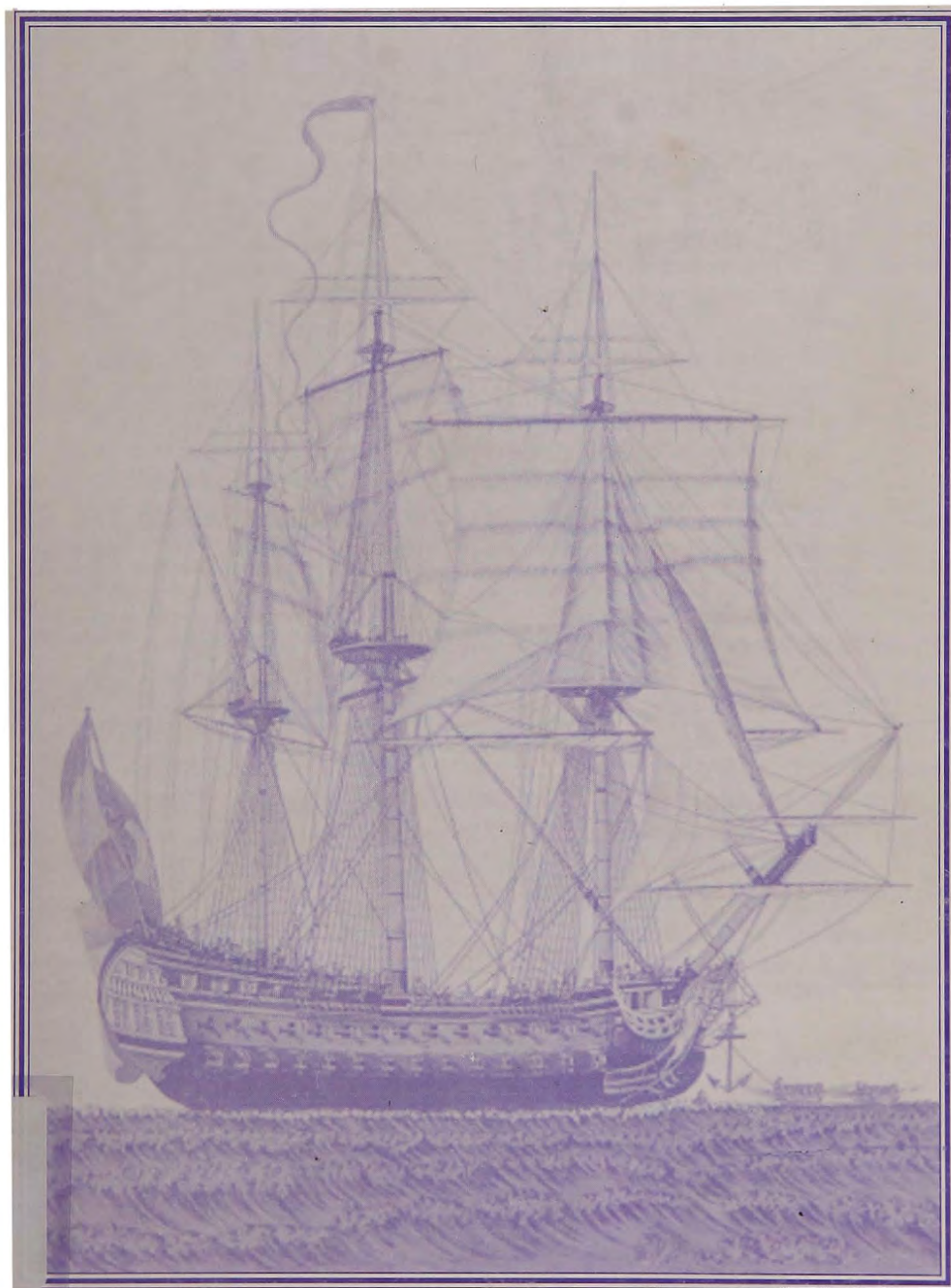




VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos



Editor Jorge Berguño Barnes

Portada:

Navío *San Telmo*, de 74 cañones, posteriormenete naufragado en Antártida. (Acuarela de Alejo Berlinguero 1746 - 1805. Museo Naval. Madrid)

VI ENCUENTRO DE HISTORIADORES
ANTÁRTICOS IBEROAMERICANOS

12 JUL. 2007

Editor Jorge Berguño Barnes



INSTITUTO ANTARTICO CHILENO

2002

Tabla de Contenidos

Introducción del Editor	5
IMAGEN DE LA ANTÁRTIDA	7
Marcelino Alegría Amar. <i>Historia y futuro de la Imagen Geográfica, Toponímica y Ecológica de la Antártida.</i>	9
Mabel Arratia. <i>El texto literario y el texto histórico en la obra de Oscar Pinochet de la Barra.</i>	17
Ricardo Capdevila y José María Ageitos. <i>Un Museo Antártico «in situ». La Cabaña sueca de Cerro Nevado.</i>	23
Rubén Stehberg. <i>Catastro del patrimonio cultural de la costa norte de la isla Rey Jorge, Shetland del Sur.</i>	31
Robert K. Headland. <i>Historia e Histogramas Antárticos.</i>	51
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS	55
Mateo Martinic B. <i>La curiosa representación de islas antárticas en un mapa del siglo XVII.</i>	57
Luz Miriam Alegría Oblitas. <i>Puerto del Callao, bastión de la expediciones a los Mares Australes.</i>	63
Ricardo Capdevila. <i>Dos suecos en el descubrimiento de la Antártida (1819).</i>	71
Fernando Berguño. <i>La quimera de un rey: aspectos de la expedición a las Tierras Australes del Astrolabe y la Zelée, 1837-1838.</i>	79
Sergio Lausic. <i>Punta Arenas, un puerto para la Antártica. Expediciones antárticas y subantárticas de fines del siglo XIX e inicios del siglo XX.</i>	87
Hamish Stewart Stokes. <i>Gastronomía antártica: Dificultades y creatividad en la época heroica de la exploración antártica.</i>	101
Cristina Montalbán. <i>Expediciones Charcot; sus topónimos antárticos en recuerdo a Uruguay.</i>	107
Oscar Pinochet de la Barra. <i>Shackleton en Chile, nuevos antecedentes.</i>	119
ESTUDIOS POLÍTICOS Y JURÍDICOS	125
Jorge Berguño. <i>Influencia de la caza de la ballena en el origen del litigio antártico 1874-1917.</i>	127
Mauricio Jara. <i>El servicio de Pesca y Caza y la Antártica, 1902-1939.</i>	135
Bernardita Blasco Pauchard. <i>La ocupación, como modo de adquirir el dominio, en el período anterior al Tratado Antártico.</i>	139
Consuelo León. <i>La apreciación estadounidense acerca de la Antártica durante la posguerra temprana.</i>	147

APÉNDICE I.

153

Actas del VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos.

155

APÉNDICE II.

159

Lista de Participantes en el Encuentro.

161

Nota del Editor

164

Introducción del Editor

La VI Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos se celebró en Punta Arenas, Chile, durante los días 24 y 25 de septiembre 2001. La primera jornada correspondió a la presentación de las ponencias y su discusión. Al día siguiente se aprobaron las Actas de la VI Reunión (Apéndice 1) y los participantes efectuaron una peregrinación a Puerto del Hambre, Fuerte Bulnes y Bahía Mansa, hitos significativos de la colonización del extremo austral sudamericano.

Tal como lo indican las Actas, las ponencias fueron agrupadas en forma temática y cronológica. Sin embargo, diversos trabajos ya recibidos no pudieron ser presentados por sus autores y, a sugerencia del Dr. Ricardo Capdevila, Secretario Permanente de estos Encuentros, se aprobó la moción de publicarlos con mención de la ausencia de los ponentes. Es el caso de los ensayos de Marcelino Alegría Amar, Rubén Stehberg, Robert K. Headland, Mateo Martinic, Fernando Berguño y Luz Miriam Alegría Oblitas. Al compilar la totalidad de los aportes, se advierte no sólo la riqueza y calidad del acervo reunido, sino también una cierta necesidad de reagrupar las ponencias en tres grandes categorías que hemos denominado «Imagen de la Antártida», «Investigaciones Históricas» y «Estudios Políticos y Jurídicos».

En el primer grupo, el ensayo de Marcelino Alegría Amar, nos evoca la reflexión de Spengler acerca de la vocación de toda investigación histórica de cristalizar en imagen y materializarse en cartografía. Mabel Arratia ha aplicado las técnicas modernas de exégesis de los textos literarios a «Antártica, sueños de ayer y del mañana» de Oscar Pinochet, obra considerada como un viaje de iniciación. El admirable esfuerzo de reconstrucción de la Cabaña Sueca de Cerro Nevado, descrito por Ricardo Capdevila y José María Ageitos, es una verdadera inspiración para futuras empresas de restauración, que el laborioso estudio de Rubén Stehberg permite avizorar, una vez cumplida la ambiciosa etapa de realizar el catastro del patrimonio cultural en isla Rey Jorge y otras del archipiélago Shetland del Sur. Finalmente, los «Histogramas» de Headland, autor de la más completa cronología antártica, son representaciones gráficas sugerentes de los niveles de intensidad y participación en determinadas actividades proyectadas en el tiempo.

El segundo grupo se destaca por reunir en una interesante diversidad de contribuciones un énfasis común en la importancia de algunos puertos sudamericanos para la historia de la exploración antártica: Callao para Luz Miriam Alegría Oblitas, Buenos Aires para Ricardo Capdevila, Puerto del Hambre y Talcahuano para Fernando Berguño, Punta Arenas para Sergio Lausic y Montevideo para Cristina Montalbán. El interesante ensayo de nuestro Premio Nacional de Historia, Mateo Martinic, es una de las joyas de la VI Reunión. Una reflexión se impone para validar algunas de las conclusiones de este ensayo: si bien la credibilidad del autor del mapa estudiado ha sido puesta en tela de juicio por Dahlgren, Vargas y Ponce y otros, cabe tener presente que en el siglo XVIII, los pilotos de Cádiz que examinaron al piloto bretón del buque León que descubrió la isla San Pedro (Georgia del Sur) la identificaron con la isla de La Roche sobre la base de la carta de Seixas que tan finamente ha analizado Martinic. El joven investigador

Hamish Stewart Stokes aborda, en la dialéctica de dificultad y creatividad, la gastronomía antártica, que hace recordar las hazañas de Luis Paredés Uribe, suboficial de nuestra Armada, encargado de guisar focas y freir huevos de pingüinos para alimentar al primer grupo de expedicionarios antárticos chilenos en 1947. Los nuevos antecedentes que aporta Oscar Pinochet de la Barra sobre Shackleton en Chile y particularmente los concernientes a su postrera expedición, revelan una percepción visionaria del explorador sobre la futura gravitación de Chile y los demás países-puente en el futuro del continente antártico.

El último grupo abarca ciertos estudios sectoriales representativos del carácter interdisciplinario de la historia antártica y la influencia de determinadas actividades, como ocurre en mi estudio sobre la caza de cetáceos en los mares australes, o de instituciones, como el servicio de Pesca y Caza, analizado por Mauricio Jara. El análisis jurídico iniciado por Bernardita Blasco Pauchard puede ser contrastado con el diplomático que emprende Consuelo León, construido sobre la base de una investigación de motivaciones y actitudes en una época crucial de la historia antártica. Ambas coinciden en el interés de profundizar el presunto valor de la investigación científica para fortalecer la posición de determinados actores en la prosecución de sus intereses antárticos. No está nunca demás recordar que la preocupación fundamental de la diplomacia chilena ha sido siempre precisar con máximo rigor que la investigación científica y la logística asociada no pueden constituir jamás fuentes de derechos, y que su respeto y promoción están fundadas justamente en el acuerdo solemne que preserva la posición de los reclamantes de soberanía por encima de todo ejercicio de presencia física en la Antártida.

