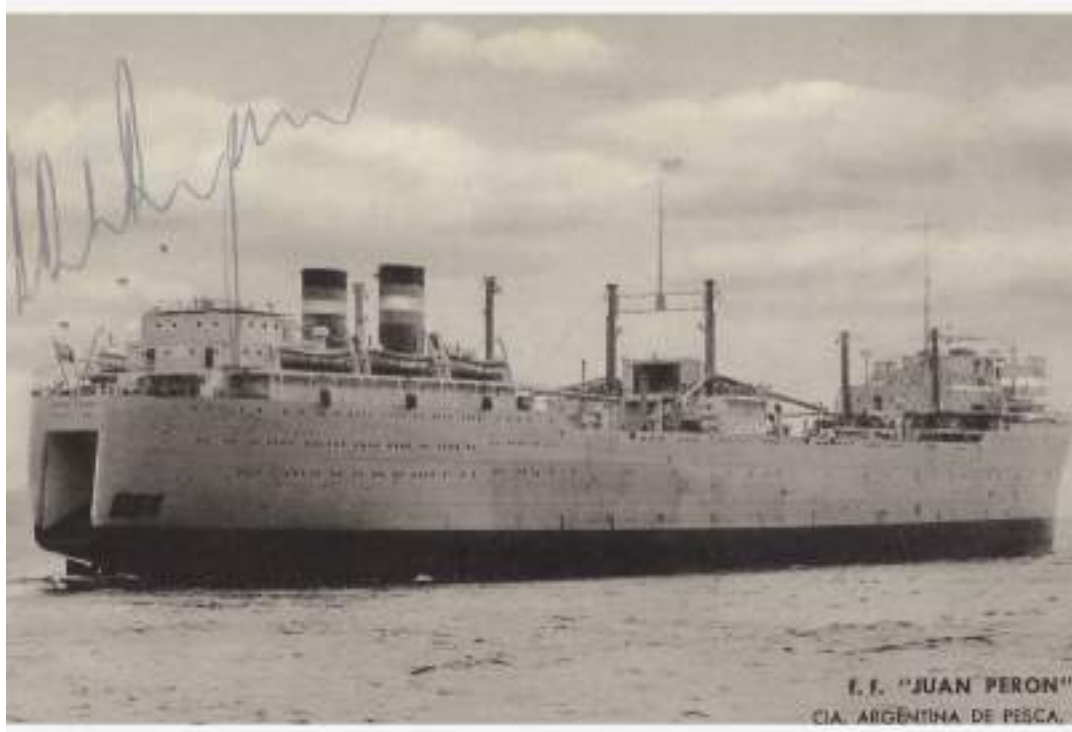
En 1948 la Compañía Argentina de Pesca S.A. aparece como ordenando la construcción del buque factoría más grande del mundo: 200 mts. de eslora por

un precio de 3 millones de libras. Para tenerlo en actividad y a sus 500 operarios necesitaba 15 “Catchers” (cazadores). El Sr. Alfredo Ryan estaba a cargo de la Compañía Argentina de Pesca S.A., el buque llega a Bs As en 1951. En realidad se hizo con fondos del Estado y fue embargado no bien llegó a Buenos Aires y entregado a YPF. En su vida nunca proceso ni una ballena y como buque tanque era muy lento. Fue trasladado al puerto de Rosario en 1953. Cumplió múltiples funciones fue la Administración General de la Flota Mercante, buque de instrucción de Prefectura, etc.

Con la Revolución Libertadora cambio de nombre a Cruz del Sur. YPF trató de venderlo en remate 6 veces sin lograrlo hasta que en 1967 se vende en 1 millón de dólares a la firma norteamericana Middle East Fluor. Fue usado como buque tanque pero en 1970 se lo envió al astillero Mitsubishi. Ésta lo cortó en dos la parte de proa y la popa se transformó para usarse como plataforma petrolera en Taiwan. A las partes de proa se le quitó la parte más baja y quedó como pontón de perforación. Se lo usó como almacén y lleva el nombre de ISMAYA.