IMAGEN DE LA ANTÁRTIDA

Historia y Futuro de la Imagen Geográfica, Toponímica y Ecológica de la Antártida

*CrI. (R) Marcelino Alegria Amar**

Importancia de la Historia en el desarrollo de la imagen geográfica, toponímica y ecológica de la Antártida

1. Historia y Mitología de la existencia de la "Terra Australis Incognita".

En el hemisferio boreal, hace muchos siglos todo empezó con la observación de las estrellas y constelaciones del cielo. De noche, los que viven en la mitad superior de la tierra pueden ver nítidamente dos constelaciones en el cielo, llamadas "Osa Mayor" y "Osa Menor". Los griegos antiguos creían que la Gran Osa fue la Ninfa Calisto y la Pequeña Osa, su hija Arckas. Ambos fueron transformados en Osos y luego llevados a las alturas del cielo por el amado de Calisto, el gran Dios Zeus. Entre otras razones, estas dos constelaciones son muy famosas porque en la punta de la cola de la pequeña Osa se encuentra la Estrella del Norte, "Polaris". Quien la ve, encuentra el Norte. Está casi directamente sobre el Polo Norte y parece mantenerse inmóvil, con todas las estrellas girando a su alrededor.



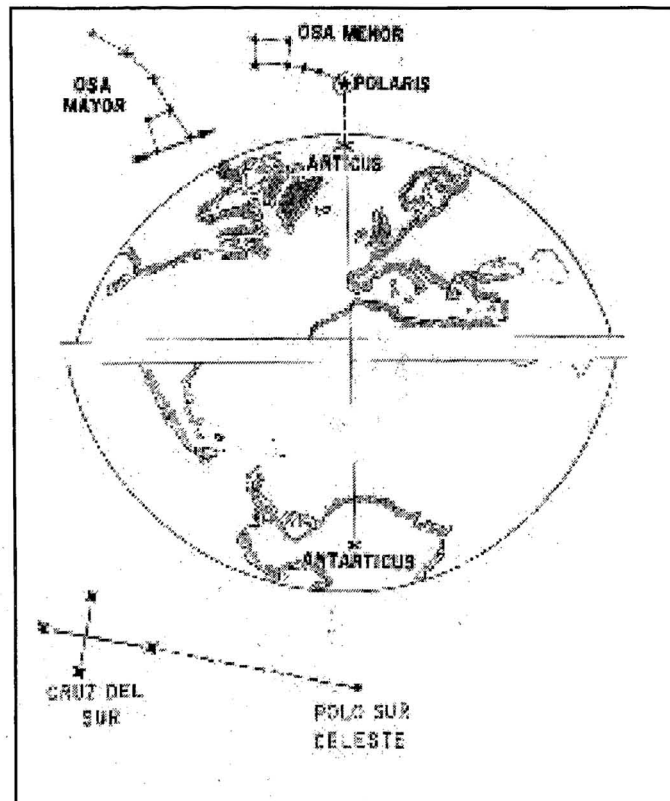
Constelaciones Osa Mayor y Menor

También en el hemisferio meridional, brilla en todo el esplendor del firmamento, el sortilegio rutilante de la Cruz del Sur, ninguna constelación podría competir con ella. Vasco de Gama, que dobló el extremo de Africa en 1497, fue uno de los primeros europeos en descubrir en el cielo austral aquel brillante símbolo de la fe que hoy llamamos la constelación de la Cruz del Sur. Para los grandes exploradores europeos de los siglos XV y XVI, que navegaban en sus frágiles carabelas, por mares para los cuales no existían aún cartas de navegación, esta cruz de estrellas era una prueba confortante de que Dios seguía velando por ellos aún en mundos desconocidos, mostrando al hombre el eje del universo austral, el punto del firmamento en torno al cual gira toda la creación.

*Urb. Las Magnolias - Calle:16 N°190, Surco-Lima-Perú. alom@terra.com.pe

Durante varios siglos, la Antártida ha servido literalmente de imán para exploradores de muchos países y la entrada paulatina de la Antártida en la Historia corre paralela con la contracción progresiva del mundo debido al extraordinario avance del hombre en su creciente dominio del espacio y del tiempo por medio del transporte y las comunicaciones. En el siglo II D.C. el geógrafo Ptolomeo intuyó que debería haber una gran masa terrestre en el extremo Sur del globo para balancear las extensas tierras que rodean el Polo Norte, y dibujó dicha masa austral en sus mapas.

Durante el siglo XV, se recuerda a valerosos e intrépidos navegantes que en la era de la expansión oceánica de Occidente y su primera gran consecuencia, el descubrimiento de América por el gran Capitán de los Mares don Cristóbal Colón, cuyo viaje en 1492, sirvió de ejemplo a otros famosos navegantes de los siglos XVI, XVII, y XVIII.



Constelación Cruz del Sur

2. Los navegantes y la Cartografía

El relato de las exploraciones hacia la Antártida por valerosos Antartinautas sirvió de base para establecer la crónica de la cartografía del continente en los sectores recorridos, reuniendo todos los datos de la ruta o derrota a partir del cual pueda construirse un mapa. El velo de la ignorancia sobre la *Terra Australis Nondum Cognita*, fue levantándose poco a poco a medida que los navegantes de varios países (ingleses, franceses, noruegos, alemanes, australianos, japoneses, argentinos, chilenos) y otros audaces exploradores llegaron a los mares que rodean al blanco continente; siendo uno de los famosos navegantes el capitán James Cook que efectuó su circunnavegación entre 1772-1775, cruzando el Círculo Polar Antártico en dos oportunidades, "el mayor viaje hecho jamás sin divisar la *Terra Australis*. Inauguraba la verdadera era de la navegación polar austral que se extendería hasta fines del siglo XIX, época en que el hombre empezaría finalmente a explorarla, avistarla, y establecerse en el continente polar. Hasta esa época, los

mapas y cartas geográficas que se publicaban acompañaban informes, narraciones descriptivas y trabajos científicos. Esta práctica se continuaba hasta los primeros años del siglo XX. Luego empezó a tomar forma la línea costera del continente y para ello se requirió el aporte de los navegantes que entregaban sus informes con los conocimientos adquiridos sobre los océanos y los centenares de islas que habían registrado en sus rutas de viajes para formular los mapas, que los países interesados han venido produciendo para dar a conocer al mundo la imagen real de las regiones exploradas en el continente antártico.

A raíz del Año Geofísico Internacional (AGI), entre 1957 y 1958, se establecen nuevos procedimientos sistemáticos de cartografía. Debían transcurrir todavía unos 30 años para que se iniciara el empleo de los aeroplanos, de modo que los trabajos cartográficos que se realizaban estaban a cargo de personal técnico que operaba en el terreno y se desplazaba por el propio empuje humano con el apoyo del esfuerzo de tracción de perros.

Durante el período náutico y con el advenimiento del aeroplano que llegó a la Antártida en 1928 en calidad de auxiliar para los levantamientos topográficos vino a superar con ventaja el empleo de la fotogrametría como aplicación perimétrica y verticalmente controlada de la fotografía aérea para fines cartográficos.

3. Sistemas de levantamiento topográfico y toponímico antártico.

3.1. Levantamiento Topográfico

En la época de la modernidad, los países interesados en la problemática antártica empezaron a producir mapas y cartas geográficas desde antes del AGI, destacándose entre éstos los siguientes:

- Australia en 1939 compiló un Mapa General, a la escala de 1:7,500.000, perfeccionado posteriormente en 1953 a la escala de 1:10,000.00 en una sola hoja.
- EE.UU., la Sociedad Geográfica norteamericana, produjo en 1955 un mapa general a la escala de 1:3,000.000 y posteriormente a una escala de 1:6,000.000.
- Alemania, publicó en 1954 un mapa general a la escala de 1:4,000.000.
- Nueva Zelanda, produjo un Mapa General de las Regiones Antárticas, a la escala de 1:16,000.000
- Operación "High Jump", efectuada en el verano austral 1946-47, constituye el aporte más importante de la exploración fotográfica que realizó EE.UU., operación que estuvo al mando del Almirante Richard Byrd, con la participación de doce aeroplanos, tomaron 65,000 fotografías de la mayor parte de la costa oriental y occidental antártica, habiéndose continuado en el siguiente año durante la operación "Windmill", estableciéndose el control terrestre de las fotografías aéreas.
- Muchos países interesados, entre ellos las hermanas Repúblicas de Argentina y Chile han venido publicando por intermedio de sus instituciones geográficas, mapas y cartas a diferentes escalas, desde el siglo XIX, como asimismo Atlas con gran perfección a cargo del personal profesional y técnico con equipos y materiales.
- A partir del año 1945, antes de la realización del Año Geofísico Internacional (1957-58), y hasta la fecha se avanzó rápidamente en la cartografía del continente antártico.

3.2. Los Topónimos aplicados

La Toponimia es el estudio del origen y significación de los nombres propios del lugar y el Topónimo es el nombre propio del lugar.

En virtud de estas dos definiciones se han otorgado nombres que han echado raíces en la tradición local. El Topónimo surge de la necesidad diaria de nombrar el rincón del terruño en que se vive, la montaña o el río lugareño, con el mismo nombre que le dieron nuestros padres y sus ancestros, transmitiéndose de generación en generación, de labio en labio, se lo quiere y respeta como cosa propia enraizada en el lugar

y heredada de los antepasados que compartieron la visión, la presencia y la influencia de un mismo contorno geográfico, con las mismas y múltiples connotaciones históricas, culturales, folklóricas, etc. Todo esto es aplicado en todas las naciones, pueblos, ciudades y calles en que apreciamos el vigor y el calor afectivo de los nombres que figuran en los mapas, planos, libros y un sinnúmero de documentos.

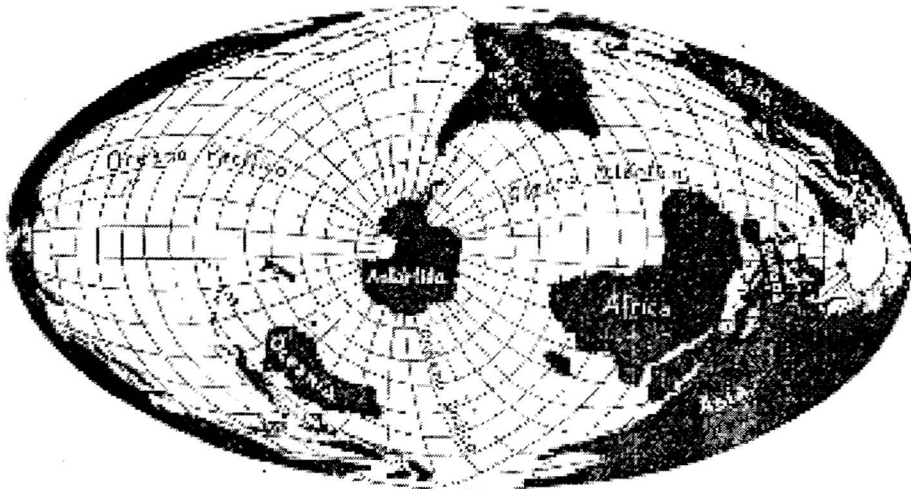
En lo que se refiere al continente antártico, la ausencia de elementos étnicos estables impide hablar de una Toponimia Antártica ya que los nombres que figuran en los mapas del continente se debe a la presencia de innumerables expediciones organizadas por los países que llegaron a los mares circundantes, descubriendo islas, islotes, líneas de costas, barreras de hielo, montañas, volcanes y otros accidentes geográficos, que fueron bautizados con los nombres de personajes gubernamentales, exploradores de la Antártida, embarcaciones de su país de origen, etc., etc. que por fin se materializaron en la producción de cartas, incluyendo los nombres asignados a las estaciones y bases científicas que se vienen instalando en el área que ocupa la Antártida de acuerdo al Tratado Antártico de 1959.

Los pioneros de la exploración antártica, como está probado, fueron los cazadores de focas que salieron de los puertos de Buenos Aires y Valparaíso, de las hermanas Repúblicas de Argentina y Chile, respectivamente quienes han contribuido al descubrimiento, conquista y ocupación de la Antártida y también a la aplicación de topónimos comunicando a los exploradores y cartógrafos las zonas especialmente propias para sus trabajos. Ahora viene la pregunta: ¿Podrán traducirse al español todos los nombres que figuran en su mayoría en el idioma inglés? ¿Se considera como topónimos los nombres de las estaciones y bases científicas existentes en la Antártida?