*El ballenero "Juan Peron" que llega
este mañana al Dock Sur.*

A. G. N.	
325.590	
INVENTARIO	6. 12 .51

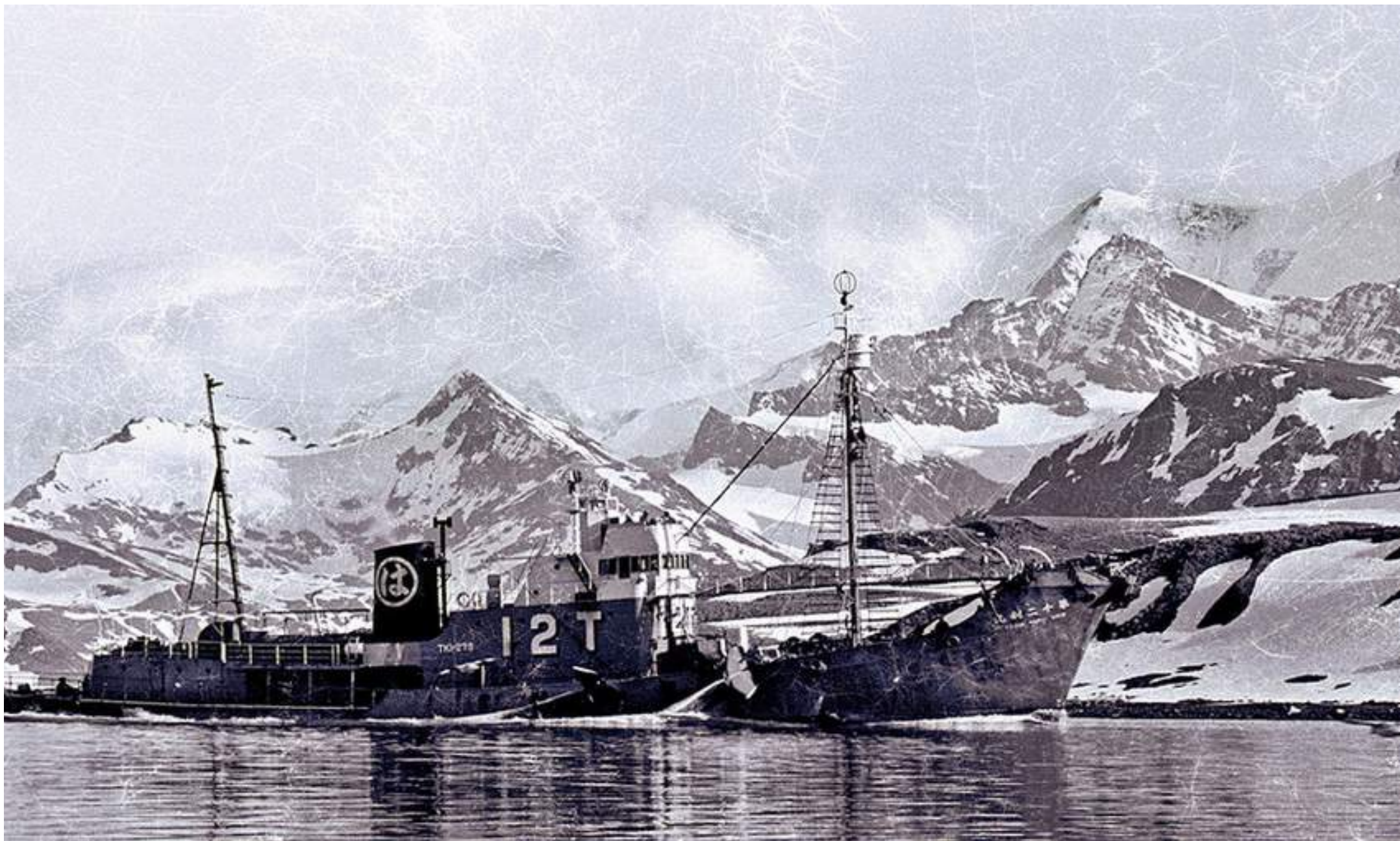
5 5/2

A. G. N.	
B. 69.817	
Nº DE NEGATIVO	

2

C. 334
S. 5

EL BALLENERO "JUAN PERON", el más grande del mundo en su tipo, amarrado en el Dock Sur, donde está anclado, dando término a su viaje desde Europa.



Buque japonés 1960-64



Buque japonés 1960-64

Grytviken su factoría estado actual.

Lic. Carlos Pedro Vairo - Fotos Carlos Pedro Vairo y Cecilia Illa

En uno de los viajes a la Antártida tocamos la isla San Pedro (Georgias del Sur) y visitamos la factoría ballenera de la firma Compañía Argentina de PESCA S.A. en Grytviken (2005). Ya conociendo toda la historia de PESCA desde antes de sus inicios y trabajando en una investigación de “Asentamientos Balleneros históricos” en la Península Antártica nos encontramos con parte de la factoría que no fue desmantelada. Dos buques Catchers (cazadores) que en su chimenea todavía tenían pintada la bandera Argentina. Un buen Museo de Sitio que se abre en verano en la ex casa del administrador y una hermosa capilla en perfectas condiciones (de 1913).

Esto es lo que quedó del final de la era de la caza de ballena. Los japoneses fueron los últimos dueños con intención de continuar la explotación entre 1960 y 1963.

Aunque el negocio de la caza de ballena y el uso de la grasa convertida en aceite para diferentes usos (hasta glicerina para armamentos) fue decayendo lentamente desde 1940 a 1960. Los noruegos que venían todos los años a Georgias fueron encontrando trabajo muy bueno en la marina mercante y en los buques tanques, sea como marineros, Capitanes, mecánicos y todas las profesiones. Hasta los Catchers (Cazadores) fueron transformados a remolcadores dado que eran y son todavía hoy muy buenos buques. Por lo tanto no fue una gran Crisis como muchos suponen y así han escrito en cantidad de libros. (A Crisis that Never Came. BJORN L. BASBERG).