4. El Régimen Global de Protección de la Antártida.

El Tratado Antártico firmado en Washington en 1959, por doce naciones, con sus 14 Artículos, que rigen a partir del 23 de Junio de 1961, permitió que en el largo trajinar del tiempo, en el año 1991, los países Miembros Consultivos vieran la necesidad de incrementar la protección del medio ambiente antártico y de los ecosistemas dependientes y asociados; teniendo en cuenta la especial situación jurídica y política de la Antártida de garantizar que todas las actividades que se desarrollen en dicho continente, sean compatibles con los propósitos y principios del Tratado Antártico; acordando además la designación de la Antártida como reserva natural dedicada a la Paz y la Ciencia. En tal sentido, se formula el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente Antártico y se suscribe en Madrid el 23 de Junio de 1991, llamándose también el Protocolo de Madrid, cuya vigencia se inicia a partir del 14 de Enero de 1998 y que, con sus 5 anexos, totaliza 96 artículos, a manera de una constitución que gobierna todas las actividades que se realizan en la Antártida, en especial sobre la protección del medio ambiente antártico y de sus ecosistemas dependientes y asociados.

La imagen geográfica de la Antártida se viene complementando con la necesidad de registrar en las cartas y mapas las diferentes Areas o Zonas Antárticas especialmente Protegidas o Administradas, los Monumentos Históricos; asimismo, la ubicación de las estaciones y bases científicas. A pesar que la mayor parte del continente está cubierto de nieve y hielo, el hombre, en su afán de conquistar la Antártida tratará de evidenciar y materializar su presencia mostrando en la carta o mapa las diversas actividades científicas, tecnológicas, logísticas, aplicación de medidas de conservación a la investigación científica. Asimismo, se formula un código de conducta para los turistas e informaciones sobre actividades prohibidas y restricciones temporales. Todo ello con el fin de proteger a la Antártida y a sus recursos vivos marinos que existen al Sur del paralelo 60° de Latitud Sur. (Convención para la Conservación de las Focas Antárticas) y al sur de la Convergencia Antártica (Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos).



Ubicación geográfica de la Antártica

Antártida: Imagen Geográfica

1. Imagen Actual

La Antártida es un territorio remoto, con régimen climático tempestuoso, frío, seco y ventoso, no tiene población nativa, también se le denomina Continente Blanco, Continente Polar, Sexto Continente. Está ubicado en el extremo más meridional de la tierra rodeado por el Océano Austral, antes llamado Océano Glacial Antártico, donde el hielo y la actividad volcánica, sobre todo en su zona occidental, están presentes en paradójica convivencia.

La Antártida es evidentemente una prolongación de Sudamérica y de los Andes, su configuración es aproximadamente circular y se encuentra al interior de los 60° de latitud Sur.

El continente antártico o Antártida, tiene un diámetro aproximado de 4,500 Km., con dos pronunciadas entrantes que forman el Mar de Weddell y el Mar de Ross, y una angosta península en forma de S que contiene parte de las cadenas de montañas que se prolongan hacia el extremo Sur de Sudamérica.

Este espectacular continente ha sido poco estudiado hasta hace algunas décadas en que la magnitud de sus recursos y lo hostil de su clima llevaron a la comunidad internacional a un esfuerzo conjunto para desentrañar los secretos de este apartado lugar de la tierra.

Fue un heroico episodio de la historia el descubrimiento de la Antártida, que ha puesto a prueba el valor de los hombres que lo protagonizaron.

Luego del descubrimiento del continente antártico, fueron los cazadores de focas y de ballenas, y posteriormente los exploradores los que mostraron el mayor interés por este remoto lugar de la tierra.

Los estudios geofísicos han demostrado la probabilidad de la existencia de grandes depósitos de minerales, se considera, por ejemplo, que puede haber reservas de oro y plata parecidas a las de Sudáfrica. También se han encontrado muestras de hierro, carbón, estaño, uranio, zinc y otros minerales; incluso petróleo, del que ya se han detectado algunos depósitos.

La Antártida es también el lugar más azotado por los vientos en la tierra, a lo largo de la costa prevalecen los vientos Este que se modifican sustancialmente al interactuar con los vientos locales (costeros), estos vientos se originan en el centro de alta presión que caracteriza la región cercana al Polo y bajan violentas ráfagas, que arrastran nieve en suspensión llamadas blizzard. Estos vientos son probablemente el factor más limitante para las actividades de exploración y reducen la visibilidad a cero.

Casi toda la precipitación que cae sobre la Antártida es en forma de nieve y se genera en los grandes centros de baja presión sobre el Océano Austral.

Por esta razón, la mayor cantidad de precipitación ocurre en una angosta faja costera de 200 Km., alrededor del perímetro del continente, tan solo el extremo de la Península Antártica recibe una considerable cantidad de precipitación anual, pues conforme nos acercamos al Polo el promedio anual disminuye notablemente y en la alta meseta de este continente, existe un frío desierto que tiene una acumulación anual de tan sólo 5 cm. de agua, casi la misma cifra que el desierto del Sahara.

Hoy, después de vastos estudios geológicos, se sabe que las enormes capas de hielo que cubren actualmente el continente son tan sólo los restos de la última glaciación que alcanzó su máximo nivel hace 18,000 años cubriendo con hielo grandes áreas de la tierra incluyendo gran parte de lo que es hoy Argentina, Chile y el Sur del Perú.

2. *Imagen Futura de la Antártida*

¹ Al ingresar a este siglo XXI la Antártida revaloriza su importancia geopolítica para constituirse en un tema de cooperación internacional en todos los campos teniendo en cuenta la necesidad de una acción urgente para preservar el equilibrio ecológico mundial contando las emisiones de anhídrido carbónico y otros gases que contribuyan al denominado efecto invernadero.

Tanto por su cercanía, como por razones históricas los escritores geopolíticos y antárticos de Argentina y Chile han sido los más prolíficos en el tema antártico y sus posiciones han calado en sus respectivas opiniones públicas con la idea de un espacio de mar y tierra continental contiguo extendido desde el Atlántico Sur y Pacífico Sur hasta la Antártida. Un nuevo período de coordinación constituiría una acción conjunta de los países del llamado Cuadrante Antártico Sudamericano, estableciendo algún tipo de concertación para preservar la Antártica y sus aguas circundantes como patrimonio común de América del Sur.

Esta situación se ve favorecida por el hecho de que 6 países: Argentina, Brasil, Uruguay, Chile, Perú y Ecuador son países Miembros Consultivos del Tratado Antártico, siendo Venezuela Miembro Adherente desde 1999.

La Historia Antártica Iberoamericana

1. Las Reuniones de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, fueron inauguradas por feliz iniciativa de la hermana República de Argentina, en el lugar histórico que ocupa la base antártica argentina “Esperanza”, en noviembre de 1992, en la que participaron representantes de Argentina, España, Perú, Uruguay y Ecuador, los que tuvieron la suerte de compartir en este primer encuentro, en un ambiente de plena

¹ Comentario del General Div. del Ejército del Perú, Dn. Edgardo Mercado Jarrín en el Prólogo del libro *Antártida y la Historia Antártica del Perú* (Autor Crl. (R) Marcelino Alegria)

identificación con la historia antártica de nuestros países a lo largo de todo el siglo XX en su largo trajinar, conforme al mensaje del General Dn. Jorge E. Leal, Director Nacional del Antártico, en ocasión de la apertura de esa Primera Reunión.



Iberoamérica presente en la Antártica

Al concluir el evento se formuló la Declaración Final con fecha 24 de noviembre de 1992, cuyos objetivos se vienen cumpliendo a cargo de la Secretaría Permanente de los Encuentros de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, designando Secretario Permanente al Dr. Ricardo Capdevila en mérito a su larga trayectoria, que ha permitido su prosecución de acuerdo al detalle siguiente:

- Argentina (I Reunión - 1992)
- Perú (II Reunión - 1994)
- Chile (III Reunión - 1996)
- Brasil (IV Reunión - 1999)
- Argentina (V Reunión - 2000)
- Chile (VI Reunión - 2001)

2. Los trabajos de los historiadores antárticos iberoamericanos se vienen publicando en los informes finales de cada evento, y también en las publicaciones oficiales de los países que organizan esta importante actividad, destacando entre ellos, brillantes historiadores de las hermanas Repúblicas de Argentina y Chile conocidos por todos nosotros, con el empeño pujante del Director Nacional Antártico Argentino (DNA) y del Director del Instituto Antártico Chileno (INACH), convencidos que la historia constituye el término de todos los sucesos que aún faltan completar en el mítico continente antártico ó Antártida.

Consideraciones Finales

Al empezar este siglo XXI, la Antártida revaloriza su importancia geopolítica para consolidar el tema de la cooperación internacional, a fin de que su Imagen Geográfica, Toponímica y Ecológica continúe inspirada en la Declaración Final de la Primera Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos formulada el 24 de noviembre de 1992 en la base antártica Argentina "Esperanza". Las Reuniones o Encuentros de Historiadores deberán considerarse en el marco de las Reuniones RAPAL ó independientemente, de acuerdo a las acertadas proposiciones de los miembros de la Secretaría Permanente.

Los Gobiernos de los países iberoamericanos Miembros Consultivos del Tratado Antártico y de las instituciones tutelares del Sistema Antártico Nacional, deberán mantener una política permanente de presencia en el continente antártico, conforme a las políticas nacionales de cada país, propendiendo a elevar la conciencia y vocación antártica de los profesionales y estudiantes de ciencia, tecnología, logística, historia y otros especialidades, para conocer profundamente la importancia que reviste la Antártida para la humanidad.

El subsistema antártico internacional formado por los países de la Región debe continuar con los programas de producción cartográfica, toponímica y ecológica, visualizando el perfeccionamiento de profesionales y técnicos de acuerdo a los últimos avances de la ciencia y tecnología en cuanto a la producción de mapas y cartas en diferentes escalas. Sea la confraternidad el principal vínculo que contribuya a continuar investigando la historia del pasado y la presencia de los valerosos Antartinautas en el mítico continente antártico.

Bibliografía

- ALEGRIA AMAR, MARCELINO. 1998. *Antártida y la Historia Antártica del Perú*, 1ra. Edición.
- DECRETO LEY N°25950 Suscrito por el Perú en la Ciudad de Madrid. el 27 Mayo 1993. Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, España, el 04 Oct. 1961 y sus 5 anexos. Publicación Diario Oficial *El Peruano*.
- F. T. D. 1926. *Geografía Atlas*, 4to. Grado 9na. Edic. Barcelona.
- FITTE, ERNESTO. 1962. *El Descubrimiento de la Antártida*, Emece Editores, Buenos Aires.
- HATHERTON, TREVOR. 1972. *La Antártida*, Ediciones Omega S.A
- HERRERA R., JOSÉ . 1990. *La otra cara de la Antártida*.
- IPEGE. 1984. *El Perú y la Antártida*. Edic.
- LEAL, JORGE E. Por General Brig. Ejército Argentino. 1976. *Operación 90*, Dirección Nacional del Antártico.
- PIERROU ENRIQUE , JORGE. 1970. *Toponimia del Sector Antártico Argentino*, Por el Cap. de Corbeta (RS.), Buenos Aires.
- QUEVEDO PAIVA, ADOLFO. 1987. *Antártida, Pasado, Presente...¿Futuro?*, Compendio Histórico, Jurídico, Político y General, Por Crl. Ejército argentino, Buenos Aires.
- TRATADO ANTÁRTICO, del 01 Dic. 1959.

El texto literario y el texto histórico en la obra de Oscar Pinochet de la Barra

Mábel Arratia Fuentes¹

Desde la época de La Odisea de Homero el hombre está ligado literariamente al motivo del viaje. De alguna forma, los que están presentes hoy, han debido emprender un *Viaje*. Un viaje con rumbo conocido porque han arribado a un espacio determinado: el mundo del silencio antártico y sus proyecciones enmarcadas en un espacio psíquico y real.

Investigar el texto literario constituye un viaje hacia el interior del mismo viaje que incursiona acontecimientos, espacios, personas y, por sobre todo, a un lector.

La preocupación por descifrar el recto sentido de los textos está presente desde la antigüedad y se inscribe dentro del problema de la exégesis, disciplina que pretende comprender el texto, a partir de su intención.

Sin embargo, desde el momento en que toda la lectura se realiza en el marco de una traducción que comparte unos presupuestos – pensemos en la interpretación del Antiguo Testamento a cargo de los cristianos, tan diferente a la de los rabinos –, la exégesis suscita una cuestión hermenéutica.

Efectivamente, la exégesis está ligada a una teoría del signo y la significación, tal como se ve en “De Doctrina Christiana” de San Agustín, en la medida en que un texto puede tener varios sentidos, por ejemplo, el histórico y el literario, lo que hace necesaria una idea de significación más compleja que de los signos unívocos. Es el llamado “Conflicto de las Interpretaciones” que se resuelve en el deseo de vencer la distancia cultural y de acercar el lector al texto, tarea llevada a cabo en la práctica interpretativa.