Recorrimos la factoría desde Punta Zelaya donde encontramos el sitio donde murió Ernest Shackleton y un recordatorio en el lugar. Luego aparece un galpón que fuera usado como cárcel y las instalaciones británicas actuales. Solo 1 km. y se llega al Museo y es posible recorrer toda la periferia de la factoría. Algunos lugares fueron desmantelados porque los edificios estaba muy deteriorados y fue retirado el asbesto. Esas zonas se puede entrar hay otras que están en trabajo. En el cementerio encontramos la tumba de

Ernest Shackleton el gran marino inglés que realizó proezas increíbles en la Antártida. También, entre otras tumbas, está la del héroe Argentino Sub Of. 1 Felix Oscar Artuso que se desempeñaba en máquinas en el submarino ARA “Santa Fe”. Fue bombardeado y luego ametrallado en el Conflicto de Malvinas el 26 de abril de 1982.

Hacia el sur está el dique (se necesita mucha agua potable para el proceso de la grasa de ballena a aceite, con grandes calderas) y la cancha de football y atletismo. En la costa podemos ver como el lobo marino antártico (o de 2 pelos) está reincorporándose a la naturaleza al igual que los pingüinos Papua y Rey. Se pueden ver tendidos de vías en distintos lugares, en realidad partes de esos tendidos. Por ellas trasladaban elementos pesados o voluminosos tirados a tracción humana o con un tractor. Por ejemplo la carcasa de una ballena.



Refugio meteorológico Argentino

Breve resumen del proceso de la ballena:

La estación tuvo un gran éxito desde la primer temporada (1904-05) capturando 195 ballenas. Una vez capturada se la llevaba hasta la rampa donde la sacaban del agua con un cabrestante a vapor y quedaba ya en posición para extraerle grasa y vísceras para hacer aceite mientras la carcasa (huesos) y carne se hacía fertilizante y alimentos para animales. Luego también se envasaba la carne de ballena como las latas de Corned Beef. Esto salvó a miles de personas durante las guerras y también en la post guerra. Muchos países nórdicos pasaron por esta situación. Incluso con el cuero se hacían suelas de zapatos hasta 1958.

Del elefante marino se utilizaba casi exclusivamente la grasa. Los lobos marinos ya habían sido cazados de a centenares de miles durante el 1800. Se enviaba todo a Buenos Aires para luego exportarlo, al menos al principio. Se le daba el trato de producto Nacional.

Su nombre:

Grytviken actualmente tiene residentes permanentes. De octubre a marzo es habilitado el Museo de Georgia del Sur, cuyo personal (de 5 a 9 personas) reside en la base del British Antarctic Survey ubicada en King Edward Point o Punta Coronel Zelaya, que es considerada como parte de Grytviken y se conecta con un camino costero de un kilómetro.

Su nombre para la Argentina es Caleta Vago y para los ingleses que siempre cambian todo es King Edward Cove. Aunque fue bautizada como (VIKEN : Puerto; GRYT: Caldero, Olla) por el expedicionario sueco Johan Gunnar Andersson que viajaba en el “Antarctic” y formaba parte de la expedición de Otto Nordenskjöld . Ese puerto era utilizado por focueros del Río de la Plata antes del 1818. En ellos derretían la grasa de pinnípedos, pingüinos y cetáceos. También se encontraron restos de embarcaciones.