Nos acercaremos a un texto a través de una hermenéutica de reconstrucción y de integración. Re-construiremos todo lo que es objetivo de nuestra comprensión, pero nuestra mirada es la totalidad y su significado original.

“Antártica, sueños de ayer y del mañana” del escritor Oscar Pinochet de la Barra, nos demostrará si el fundamento del texto reside en el propio autor o en el espacio donde se plasma la voluntad expresiva del literato.

El título de la novela es de por sí sugerente; implica un concepto de espacio y de tiempo; igualmente el motivo del *Viaje*, recurrente en la historia de la literatura, se concreta en un prólogo denominado “Advertencia al pasajero”.

Al más puro estilo renacentista, el narrador justifica la temática de su obra: un viaje a la Antártica:

“... es una Antártica más secreta, más trascendental, la que busco en una peregrinación que comienza en los hielos, pero que perfectamente puede terminar en el alma”.

En una perspectiva fenomenológica, el autor de esta novela nos presenta una integración del sujeto y del objeto. Es así como el narrador toma de la mano al lector y lo conduce al reino de lo maravilloso, al

¹ Académica de la Universidad de Magallanes, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Bulnes 01855, Punta Arenas.

último de los continentes vírgenes: La Antártica.

De aquí en adelante se desarrollarán una serie de acontecimientos, todos entrelazados por el motivo del *Viaje*.

Igualmente, el lector como agente activo en el proceso del análisis literario, se introduce a las periferias del *Viaje* en un mundo realmente fantástico.

El lector se siente motivado a emprender el *Viaje*, no sólo por la aventura de lo desconocido, sino por la posibilidad de purificación que simboliza este continente desconocido:

“... Continente de hielo, material de suave luz sólida, casa donde se entra a fin de salir purificado, último lugar que Dios nos ha dado a fin de superar la transparencia del cuerpo y del alma” (pág. 5).

El *Viaje* se desarrolla como un motivo de búsqueda, compartida entre el narrador y el lector. En otras palabras, comenzamos a viajar en el espacio y tiempo del texto.

Nos trasladamos desde Egipto, de las frescas aguas del Nilo, a un mundo incierto, que no conocemos, pero que de una u otra forma presentimos, tal como lo hiciera Séneca, el poeta español de Córdoba, quien dice:

*“ vendrán al fin con paso perezoso
los siglos apartados, en que el hombre
venza del mar las ondas,
y encuentre al cabo dilatadas tierras.
Un nuevo Típhi descubrirá otros mundos,
Y no será más Última Thule el fin del orbe”.* (pág. 11)

Lo interesante en el relato del *viaje* es cómo la presentación del espacio busca una *Identificación* en el *tiempo*; el texto nos transporta a la Edad Media; al Renacimiento, época de aventuras; así lo manifiesta el narrador.

“ Cuando quiero navegar con Colón, es tarde y lo veo regresar encadenado a Europa... me embarco entonces con un portugués, Hernando de Magallanes y tanto mis años mozos como mi conocimiento de la escritura y algo de italiano me convierten en amanuense de Antonio Pigafetta, el caballero de Rodas”. (pág. 14).

Lo que pretendo es demostrar a Uds. que en el proceso de lectura es dónde se generan las significaciones de los textos literarios y se afianzan los espacios.

De algún modo, nosotros por ej. , como lectores tenemos un conocimiento previo de la temática que el texto nos va entregando. Se produce una actividad de construcción y reconstrucción, irrealizable sin la presencia del lector.

Quien de nosotros no ha escuchado hablar del río Nilo, o de Hernando de Magallanes, o Américo Vespucio, o de Antonio Pigafetta, o de la Trinidad, nave de Magallanes. Es muy posible que en una primera lectura estos nombres algo nos dirán, pero en una segunda lectura los elementos no se presentan en forma fragmentaria, sino que vamos haciendo diversas modificaciones que nos permiten interpretar desde distintas perspectivas. No se produce una recepción pasiva, puesto que activamente vamos construyendo una imagen que aparece y, al momento, es sustituida por otra: a la altura ya de la pág. 18 de la novela nos sentimos plenamente incorporados al *viaje* a esta tierra desconocida: *Terra Australis*, tal como lo hicieron los primeros aventureros.

Para finalizar esta primera parte, la hermenéutica nos permite aceptar que una obra puede suscitar diversas interpretaciones, pero no admite cualquier lectura, porque como dice Umberto Eco: “entre la inaccesible intención del autor y la discutible intención del lector está la intención transparente del texto que refuta una interpretación insostenible”.²

Niveles de Realidad

Si leo la siguiente expresión: “yo escribo”, esta afirmación es el primer y único dato de realidad del que un escritor puede partir. No nos cabe duda que Pinochet de la Barra nos fija un primer nivel de realidad, cuando sostiene: “*Este es un libro para quienes aún creen en la luz*”, (pág. 5). Y apunta a la luz que resplandece de una estrella que nos mira desde la inmensidad del Sur. A partir de este nivel de la realidad nos abre otros universos de experiencia; tiende un puente entre el desarrollo de los acontecimientos históricos y la llamada Terra Australis.

Ahora bien, quien advierte todo este fenómeno es el *lector*, vale decir nosotros y en la lectura de un texto existe la posibilidad que confundamos los niveles de la realidad; para el lector literario, esta confusión enriquece sus niveles o percepción acerca de la realidad; en cambio, el lector histórico no debe hacer esta operación.

En la novela que analizamos, el lector cree en el viaje de un protagonista anónimo; esto es su credibilidad frente al texto porque de algún modo seguimos al narrador cuando expresa:

“*hago un último intento y sigo leyendo al anónimo franciscano: las fuentes del Nilo están en las altas montañas del polo antártico*”.

Es una aseveración seductora y ya no interesa si es verdadera o no; sólo lo creemos y este es el principio de credibilidad que une férreamente al lector con el texto que está leyendo. Esto es lo que llamamos el *lector cree*; por ej. nadie impide que alguien se crea el encuentro de Ulises con las Sirenas, como si fuera un hecho histórico, de la misma manera que se cree en el desembarco de Cristóbal Colón el 12 de octubre de 1492.

En el texto literario, a diferencia del texto histórico, hablamos de una credibilidad especial, interior a la lectura. Este elemento, Pinochet de la Barra lo maneja en forma magistral porque mantiene al lector en lo que Coleridge ha llamado “*suspension of disbelief*” suspensión de la incredulidad. Es el elemento básico para el éxito de todo escrito literario, aunque éste se sitúe declaradamente en el reino de lo maravilloso e increíble. El autor ha creado un narrador con la función de protagonista: es el hombre que se embarca y acompaña expedicionarios; si no es Magallanes, será Pedro Sarmiento de Gamboa o bien Pedro Fernández de Quiroz; personajes que si bien existieron, entran en nuestra perspectiva de lector a un mundo de ficción.

El punto de vista del personaje

Estamos en presencia de un término de la crítica literaria; esto significa que el narrador maneja el hilo de la narración desde su perspectiva o desde su punto de vista. El narrador va manejando el desarrollo de la acción con hilos cortos o largos y nos incorpora, como lectores en todas las aventuras. Este fenómeno que en pintura se conoce como *integralismo* (el personaje se integra a la acción: ej. de Las Meninas de Velásquez).

² Eco, Umberto (1990) : *Los límites de la interpretación*, Barcelona, Seix Bascal , (2da. ed. 1984) N° 20.

El punto de vista le permite al escritor manifestar todo aquello que puede conducir a conflicto, y por esta razón se creó el *Bobo* como personaje del *punto de vista*; el *Bobo* que es muy bien utilizado por los pintores de la vida, a saber Shakespeare, Cervantes, Balzac, Fielding, Scott, Thackeray, Dickens, Eliot. Esos *Bobos* mostraban mucho mundo.

Pinochet de la Barra no crea un *Bobo*, sino que a un hábil personaje, capaz de ver más allá de la historia. Es un personaje que puede *registrarse* porque narra al igual como lo hacían los cronistas.

“Un día de golpe, igual que cuando se levanta un telón, la terra australis queda a la vista, luego de desvanecerse la espesa capa de niebla que la había ocultado” (pág. 39).

Y el punto de vista se revela en el comentario de este protagonista que siente un impacto al encontrarse frente a un continente *“... Solitario, diferente, orgulloso de su soledad”*.

Y esta mirada o punto de vista del personaje es recepcionada en toda su integridad, por nosotros los lectores. La percepción y las sensaciones que nos transmite nos hace recordar los versos escritos por Coleridge, apropiados a la situación (1709).

*“ El hielo estaba aquí, el hielo estaba allá
el hielo estaba en todas partes;
se partía y gruñía, y bramaba y rugía,
como una pesadilla mientras dormimos”*.

Esta apreciación del personaje, aparece reafirmada en la percepción del inglés William Smith, que la considera como *“tierra de hielo,... luego de tantas equivocaciones... pero de clima benigno”* (pág. 32).

El punto de vista caracteriza al personaje en la obra. Por ej. su apreciación sobre los *foqueros* es muy subjetiva: *“ los foqueros son gente sencilla, de trabajo, preocupada de una riqueza que pronto se revela efímera. ¡ no tienen tiempo para la contemplación de la belleza!* (pág. 44).

El lector comienza a interesarse en el texto en la medida en que el personaje protagonista va introduciendo relatos de E. Allan Poe, de carácter fantástico. Por ej. al luchar Jane Guy con un gigantesco oso polar de 5 m. de estatura, el haber encontrado un trozo de canoa con figuras talladas a mano... o un arbusto de bayas rojas o un animal terrestre de extraña apariencia. Cada lector va teniendo su percepción y va *“armando el mundo antártico”*.

Esta técnica que nos proporciona el punto de vista es bien utilizada por Pinochet de la Barra; no es él, es su personaje o ¿ es él?.

Aquí se produce esto que los estetas llamamos, ficción y donde no se puede hacer un deslinde exacto entre lo verdadero y lo verosímil; el lector siempre se queda con lo último: vale decir, una acción que se presenta como verdadera, pero sus elementos son fantásticos: verosímil.

Y el mundo antártico se nos presenta bajo la ficción y como tal lo aceptamos; y la inscripción en la puerta del infierno del Dante: *“Lasciate ogni speranza, voi ch’entrare”* (*perded toda esperanza los que aquí entráis*) (pág. 55). Comienza a vivir en nuestra perspectiva de lector.

A Poe se le une Verne y Salgari; entonces, realmente el mundo maravilloso de la aventura, cobra sentido. Todos ellos hacen como una secuencia de relatos sobre la Antártica y van dando forma a ese continente en la mente del lector, a través del texto. Vemos aparecer a la esfinge de los hielos, como una figura humana amortajada; el temor, la angustia de internarse a este continente se convierte en un impera-

tivo en el lector que comienza a empujar al protagonista en su aventura de internación al continente y de la narración que hace de aquél. La fantasía nos comunica una “región” de oasis, pedregosa, donde el deshielo forma pequeños lagos de agua dulce. Y pensando en la esfinge de Julio Verne, el protagonista pretende rompernos el encanto, explicando que era “*un enorme imán colocado en el emplazamiento del polo magnético, que atraía con su fuerza mortífera a los exploradores provistos de objetos metálicos...*”. El mundo de la fantasía y de la verdad se han mezclado y como lectores lo aceptamos e incluso nos regocijamos.

La elección del tema:

Las distintas fases que se organizan y asocian en un texto literario arrojan como producto aquello que el lector llama *tema o contenido*.

El tema es considerado bueno en la medida que el lector lo recepcione bien; generalmente, el escritor no sabe quien leerá su obra, pero tiene en cuenta al lector.

El tema debe ser interesante. La Antártica se convierte en la temática del mundo moderno, ya sea en el campo de las ciencias como en el de las artes.

El lector se siente satisfecho por los temas actuales, vale decir, que responde a las exigencias culturales del momento. El interés general por el tema está determinado por las condiciones históricas en que se gesta y nace la obra. Pinochet de la Barra valida este principio porque nos permite la entrada al silencio y la armonía del cosmos; la Antártica no sólo está representando en su novela un mundo de probables adelantos materiales para la humanidad, sino que simboliza a un intangible e inexpresable valor espiritual; los nombres de cada capítulo son sugerentes de por sí:

En busca del paraíso.
La Antártica se entrega tras dura lucha.
Un lugar para vivir.
Un tierno puñado de nieve.

El autor esquematiza el *viaje*; el protagonista va en la búsqueda del resplandor de una estrella que nos mira desde la inmensidad del Sur.

En este viaje el lector asume la visión del pasajero que va en el tren y mira como corre el paisaje a través de la ventanilla; en esta novela el narrador, a través de su protagonista nos remonta temporalmente a distintas etapas de la historia (Edad Media, Renacimiento, Época Moderna y Contemporánea).

Estamos en presencia de un *viaje* que mantiene consecuente hilación temporal, pero también causal. El hombre desde la antigüedad busca a este continente de una u otra forma.

En sentido estrictamente técnico estamos en presencia de una novela, donde la fábula se ve un poco debilitada, por lo que la entro a clasificar y calificar como una novela- crónica.

Si bien no leemos relaciones de *conflicto* entre personajes, se produce un estado de tensión en el lector que sólo aspira llegar al continente blanco, embarcado con cualquiera expedición.

El tema es un concepto acumulativo, puesto que unifica los acontecimientos de la obra: aquí Pinochet de la Barra unifica y hace un relato de las diferentes expediciones que llegan al continente antártico lo que

hace calificarlo, a muchos estetas, como autor de novela histórica. Además la motivación realista se logra en esta novela porque el lector experto capta la “*ilusión realista*” expresada con la exigencia de “fidelidad a la vida”. La ilusión elemental del lector se traduce en la firme creencia de la “*Terra Australis*”, de allí que los acontecimientos que nos presenta el narrador-protagonista debemos considerarlos como *verosímiles* en la situación.

Cada situación en esta novela tiene una correspondencia *espacial*; el *espacio blanco* buscado en la Antártica que funciona como el espacio OIKOS – CASA. Allí todos aspiran a llegar; ella, la Antártica, espera la llegada de todos en un silencio blanco y luminoso.

El relato adquiere una forma muy atractiva; entre la magia de la palabra y el encanto de los viajes expedicionarios con las alegrías o las angustias inherentes al ser humano, nos quedamos con la satisfacción de lector, haber podido llegar a este mundo lleno de matices.

El relato se cierra en una forma de narración enmarcada, a través de una carta escrita desde Isla Decepción, el 31 de diciembre del año 2.156.

La magia, el misterio eterno del continente antártico ha desaparecido en esta fecha del año 2.000 y fracción, donde aparecen nuevos hoteles; donde el turismo alcanza un gran auge, donde hay una enorme cúpula de vidrio en la que “*se ha creado un microclima apropiado a la vegetación, a la vida, al aire libre tibio tropical*”(pág. 125). Se ha creado un sanatorio gigante para enfermos de los bronquios y “*una vez al día llega el avión con turistas y vuelve a partir a diferentes capitales, porque Punta Arenas se hizo pequeña para atender tanto movimiento*”(pág. 126).

La capital verdadera de la Antártica continental está en Marambio, con mucha gente instalada alrededor de una pista de aterrizaje. El petróleo del mar de Weddell tiene hasta el siglo 23, según comentan.

El protagonista ha cambiado y es el nieto que le cuenta a su abuelo la transformación del continente antártico.

El tema de la novela, artísticamente elaborado nos entrega un mensaje premonitorio y futurista de la Antártica, pero creo que cada uno de los lectores de esta obra coinciden con las expresiones del almirante Byrd: “Este continente y estos mares pueden ser considerados como la obra de arte más sublime de la madre naturaleza. Aquí hay una puerta entreabierta a través de la cual podemos apartarnos por corto tiempo de nuestro pequeño mundo, para entrar en el silencio y la armonía del cosmos.

La inmensidad, la transparencia, la blancura, el silencio, la pureza, la elevación por sobre las pequeñeces y ambiciones de los hombres y de las naciones, se combinan para formar un majestuoso símbolo de lo que el hombre debería desear por sobre todo: paz en la tierra”.

Bibliografía

- AMORÁS, A. 1971. *Introducción a la novela contemporánea*, Araya, Salamanca.
BOURNEUF, R. y OUELLET, R. 1975. *La novela*, Ed. Ariel, Barcelona.
GENETTE, G. “La littérature et l’espace” en *Figures II*, pág. 43 – 48.
ECO, U. *Los límites de la interpretación*. 1984. 2da. Ed. Barcelona, Seix Barral.

Un museo antártico *in situ*: la cabaña sueca de Cerro Nevado

Ricardo Capdevila¹ y José María Ageitos¹

Introducción

La expedición sueca del doctor Otto Nordenskjöld (1901-1903) fue la primera expedición científica que inverno voluntariamente en la región oriental de la península Antártica. En virtud de las Recomendaciones del Tratado Antártico sobre conservación del patrimonio histórico, la República Argentina formuló un programa de restauración para distintos sitios en la zona donde desarrolla su quehacer científico, iniciando los mismos en la década del 80. La cabaña sueca de la isla Cerro Nevado se constituyó en el objetivo principal del proyecto. Hoy, a pocos meses del primer centenario de aquella expedición, se hace propicia la oportunidad para presentar un trabajo de arqueología histórica que ha conjugado el esfuerzo de muchos hombres y cuyo producto visible es un museo instalado en el ámbito y con los elementos que conformaron la vida de los seis expedicionarios que protagonizaron esa gesta científica.

Prolegómenos

Sobre fines de la década del setenta el Director Nacional del Antártico ordenó al entonces Jefe de Museo, licenciado Néstor Enrique Iribarren, confeccionar un plan para recuperar y restaurar construcciones históricas en el área de la Antártida Sudamericana, conforme las Recomendaciones que sobre conservación del patrimonio histórico formuladas en el marco del Tratado Antártico, especialmente aquellas que estuvieran vinculadas con nuestra propia historia antártica. El licenciado Iribarren convocó entonces al licenciado Santiago Mauro Comerci, museólogo, y al coautor de esta comunicación y actual director del programa, Ricardo Capdevila, para planificar el accionar futuro.

La Recomendación madre de la actividad fue la producida en la primera reunión de los países miembros del Tratado Antártico en Canberra, identificada como I-IX, fundada en el artículo IV del Tratado, y las siguientes V-4, VI-14, VII-9, *in fine*,

- La primera inquietud de la comisión formada fue determinar, con los límites de factibilidad de la propuesta, qué sitios seleccionar, y que aquellos que se seleccionaran cumplieran con la premisa de un acceso posible en las campañas de verano, con condiciones para armar campamento y suficiente sustento logístico.

- La segunda de las condiciones necesarias era que los sitios a elegir tuvieran vinculación con la historia antártica nacional, como una forma de satisfacer la recomendación del club antártico y los intereses propios.

- Por último, era necesario realizar un estudio en profundidad de los antecedentes en este tipo de tareas, si es que existieran, dado que lo singular del medio geográfico obligaría a la utilización de técnicas de rescate y restauración diferentes a las que se usan habitualmente en los trabajos arqueológicos en latitudes más bajas, donde el medio geográfico no tiene las condiciones de clima extremas que posee el continente austral.

Las primeras dos cuestiones fueron resueltas de consuno, al elegirse el área de influencia y autonomía de las aeronaves que operan desde la base Marambio, es decir, al este de la península Antártica. Dentro

¹ Dirección Nacional del Antártico – Instituto Antártico Argentino, Cerrito 1248 Buenos Aires 1010, Argentina.

de esta zona se encuentra buena cantidad de testimonios históricos, desde los escritos, informes y productos cartográficos de las expediciones de Dumont D'Urville (1837-1840), James Clark Ross (1840-1843) y Carl Anton Larsen (1893 y 1894), hasta la nutrida información geográfica producida por la expedición sueca (1901-1903) del doctor Otto Nordenskjöld. Y al citar esta última expedición se tuvo la certeza de haber encontrado los primeros monumentos a tratar en el programa. La expedición sueca tenía una profunda y entrañable relación con la República Argentina que había participado activamente en la misma con apoyo científico desde la isla Observatorio, próxima a Isla de los Estados, en materia logística con la provisión de enseres y combustibles para la misma y especialmente por integrar el grupo invernante un argentino, José María Sobral, y en definitiva con el salvamento de los miembros de la expedición que quedaron aislados en el continente austral tras el naufragio del buque expedicionario *Antarctic* en febrero de 1903.

La tercera cuestión fue la que ofreció mayores dificultades, ya que no se conocían experiencias del tipo de la que se iba a encarar. Sin embargo, en la bibliografía polar se encontraron los trabajos del neocelandés Harrowsfield, que restauró la vivienda de la expedición británica (1901-1903) de Robert Falcon Scott situada en cabo Evans (77° 38' S 166° 24' E) y también el informe sobre la recuperación de la cabaña de Mawson (1911-14) en cabo Denison (67° S 142° 42' E). Las cabañas de Mawson, Scott, Shackleton, Borchgrevink, Andersson y Nordenskjöld, son hasta el tiempo de esta comunicación, los monumentos que, en virtud del interés histórico que representan y el espíritu de las Recomendaciones del Tratado Antártico, se han beneficiado con los trabajos de restauración, correspondiendo estos dos últimos sitios al programa argentino MUSEOANTAR.

Tal como se preveía, aquellos trabajos dieron origen a técnicas especiales que se ponderaron y se tomaron para la empresa a iniciar, junto a las que las particulares circunstancias del lugar y estado de los sitios, obligaron a adoptar.

En definitiva se decidió iniciar los trabajos de restauración de tres construcciones, todas vinculadas a la expedición Nordenskjöld: una cabaña de madera situada en la isla Cerro Nevado, base de internada de la expedición (Monumento del TA N° 38); una pequeña choza de piedra levantada por el doctor Andersson, el teniente Duse y el marinero Grunden en bahía Esperanza, donde internaran forzosamente en el año 1903 (Monumento del TA N°39); y la choza de piedra que construyeron los naufragos del *Antarctic* en la isla Paulet (Monumento del TA N° 41). Conforme el orden de precedencia enunciado, se decidió iniciar los trabajos.

Breve descripción de la cabaña

La cabaña de la expedición sueca es una construcción de madera prefabricada en el país de origen. Está emplazada en una pequeña meseta que se eleva 13 m. sobre el nivel del mar, de unos 60m. de largo por 10m. en su parte más ancha, cerca de la playa que conforma el cierre de una caleta que mira al norte, situada entre una pared glaciar hacia el oeste y una meseta mayor al este. La orientación general de la construcción y su asiento es de sursuroeste a nornoreste (20°). La construcción es de madera clavada, asentada sobre tirantes longitudinales, con una medida externa de 6,40 m. por 4 m. de ancho, con un pequeño porch de acceso lateral de 1,30m. por 1,40m., emplazado casi a la mitad de la construcción y con la puerta orientada hacia el este. Techo a dos aguas con el ábside a 1,70m. del entretecho El interior está dividido en cinco compartimentos, cuatro pequeños de 2m. por 2 m. y uno central de 2m. por 4m. Los compartimentos pequeños son tres camarotes, dos sobre el lado norte y uno sobre el lado sur. El restante compartimento del lado sur tiene instalada la cocina. La altura del techo interior es de 2,30 m. Cada camarote está dotado de dos camas cuchetas a 0,50m. y 1,50 de altura y un escritorio de 0,80m. de altura con una superficie de 0,50m. por 1m. amadrinados a las paredes. Todos los espacios interiores tienen

estantes a 0,30m. del techo y otros a distintos niveles.

Informes precedentes sobre el estado de los monumentos

Con el objeto de planificar adecuadamente los trabajos a realizar, se recopilaron los informes existentes sobre el estado de los monumentos según los visitantes de distintas épocas. Sabíamos que en el año 1934 Lincoln Ellsworth había realizado un vuelo desde la isla Cerro Nevado, pero carecíamos de la información concreta sobre la posible visita al lugar y el estado en que había hallado la cabaña en aquel tiempo

En el año 1945, una expedición inglesa que partió de la entonces recientemente fundada estación de bahía Esperanza, integrada por James Russell y Lamb Mackenzie, visitó el lugar. De ello nos informa el doctor Vivian Fuchs:

« . . . en la isla Ross encontraron un depósito de los suecos: 43 años después el té, el azúcar, mantequilla, sardinas, puré de guisantes, salchichas, ciruelas secas, manzanas confitadas, pero 4 días más tarde, en Snow Hill se frustraron sus esperanzas de encontrar un verdadero abrigo. Porque si bien el refugio estaba en pie, no quedaba una ventana entera y estaba lleno de nieve. Entonces fueron hasta la isla Seymour, donde recogieron muchos fósiles y encontraron un almacén dejado por la Uruguay cuando evacuó al grupo de Nordenskjöld en 1904 (Debe decir en 1903). Aunque casi todas las latas estaban totalmente oxidadas, pudieron añadir ternera en conserva, arroz, alubias y azúcar en su ya menguada despensa»².