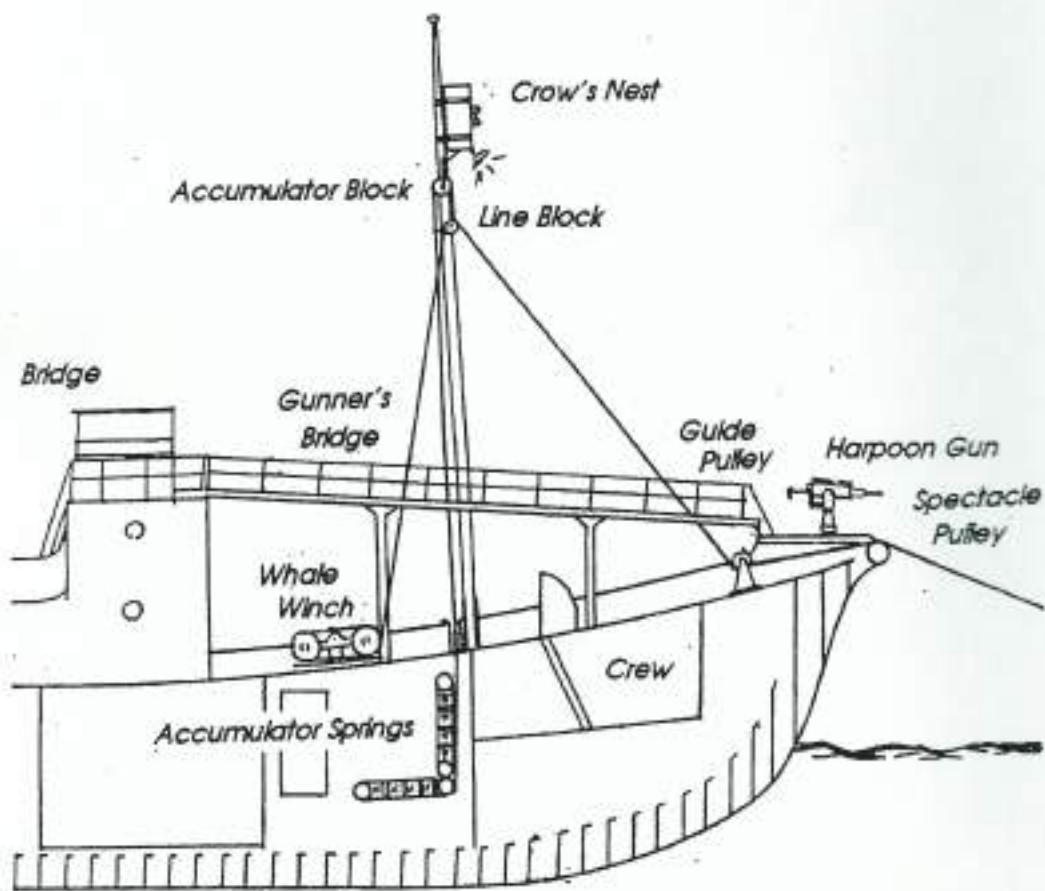
Es importante recordar algunos puntos como: De Sandefjord (un pueblo de balleneros cerca de Oslo) llegaron más buques y obreros como así también las casas de madera prefabricadas. Una iglesia luterana (1913) y hasta un cine (1930).

El 1 de enero de 1905 comenzó a funcionar un Observatorio Meteorológico y Magnético Argentino en la entrada a la bahía. Este fue destruido por los ingleses y el equipo llevado a Uruguay en 1950.

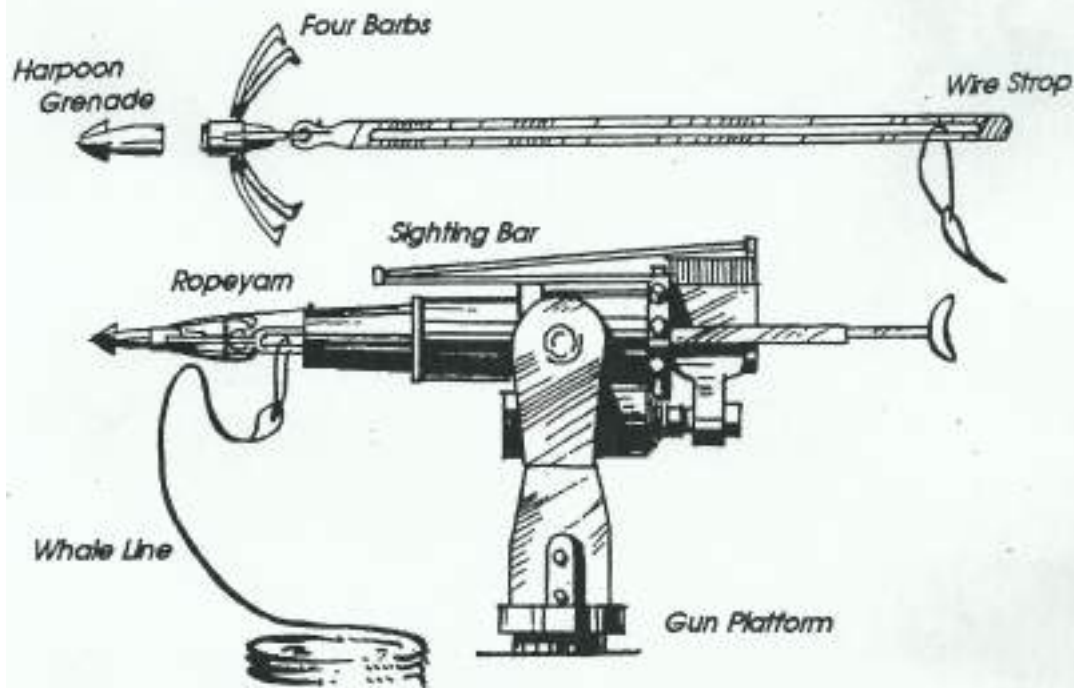








Pulley and accumulator arrangement on a modern whale catcher.



Modern harpoon gun detail.