Los informes posteriores fueron recibidos en forma oral del general Jorge Edgard Leal, que expedicionó a la zona en el año 1953, y dos inspecciones de la Marina en los años 1965 y 1972, que dieron cuenta del estado deplorable de la vivienda y recogieron elementos que lucen en el Museo Naval de Tigre (provincia de Buenos Aires) y en el buque museo corbeta *Uruguay*, fondeada actualmente en el puerto de Buenos Aires. En el mismo sentido informaron los doctores Carlos Rinaldi, Eduardo Olivero y Francisco Medina, geólogos que trabajaron en la isla desde la década del setenta.

A partir de estos precedentes, y la bibliografía existente en la Dirección Nacional del Antártico, se planificaron los pasos a seguir.

Conforme cuenta el doctor Nordenskjöld en su obra «Viaje al Polo Sur»³, el sitio de emplazamiento de la cabaña no fue adecuadamente elegido:

«La costa formaba un estrecho triángulo cuyo lado mayor tenía algunos centenares de metros: estaba abrigada de un lado por una tierra elevada y del otro por una muralla vertical de hielo. A nuestros ojos inexpertos pareció aquel el mejor de los abrigos contra los fríos vientos del sur . . .»⁴.

«Tan pronto como pude, me dirigí al punto donde comenzaba a alzarse el almacén de nuestra vivienda . . . al estudiar detalladamente la posición escogida, me pareció que estaba demasiado expuesta a los vientos; pero ya no había remedio, y sucesos posteriores nos demostraron que tampoco hubiera sido más a propósito cualquier otro sitio que hubiéramos podido habilitar para tal objeto.»⁵

La acción mecánica del viento, cuya velocidad supera a veces los 200 km. horarios, confirma la forma de pensar del explorador sueco. Pero el factor meteorológico fue también el elemento positivo que permitió que la cabaña de madera, una vez abandonada, no fuera arrastrada por los vientos hacia el mar. Así, la

² Fuchs, Vivian. *Los hombres del hielo – Historia de las expediciones al continente antártico* traducción de Víctor Pozanco. Título original: *Of ice and men* (1982) página 59.

³ Otto Nordenskjöld. *Viaje al Polo Sur*, traducción de Roberto Ragazzoni, Casa Editorial Maucci, Barcelona, 1904.

⁴ *Idem.* Pág. 197

⁵ *Idem.* Pág. 210-211

rotura de las aberturas, especialmente las ventanas, hizo que se acumulara nieve y que esta formara un importante depósito de hielo, ya que de haberse mantenido la casa estanca, al romperse los tirantes o vientos externos que eran de grueso cáñamo, como una vela marina, la obra muerta de la cabaña irremisiblemente, hubiera sido arrastrada hacia el mar. El bloque de hielo interior actuó a modo de anclaje, y permitió entonces el mantenimiento de lo esencial, es decir la estructura íntegra con su techo.

Los otros sitios

La choza de piedra construida por el doctor Andersson en bahía Esperanza no había corrido mejor suerte que la anterior. De ella quedaba en su emplazamiento próximo al sitio llamado puerto Moro, un amontonamiento informe de lajas que en su parte interior albergaba una enorme cantidad de basura y pingüinos muertos. A partir del año 1992 se inició la restauración, de la que se ha realizado el 80%.

La vivienda de la isla Paulet construida por el capitán Larsen y los naufragos del *Antarctic*, en cuyas proximidades se encuentra la tumba del marinero Ole Wennesgaard, fallecido durante la invernada, está muy derruida pero mantiene las bases de los muros originales, e incluso el vano de madera de la puerta que comunicaba el dormitorio o estar con la cocina, únicas dos dependencias del precario refugio. En su interior hallamos restos del depósito de víveres que dejara la corbeta *Uruguay* en el año 1903, en pésimo estado de descomposición que impide su recuperación ya que los productos se deshacen con sólo tocarlos. Ello es consecuencia de que el sitio fue recuperado por sus primitivos ocupantes, los pingüinos, que han nidificado en el interior y cuyos detritus han producido la descomposición de aquellos elementos. En la parte más alta de la isla se encuentra un «cairn» o torre de piedra que construyeron los naufragos para llamar la atención de una probable expedición de rescate.⁶ En este sitio se han realizado los levantamientos preliminares para encarar la restauración. El lugar presenta alguna dificultad de acceso por aire, por ser el más alejado de la base Marambio.

Los primeros trabajos

Una vez coordinadas las tareas, se puso en marcha el programa en la campaña antártica de verano 1979-1980. Una comisión encabezada por el licenciado Santiago Mauro Comerci, acompañada por el veterano polar Ramón Oscar Alfonso y el señor J.D. Ortiz se trasladaron a la base Marambio y de allí fueron llevados al sitio de trabajo en la isla Cerro Nevado, con los elementos de campaña, por los helicópteros de aquella base. El sitio mostraba un aspecto desolador: todo el forro exterior de papel alquitranado había desaparecido y por los vanos de las ventanas podía observarse una informe masa de hielo que alcanzaba el metro ochenta de altura sobre la pared sur y descendía hacia la pared norte a una altura media de ochenta centímetros.

Es significativo señalar que la casa, prefabricada en Suecia, tenía todo debidamente planificado y con las piezas identificadas a los efectos de su posterior armado. Pero ocurrió que, en las maniobras de desembarco, los planos se extraviaron y se debió proceder al buen saber y entender de los integrantes de la comisión. Por cierto, procedieron muy razonadamente, con un leve desmedro en cuanto a la prolijidad de la terminación dada la premura en ocuparla a que obligaban los fuertes temporales a los que, desde el inicio, se vieron sometidos los futuros invernantes. La factura de compra realizada a la firma J.O. Wengström, de Estocolmo, por un monto de \$31 coronas suecas, se encuentra en la colección privada del doctor Fred Goldberg, de Lidíngo, Suecia.

Volvamos ahora al estado en que se encontraba la cabaña. Todo el interior era un caos: las cuchetas, escritorios, sillas y demás elementos que en algún momento alhajaron la vivienda yacían insertos y destruidos

⁶ Ricardo Capdevila «El «cairn» de piedra de isla Paulet». *Contribución IAA N° 447 D.N.S., Buenos Aires, 1992*

Trabajos en el interior de la cabaña

Como ya se dijo, el interior de la casa era un caos al comienzo de los trabajos. Los elementos de madera, camas, cuchetas, escritorios, mesas de trabajo, estaban desaparecidos, o total o parcialmente destruidos y en general en pésimas condiciones de conservación. De la estructura original sólo se mantenían los mamparos divisorios, algunos con serias deficiencias, que poco a poco fueron reparadas con la escasa disponibilidad de medios existentes, respetando el principio de utilización de materiales originales, recuperados en general en los alrededores de la casa. Habían desaparecido las cuchetas de los camarotes y la mesa abatible que estuvo situada junto a la ventana del lugar de estar; no existían sino trozos de los escritorios que había en los camarotes. La salamandra y cocina originales estaban quebradas y carentes de algunas de sus partes.

Campaña tras campaña se fueron reconstruyendo las ventanas con el varillaje original o sustituyéndolo por nuevas varillas de forma idéntica, según la disponibilidad de materiales. Asimismo, se montaron los vidrios de las ventanas, que al cierre de cada campaña se cubren con tablones de madera para su protección. En el interior se repararon las mamparas, se recompusieron los artefactos de cocina y salamandra y se rehicieron los escritorios; las cuchetas se vistieron con colchones y mantas provistos por la estación Marambio y se reparó la mesa de trabajo del lugar de estar. Con la madera disponible, también se reinstalaron distintos estantes, conforme la información gráfica disponible.

En la actualidad, la cabaña, negra, imponente pese a su pequeñez en el solitario emplazamiento sobre la meseta, luce tal como los esforzados expedicionarios suecos la armaron en febrero de 1902. Su estado interior también es idéntico al original. En la última campaña 2000-2001, se forraron las paredes internas que dan al exterior con un material similar al fieltro usado originariamente, distinguiendo aquellos restos del material original que aun queda en algunas partes, del recién aplicado con una línea anaranjada para diferenciarlos visualmente, procedimiento llamado en arqueología anastilosis.

También, en esta última campaña, las tapas de madera de las ventanas se cambiaron por chapas de policarbonato, material que, a más de su probada resistencia a los impactos, permite mantener el interior con luz natural.

Inestabilidad del terreno

El mayor problema que presenta el sitio en este momento, es el deterioro de la plataforma de emplazamiento. Angostada por los derrumbes laterales del suelo, está sujeta a la acción de los factores climáticos y al aumento de la temperatura media, la cual no sólo ha disminuido el permafrost (tierra congelada) sino que degrada permanentemente el terreno. Para mantener esta plataforma en condiciones se ha recurrido a un sistema de endicamiento con palets (tramos de pista de aterrizaje de aluminio de 7 m. por 0,80 m.) colocados en el veril de la meseta, sostenidos por tirantes de madera enclavados hasta el permafrost. Los palets a su vez están encastrados por medio de varillas, también de aluminio, que conforman en buena parte un sostén para el material que tiende a degradar hacia los valles laterales. En la parte central se ha construido un encadenado de hormigón de 15 cm. de lado, a 40 cm. de profundidad, al que se han amadrinado los palets de esa zona, lográndose, por ahora, una buena estabilización de esa parte del terreno. Una escalera, también de hormigón, hace de acceso único a la vivienda. Un cerco de alambre de un hilo, a 30 cm. de altura, marca el área donde se puede transitar para evitar las zonas de derrumbe que, por su fragilidad, sufren deterioro con el tránsito del hombre.

Conforme una estimación realizada por el ingeniero Lars Wiklander, los materiales traídos de la playa y del fondo de la caleta para rellenar las zonas de derrumbe es de un volumen aproximado de 20 metros cúbicos. La mayor parte del material fue trasladado desde los lugares de origen señalados, a nivel del mar, hasta la plataforma de 13 m. de altura donde se efectuaron los trabajos, con una carretilla de mano. No tenemos estimación de peso y volumen de las pircas de piedra que cubren los sitios indicados y rellenos

Yacimientos arqueológicos

Se puede decir que toda la zona que circunda la vivienda constituye un amplio y poco trabajado yacimiento arqueológico, dada la cantidad de elementos dispersos que, año tras año, el factor clima y especialmente las aguas de deshielo, descubren en los alrededores de la vivienda. Debe destacarse en primer lugar el basurero, que aun no ha sido trabajado, situado en una hondonada a unos 30 m. de la vivienda, y especialmente, como lugar original, la zona donde los expedicionarios realizaron el desembarco de materiales, en la playa noreste y a unos 150 m. de la vivienda. En este sitio, resulta evidente que se dejaron abandonados una cantidad de objetos que la acción del mar fue cubriendo. Con las mareas altas, los trozos de hielo se embarracan y operan a modo de palas. Al retirarse las aguas han dejado al descubierto, por ejemplo, restos de una cocina a carbón, de mayor tamaño que la instalada en la casa, restos de cajones, y hasta un raro orinal de metal enlozado. Asimismo, las más bajas mareas han deparado sorpresas a los integrantes de las comisiones del programa MUSEOANTAR, como por ejemplo, el hallazgo de una media muy deteriorada, la cual, una vez procesada, fue identificada como perteneciente al doctor Nordenskjöld, ya que lucía sus iniciales ON en hilo rojo. El hallazgo se produjo 100 m. mar adentro de la línea de playa, en una de esas bajas mareas pronunciadas.



Cabaña de Cerro Nevado construida en 1902 por la expedición sueca del Dr. Otto Nordenskjöld

Museo *in situ*

En la campaña antártica de verano 2000-2001, prácticamente se han terminado los trabajos de restauración interior y exterior de la cabaña. La visita de dos expertos suecos, el doctor Fred Goldberg y el ingeniero Lars Wiklander, ha contribuido a pulir detalles y acercar el estado del monumento lo más próximo posible al original de la expedición. La aplicación de los paños de forro interior han permitido completar la ambientación de la vivienda y montar en ella, una muestra museológica, de características muy particulares, ya que los elementos que la constituyen son de dos tipos: una muestra fotográfica que sustituyó una anterior de menor calidad y que fue aportada por el doctor Goldberg; y elementos encontrados en el interior y rescatados del terreno, todos los cuales se enumeran a continuación:

COCINA: La cocina original marca Husqvarna, restaurada en un 80%, chimenea y estantes. Puerta original, en la que existe sobre el lado externo un dibujo a lápiz que muestra a una persona comiendo, con la firma de Akerlund.

CAMAROTE SUROESTE: dos cuchetas, escritorio y estantes. Este camarote fue habitado por los marineros Jonassen y Akerlund. De este último luce la inscripción de su nombre, hecha a cuchillo sobre el mamparo que lo separa de la cocina.

CAMAROTES NOROESTE Y NORESTE: completos como el anterior. El primero luce una carta de la zona del Servicio de Hidrografía Naval y una fotografía del tablero de herramientas. Son los utilizados en su tiempo por Nordenskjöld y Sobral el uno, y por Bodman y Ekeloff, el otro.

LUGAR DE ESTAR: sobre la pared que da a la puerta de acceso al vestíbulo o porch (sobre el este), se exhibe un trozo de cuerda de cáñamo, de la que originariamente se utilizara para los vientos de sostén de la casa. Un cofre realizado en madera común y tapizado, con tapa de acrílico, guarda las banderas argentina y sueca que se colocan en el exterior durante la campaña. En la parte de abajo, una duela de barril con sus zunchos. La pared norte muestra, en un estante de madera, un tarro de metal tipo lechero con una capacidad aproximada a los 20 litros, y una bota restaurada. En la parte de abajo, un trozo de chaqueta marinera de tela vasta. En el centro está la salamandra con su chimenea, y hacia el oeste un estante con viejas cerraduras, un acrílico con trozos de envases de vidrio con algunas inscripciones (1900 Buenos Aires). En otro estante, una bomba de humo (de señales), una foto de los expedicionarios y otras de la cabaña en construcción y en la parte inferior un trozo de un pantalón de tela gruesa, con remiendos de fieltro.

La pared oeste, con su ventana doble restaurada, luce sobre el lado derecho, vista de frente, un rollo de cordón de algodón, una fotografía de la cabaña en el estado en que se encontraba al iniciarse los trabajos de restauración y otra de la colección Goldberg, del aspecto que presentaba en el tiempo en que la ocupaban los expedicionarios. La parte superior, como parte de todo el contorno, muestra un estante sobre la ventana. Del lado izquierdo pone un toque de color un cartel en fileteado porteño con la palabra *Museo*, realizado por la especialista Adriana Abad, y una fotografía del doctor Otto Nordenskjöld. Al pie de la ventana, una mesa abatible restaurada con herrajes y madera originales. La pared sur muestra de izquierda a derecha un plano de la casa hecha por el dibujante Héctor Vecchio, dos carteles en inglés y español sobre las características del lugar y tres fotografías: del observatorio magnético, que estuvo situado sobre una plataforma a 100 m. de la cabaña, de las cabinas meteorológicas, y otra de Bodman trabajando en el lugar. Sobre el lado derecho, una fotografía de la factura original de compra de la cabaña prefabricada a nombre de O. Nordenskjöld, otra con la estructura de vigas sobre la que se armó la cabaña, un corraje de cuero de retén de los perros de trineo, un acrílico con distintos herrajes, clavos y tornillos, y un instrumento moderno de medición de temperatura, presión y humedad.

Se completa el alhajamiento con la mesa original y sillas donadas por la Municipalidad de Villa María.

La vivienda restaurada y la muestra de museo en el lugar, es el resultado que el programa MUSEOANTAR ofrece a la comunidad, después de 20 años de labores.

Colofón

Hoy, a 99 años de la expedición antártica sueca del doctor Otto Nordenskjöld, de la que participó como miembro activo en los casi dos años de permanencia, el argentino José María Sobral, la vieja cabaña de madera prefabricada en Suecia que fue albergue del primer equipo científico que inveró en la región oriental de la península Antártica, luce como en el tiempo en que fue construida: íntegra, estable, testimonio único de una de las más notables experiencias vividas por el hombre en el continente antártico. Quiénes tenemos la suerte de, campaña tras campaña, vivir en un sitio de valor histórico tan particular, no podemos dejar de expresar la emoción que produce habitar en este ámbito, testimonio de una verdadera cruzada científica de un pasado ya lejano. Los que hoy lo visiten, podrán así rememorar emociones y valorar la fuerza y el empeño del hombre por conocer un poco más su mundo, y asimismo ponderar el espíritu que animó a la Dirección Nacional del Antártico y al Instituto Antártico Argentino, para recuperar y valorizar este monumento histórico, declarado así por nuestro país por decreto N° 6058 del año 1965, e internacionalmente con el N° 38 por los países del Tratado Antártico. El programa MUSEOANTAR, que llevó a cabo los trabajos, ha sido tomado como modelo en el ámbito del Tratado Antártico. (XVI Reunión Consultiva - Bonn, 15-19 de abril de 1991)

Catastro del patrimonio cultural de la costa norte de la isla Rey Jorge, Antártica

Rubén Stehberg

Introducción

En la campaña antártica chilena de enero de 2001 se da inicio a la confección de un catastro del patrimonio histórico-arqueológico presente en las islas Shetland del Sur. Esta actividad corresponde a uno de los objetivos contemplados en el Plan Quinquenal INACH 2000-2005, que consiste en la realización de un inventario de los recursos culturales que hay en el área, con el fin de servir de apoyo a los estudios que se desarrollan en la zona y permitan satisfacer, de manera eficaz, las necesidades de planificación de las futuras actividades de investigación y conservación que precisa la zona.

En esta primera etapa se lleva a cabo la prospección arqueológica de una secuencia de playas ubicadas en la costa norte de la Isla Rey Jorge que se extienden desde el pie del glaciar de Punta Bell ($62^{\circ}06'45''\text{S}$ - $58^{\circ}52'06''\text{W}$), por el oriente, hasta la playa Fuchsloger ($62^{\circ}10'42''\text{S}$ - $58^{\circ}59'01''\text{W}$), cerca del extremo norte de la pista de aterrizaje de la Base Aérea Presidente Frei, por el poniente (Fig. 1). Esta actividad es posible gracias al apoyo proporcionado por el Instituto Antártico Chileno, INACH, el Museo Nacional de Historia Natural de Chile, MNHN y la Fuerza Aérea de Chile, FACH. En la campaña de enero de 2001 se cuenta, además, con el apoyo de la Armada de Chile y de la Aviación de Brasil. En los trabajos en terreno participan Gonzalo Gamarra, Juan Pablo Guerra y Carolina Gatica.

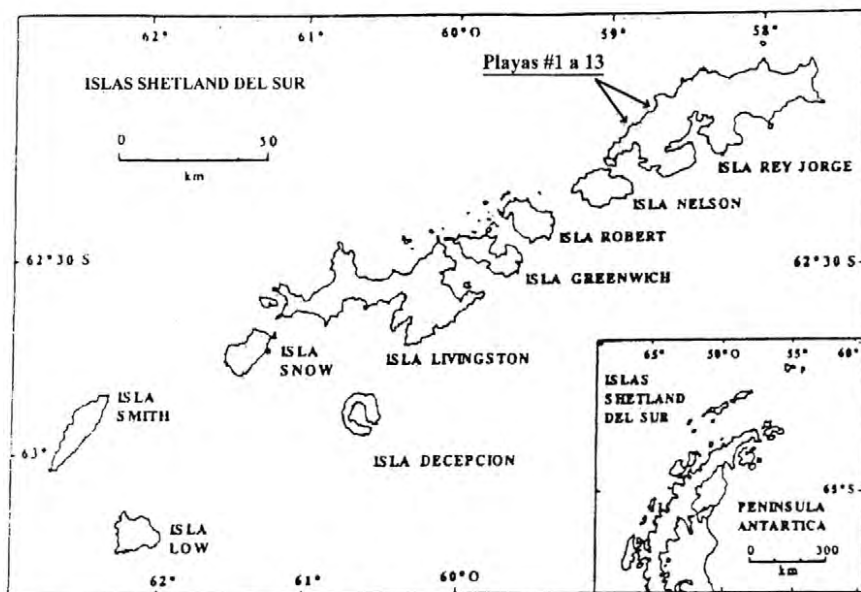


Fig. 1 Localización de las playas prospectadas en enero 2001

Los resultados obtenidos son alentadores puesto que, con la metodología utilizada, se logra localizar y ubicar en la carta 1:10.000 de la Isla Rey Jorge-Península Fildes, levantada por el Instituto Geográfico Militar (IGM), INACH y Servicio Aero Fotogramétrico (SAF), la mayoría de los restos materiales dejados por las ocupaciones humanas que utilizan estas playas durante los últimos 180 años. Gracias al conoci-

¹ Arqueólogo del Museo Nacional de Historia Natural, Casilla 787, Santiago, Chile. rstehberg@mnhn.cl

miento obtenido en las campañas arqueológicas anteriores, es posible distinguir entre aquellos vestigios correspondientes a las más antiguas ocupaciones, de las relativamente recientes. Muchas interrogantes comienzan a aclararse como: tipos de patrones de asentamiento; criterios para la localización de los campamentos y refugios; materiales utilizados en su construcción; jerarquización arquitectónica; cantidad y distribución de los sitios; continuidad y cambio en el uso del espacio o la ubicación de los entierros.

Ahora se dispone de una visión integral de todos los sitios presentes en un área determinada con lo cual se supera una de las limitaciones que presentaban las investigaciones arqueológicas chilenas desarrolladas en la década anterior, que cubrían un período restringido de tiempo, acotado al siglo XIX y, abarcaban espacios discontinuos, quedando enormes territorios intermedios sin conocer. Actualmente es posible determinar las conexiones que existen entre campamentos contiguos pertenecientes a un mismo período cultural y establecer cuales playas se cubrían desde estos refugios anteriores, todas situaciones que antes no se podían establecer por falta de información.

Un problema de interés que va a presentarse en el futuro para los historiadores y arqueólogos es el de intentar correlacionar los nuevos hallazgos arquitectónicos con la información histórica disponible, la cual da cuenta de algunos desembarcos realizados en la costa norte de la isla Rey Jorge, por parte de distintos grupos humanos con fines tan diversos como los de exploración, toma de posesión, actividades económicas extractivas o de refugio, internada y, que deberán ser contrastadas con la evidencia material que estos reconocimientos arqueológicos están entregando.

Este artículo da cuenta de los resultados obtenidos en la campaña antártica enero 2001 esperando continuar, en el futuro, con las restantes playas de la isla Rey Jorge.



Foto 1. Estructura Lobera de Playa 7. Obsérvese la excavación con restos de vértebras de ballena y fragmentos de cerámica esmaltada

Metodología y actividades realizadas

Para llevar a cabo los trabajos de terreno de la costa norte de la isla Rey Jorge, se instala un campamento base junto a un refugio de bio-monitoreo ruso. Desde allí se recorren a pie todas las playas al E, hasta llegar al pie del glaciar de Punta Bell, como al W, hasta las proximidades de la pista aérea chilena Teniente Marsh. Al lugar se llega mediante un helicóptero FACH y la salida se efectúa a bordo de un helicóptero de la Armada brasileña.



Foto 2. Playa 12. Instalación lobera. Obsérvese la estructura habitacional en la base del afloramiento rocoso

En los reconocimientos de las playas se utiliza la carta 1:10.000 de la isla Rey Jorge - península Fildes, levantada por el IGM, INACH y SAF. Este mapa no cubre todo el área prospectada, debiéndose completar los sectores faltantes mediante la carta terrestre 1:250.000 del IGM, la cual no provee de la necesaria precisión ni de los nombres de las playas. Esta situación implica no poder contar con los nombres de las playas ubicadas al oriente del valle de Klotz, incluyendo nuestro centro de operación.