SIR. ERNEST SHACKLETON

EXPLORED
DIED HERE
JANUARY 5TH. 1922

ERECTED
BY HIS COMRADES.







meat heavy
red to an

SINCLAIR
Hydraulic
BRAKE FLUID
CONFORMS TO S. A. E. STANDARD FOR HEAVY DUTY TYPE

FISK
SUPER HEAVY DUTY
MOTOR VEHICLE
BRAKE FLUID
CONFORMS TO S. A. E. J-1703

Canadian Liquid
WHALE BRAND
PLANT FOOD
100% Organic Liquid Extract of the

WHALE OIL SOAP
LANGLEY & MICHAY
WHOLESALE DRUGGISTS

CASTROL
LE FLUIDE A
TRANSMISSION AUTOMATIQUE
TYPE A SUPPLIXA

LOOKING FOR THE PERFECT MOTOR FLUID?
Try EAGLE MIRADO

C. A. Larsen (1860- 924)

Pioneer in the Antarctic

- Led the Jason expedition to the Antarctic in 1892-94
- Leader of the Nordenskiöld expedition's ship "Antarctic" in 1901-1903
- Established the first whaling shore station at Grytviken, on the island of South Georgia in 1904 with Argentinean capital. This marked the beginning of modern whaling in the Antarctic.

island of South
a in 1904 with
inean capital. This
d the beginning of
n whaling in the
tic.



Estación ballenera de Puerto Leith. Isla San Pedro o Georgias del Sur

Lic. Carlos Pedro Vairo - Fotos Carlos Pedro Vairo y Cecilia Illa

Esta estación ballenera se encuentra en una bahía hacia el noreste de la de Grytviken. Está contigua a la de Stromness. Separadas ambas por una estribación montañosa y las dos al pie de respectivos glaciares que les aseguraba abundante agua potable imprescindible para el proceso de las calderas en la elaboración del aceite y demás productos de la ballena. Luego reemplazados por los derivados del petróleo. Era considerada una estación escocesa dado que la empresa Christian Salvesen Ltd. estaba radicada en Edimburgo. William Storm Harrison fue uno de los promotores de la creación de Leith Harbour. Su nombre Leith está dado por un área del puerto de Edimburgo llamada “Leith”. Funcionó desde 1909 hasta 1965.

En la estación ballenera tenían operarios noruegos, expertos en el tema ballenero, y algunos británicos. Algunos conseguían permiso para ir con sus esposas en especial aquellos que se quedaban invernando en el lugar para hacer un mantenimiento durante el invierno. Eran realmente muy pocos y esto se dio en todas las estaciones balleneras. En el caso de Grytviken fue el primer lugar donde una mujer dio a luz debajo de la convergencia antártica.

Para recreación tenían una buena cancha de football y se disputaban pequeños campeonatos entre los equipos de las distintas estaciones balleneras el único día de descanso: los domingos. El trabajo era tan arduo que no paraban ni para Navidad o Año Nuevo. Dado que podían aparecer los “catchers” remolcando 2 o 3 o mas ballenas.

Los días de trabajo eran largos y la paga muy buena. Existieron pueblos en Noruega que prácticamente quedaban sin hombres por 6 a 7 meses al año, como ser Sandefjord. En este caso particular según los censos emigraban unos 900 por cada temporada.

Llegaban a Montevideo y de allí el “Harpoon” trasladaba a Isla San Pedro (Georgias del Sur) a los trabajadores además de una carga muy variada para las factorías. En especial un repuesto muy necesario eran las hélices dado que al internarse por aguas desconocidas podían romperse con alguna roca o bajo fondo.

Esta estación contaba también con cine, biblioteca, hospital y como todas tenían vías Decauville para hacer correr las vagonetas con huesos, carne grasa para las distintas etapas del proceso. Estas eran tiradas por un tractor o camión guinche, no hubo locomotoras. Al igual que en las otras estaciones se introdujo el reno para tener variantes en la alimentación. Este fue exterminado por decisión de política ambiental entre 2010 al 2014. Tal vez sería también hacer lo propio con las ratas noruegas que vinieron en los buques.













Guerras

Fotos: Carlos Pedro Vairo y Cecilia Illa

Como podemos ver en las fotos las factorías tenían cañones de 4 pulgadas Krump, casamata, trinchera y polvorín para las municiones. Se entrenaba a algunos balleneros para manejarlos. Fueron el caso de Grytviken y Leith. Alemania necesitaba del aceite de ballena para armamentos y sus industrias. En 1936 ya prefirió capturar los buques mercantes que lo transportaban y luego vinieron acusaciones cruzadas que los noruegos le suministraban aceite y asegurándoles que no era de esa forma. Lo cierto que los británicos enviaron buque al Atlántico Sur y los Alemanes también, ya son bien conocidas las batallas incluso una en el Río de la Plata con el Graf Spee.

En 1982 la empresa del Sr Davidoff de Argentina ganó una licitación para sacar la chatarra de Leith. Todavía se pueden ver las maquinas que llevaron



Guerra de Malvinas 1978 Submarino ARA SANTA FE

para tal efecto. Gran Bretaña los acusó que además de operarios llevaron tropas. Intervino la Royal Navy resultando que el 25 de abril se rindieron los dos grupos. El del Submarino "Santa Fe" (en Grytviken) y el grupo con el Capitán Astiz en Puerto Leith.

Uso de la ballena:

Después de la Segunda Guerra Mundial, la caza continuó siendo en grandes cantidades. En 1948, el ballenero Balaena capturó más de tres mil ballenas. Naciones hambrientas aprovecharon mucho a la ballena, veamos por ejemplo con estas 3.000 ballenas "4.500 toneladas de carne, 163.000 barriles de aceite comestible (destinado a fabricar margarina), 10.000 barriles de esperma, 170 toneladas de extracto de carne y otras 3.000 toneladas de carne para convertir en forraje para ganado".





Isla San Pedro o Georgias del Sur el mayor centro ballenero del mundo.

Fotos: Carlos Pedro Vairo y Cecilia Illa

Se trato de un centro ballenero con muchas estaciones costeras pero que implicaron un gasto muy grande además del pago de alquiler y un canon en base a lo producido al pirata Gobierno de Malvinas.

Entre las costeras en Grytviken (operando 1904–64), Leith Harbour (1909–65), Ocean Harbour (1909–20), Husvik (1910–60), Stromness (1913–61.) y Prince Olav Harbor (1917–31). Las compañías japonesas Kokusai Gyogyo , Kabushike Kaisha y Nippon Suisan Kaisha subarrendaron Leith Harbour en 1963–65, las últimas temporadas de la caza de ballenas en Georgia del Sur.



Stromness

Lic. Carlos Pedro Vairo - Fotos: Carlos Pedro Vairo y Cecilia Illa

Se trata de una estación ballenera muy cerca de Puerto Leithl en las islas San Pedro (Georgias del Sur). Su nombre proviene de una ciudad en las islas Orcadas. En 1907 esta estación en realidad era una factoría flotante. Se entiende esto no como las actuales sino que se trataban de buques cargueros adaptados a factorías. Bien anclados y sujetos a tierra firmemente, trabajaban como las otras factorías con los “catchers” que cazaban las ballenas y se las traían. En 1912 se instaló en tierra y operó durante unos años cuando en 1931 fue transformada en astillero para la reparación de los buques que operaban en la zona. Es así que en las fotos podemos ver gran cantidad de hélices dado que era un punto muy vulnerable de los cazadores de ballenas por la navegación entre rocas y bajo fondos no señalados en la cartografía.

También encontramos gran cantidad de otros elementos como anclas,

nidos de cuervo (desde donde avistaban las ballenas). Tenían una fundición y reparaban máquinas y en si trataban de mantener a flote cualquier tipo de embarcación. Era operada por una empresa de Noruega: la Sandefjord Whaling Company. Operaron hasta 1961 cuando quedó abandonada. En si era donde se reparaban los buques de Grytviken (PESCA SA) y de Leith.

Una gran casa del administrador y en especial las peripecias que vivió Ernest Shackleton en 1916 fue lo que la hicieron famosa. A este lugar llegó con dos compañeros de infortunio cuando luego de atravesar el mar desde isla Elefante en las Shetland del Sur en un bote, toco tierra del lado sur de Georgias. Escalaron la montaña y se deslizaron por un glaciar hasta llegar a la factoría. Luego de reponerse se dedicó a rescatar a sus compañeros náufragos del “Endurance”. Una proeza increíble que muestra los hombres de acero que eran.

Los renos que se ven en las imágenes ya fueron exterminados para dejar solo la fauna autóctona. Fueron llevados para tener una variedad en la dieta y se criaron en forma silvestre en especial luego del abandono de las factorías en 1963-64.





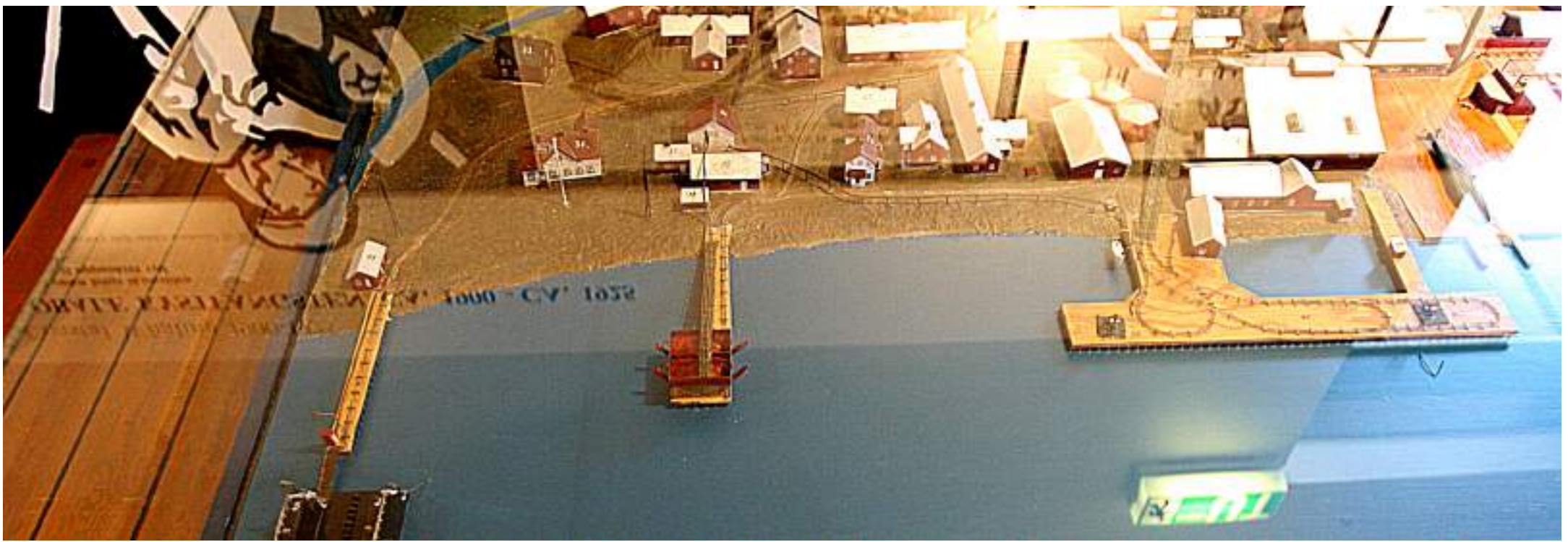
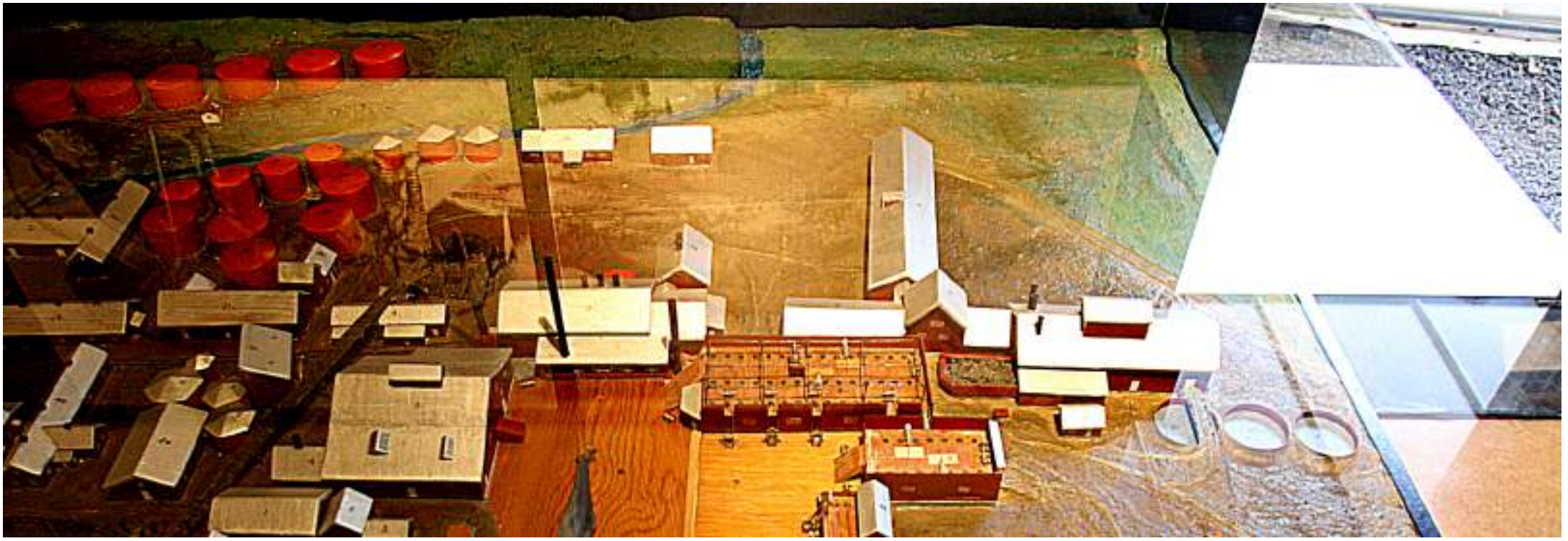












Ulises Adrián Camino

Doctor en Arqueología, egresado de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA en Junio de 2012. Licenciado en Ciencias Antropológicas con Orientación Arqueológica en la Facultad de FFyL UBA en el 2006. Profesor en enseñanza Media y Superior en Ciencias Antropológicas Egresado 2005 de FFyL UBA. Becario Doctoral 2007-2012 y Becario Posdoctoral 2012-2015 CONICET.



Titular de la Cátedra de Arqueología de la Escuela Nacional de Museología desde 2006. Profesor Adjunto de la UMSA 2011. Profesor Titula del Seminario de grado "Arqueología Urbana. Teorías, métodos y prácticas" FFyL UBA 2013, 2014 y 2015. Director del Proyecto como JTP "Arqueología en San José de Flores" CAU FADU UBA. Profesor Titular UMSAM Maestría en Proyecto y Patrimonio desde 2019. Investigador de la UNTREF en el Proyecto del Archivo Histórico del Cooperativismo Argentino desde 2019. Director de la Revista "Urbana. Revista latinoamericana de arqueología e historia de las ciudades" desde 2011.

Carlos Pedro Vairo

Director del Museo Marítimo y del Presidio de Ushuaia; Director del Museo Antártico de Ushuaia José María Sobral desde 1994. Miembro del International Congress of Maritime Museums (desde 2000); Miembro del Polar Museums Network; SCAR. Trabajos de investigación en la Antártida: Asentamientos balleneros Históricos Zagier y Urruty (1994- 2010) del cual se publicó un libro ISBN978- 987-23025-4-2.



Realizó estudios y trabajos de Etnografía Marítima en Roskilde (Viking Museum Roskilde), Dinamarca y en Oslo, Noruega con Thor Heyerdahl. Autor y coautor de 25 libros entre ellos: -Los Yamanas reconstrucción de una canoa de corteza. Zagier y Urruty 1994, Edición en Español y Edición en Inglés

-El Presidio de Ushuaia Ed. Zagier y Urruty 1996; Español e Inglés

-El Presidio de Ushuaia Vol.2 Testimonio de Reclusos. Inspecciones ¿Castigos o torturas? Zagier & Urruty Publications 2005.

-Isla de los Estados y Faro del Fin del Mundo Ed. Zagier y Urruty 1997; Español e Inglés

-Ushuaia, su historia Ed. Zagier y Urruty 1996; Español e Inglés

-Oro en Tierra del Fuego Ed. Zagier y Urruty 1998;

- Naufragios en el Cabo de Hornos, Estrecho de Magallanes, Isla de los Estados, Península Mitre, Malvinas y Georgias del Sur. Ed. Zagier y Urruty 1999 Español e Inglés
- 5000 kilómetros de Costa Argentina. Co autor con Mercedes Christophersen. Octubre 2010 Ed. del Autor
- Terra Australis Historia de la Cartografía Tierra del Fuego, Patagonia y Antártida. 2011 Ed. Zagier&Urruty ISBN 978-987-1468-18-8
- Península Mitre 2016. Co Autor Carlos Pedro Vairo y Joaquin Azulay. Fotos Sergio Anselmino y Joaquín y Julián Azulay. Ed Ojos Vista y Museo Marítimo de Ushuaia ISBN 978-987-46334-1-2.
- Faros del Fin del Mundo. Español Inglés Portugués y Francés. Ed. OJOS VISTA Oct. 2017 ISBN 978-987-46334-2-2
- 2018 Proyecto Pingüino. Autor Carlos Pedro Vairo. Dirección General Cecilia Illa-Foto Fernanda Rivera Luque. Ed. Museo Marítimo de Ushuaia. ISBN 978-987-23160-1-3
- ANTÁRTIDA Verdad e Historia. Visión Latinoamericana de la década del 1940 – 50. Inglés y Español. Co Autor con otros 6 historiadores Marzo 2019. ISBN 978 987 23160-3-7 Ed. Museo Marítimo de Ushuaia.
- 1958 los Inicios del Turismo Antártico. Inglés Español Co autor con Jozef Verlinden Marzo 2019. ISBN 978-987-23160-2-0 Ed. Museo Marítimo de Ushuaia.

Estudios: Museólogo Inst Sup No. 8 La Plata, Lic. Adm. de Empresas UADE; Etnografía Marítima Dinamarca 1985. Varios Diplomas de Post Grado. O level Cambridge St. Peters Martinez.

Bibliografía

Hart Ian B., 2001.

Pesca: The History of Compañía Argentina de Pesca Sociedad Anónima of Buenos Aires: an Account of the Pioneer Modern Whaling and Sealing Company in the Antarctic. Aida Elis editor. London Headland, R. K. 1984.

The Island of South Georgia. Cambridge University Press. Cambridge

Vairo Carlos P., May Guillermo y Horacio Molina Pico. 2007

Antártida: asentamientos balleneros históricos. Zaguier y Urruty Publicaciones. Ushuaia, Argentina
Fotografías aportadas por Archivo General de La Nación, Guillermo Berguer de la Fundación HISTARMAR, Cecilia Illa y Carlos Pedro Vairo



ISBN 978-987-23160-4-4



9 789872 316044