Se efectúa un croquis de las principales playas, donde se localizan los restos culturales encontrados. Para ello se instala una o varias líneas de referencia consistentes en cuerdas orientadas por brújula, que atraviesan la playa de un extremo a otro. A partir de ésta se toma con cinta métrica, cada 25 m, la distancia hacia la línea de alta marea, por un lado y, hasta el pie del cerro o acantilado, por el otro, registrando los distintos vestigios históricos que se observan en superficie. Simultáneamente se efectúa un registro fotográfico de los restos más significativos. Para aquellos vestigios arquitectónicos más antiguos, se realiza un dibujo a escala y, de ser necesario, recolecciones superficiales de material cultural y/o excavación de pozos de sondeo con hurneo de los sedimentos, a fin de precisar su antigüedad y adscripción cultural. Los materiales son identificados en el laboratorio de Antropología del MNHN en Santiago.

Resultados

A continuación se describe brevemente la forma y dimensión aproximada de las playas reconocidas y se enumeran los principales hallazgos culturales registrados, todo lo cual es indicado en los croquis respectivos.

Descripción de las playas

Playa 1 (Punta Bell) (*Fig. 2*): se inicia en el límite W de Punta Bell ($62^{\circ}06'45''\text{S}$ - $58^{\circ}52'06''\text{W}$), donde hay un glaciar, aproximadamente frente a la isla Atherton y se extiende en dirección poniente por la orilla de costa formando una franja muy angosta de playa pedregosa de unos 200 m de extensión, hasta conectar con una rinconada de origen glaciar de unos 100 x 100 m. Esta última se caracteriza por la presencia de sedimentos finos de un reciente retiro glaciar. La playa estuvo cerrada al acceso humano y se presenta culturalmente estéril.

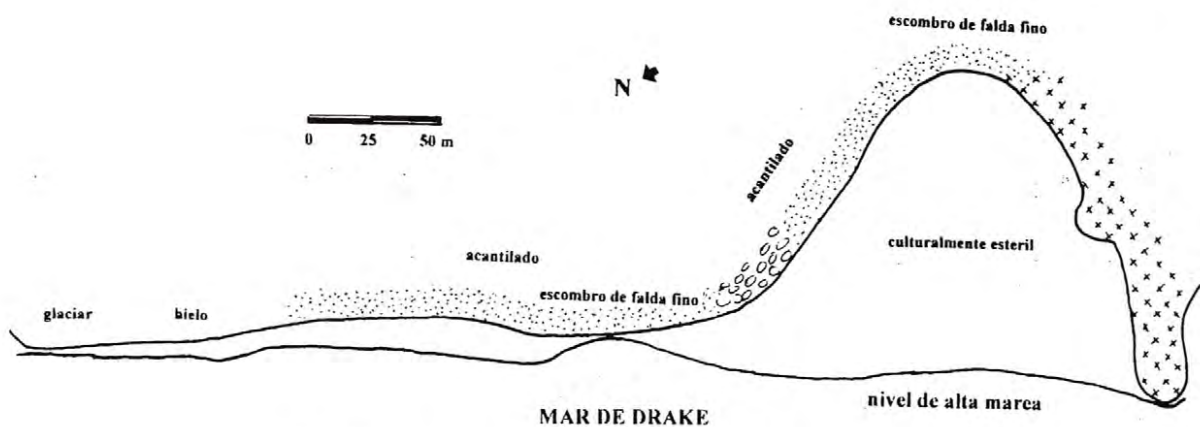


Fig. 2 Croquis de la playa 1 colindante con el glaciar de punta Bell

Playa 2 (Fig.3): está separada de la anterior por cerros cuyas paredes abruptas llegan al mar. Tiene forma de media luna y una extensión de 500 m de largo por un ancho que se inicia en el W con 90 m y se va ensanchando hasta alcanzar unos 50 m, poco antes de llegar al otro extremo. Presenta en su sector centro-poniente una gran concentración bastante regular de tablas en sentido E-W, aparentemente arrastradas por el viento o deshielo y que, podrían provenir de una estructura de madera, hoy desintegrada. El sector oriente está atravesado por un estero de deshielo.

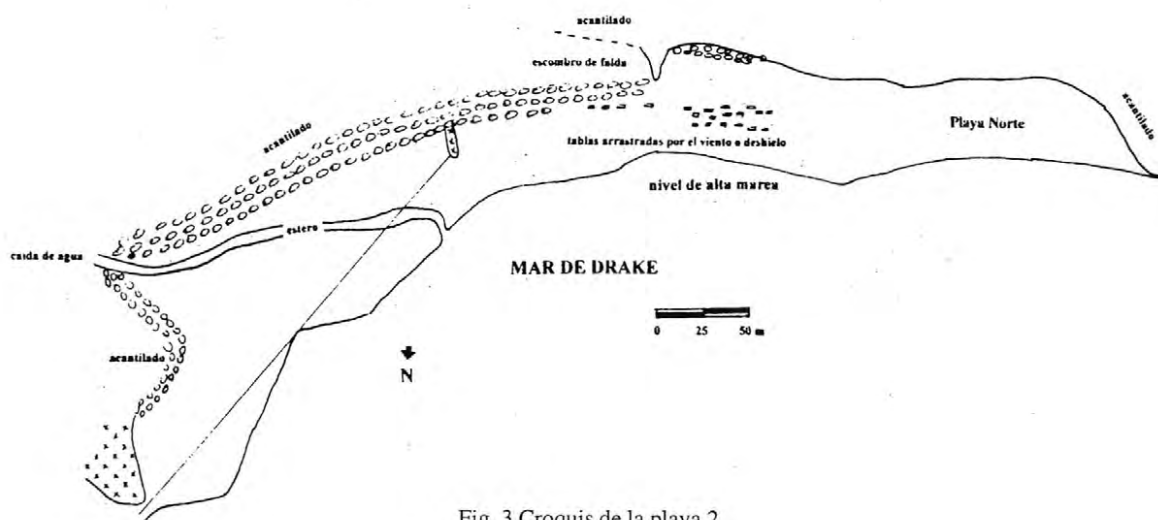


Fig. 3 Croquis de la playa 2

Playa 3 (Fig. 4): está segregada de la anterior por un cerro acantilado que cae al mar y obliga a pasar por arriba. Tiene forma semi-rectangular, ligeramente adelgazada en su centro con medidas de 350 m de largo por un ancho máximo de 130 m y un mínimo de 70 m. Se presenta ampliamente favorable a la ocupación humana. Posee un afloramiento rocoso aislado cerca de su centro en cuya cima se ha instalado una placa metálica IGM-INACH 1993, 018-BCR (62°07'30" S-58°53'00" W) Exhibe numerosos restos culturales dispersos prácticamente en toda su extensión, siendo los principales, un conjunto de tablas en sus extremos E y W, que podrían corresponder a restos de antiguas estructuras de madera. El primero está protegido por su costado sur y el este por los cerros acantilados que cierran la playa, mientras que el segundo, está resguardado en el lado poniente por un afloramiento rocoso. Hay restos de vigas grandes dispersas en distintos sectores y una base de botella de vidrio del siglo XIX.

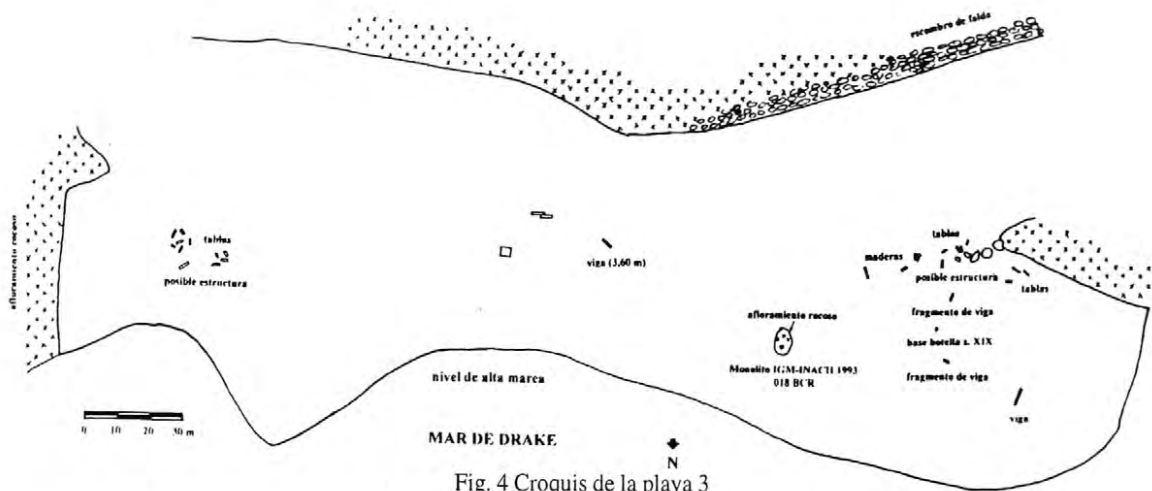


Fig. 4 Croquis de la playa 3

Playa 4: playas rocosas angostas poco aptas para el asentamiento humano. No se reconocen vestigios culturales.

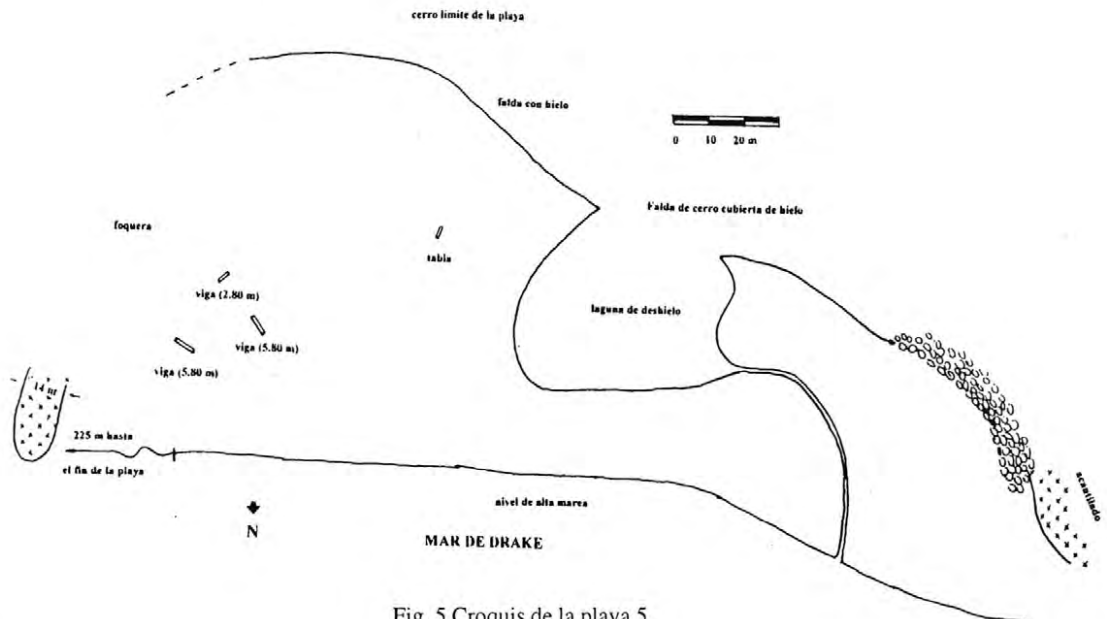


Fig. 5 Croquis de la playa 5

Playa 5 (Fig. 5): cerrada de E a W por acantilados rocosos que descienden al mar. Tiene forma triangular con 465 m de base, en la orilla del mar y una altura de 110 m. La falda del cerro que ocupa la parte central está cubierta de nieve cuyo deshielo da lugar a una laguna con su correspondiente salida al mar. Hacia su centro oriente hay pequeños afloramientos rocosos donde se reconocen tres vigas de tamaño grande, que pueden haber llegado allí arrastradas por viento desde el mar. Junto a ellas destaca la presencia de una foquera actual.

Playa 6: no es mapeada, por ser estrecha, pedregosa y no presentar evidencias culturales significativas.

Playa 7 (Refugio Ruso) (Fig. 6): es amplia, tiene forma de media luna, 470 m de extensión, con un ancho máximo en su sector central de 120 m y anchos mínimos de 60 y 40 m hacia sus extremos. Avanzando de E a W, se reconoce primeramente un conjunto de tablas caídas al pie de un afloramiento rocoso

que presenta buenas condiciones para el refugio humano. Al otro lado de este afloramiento destaca una base cuadrangular aislada de ladrillos. Entre este afloramiento rocoso y el estero de deshielo, ubicado 70 m más al sur, en la falda del cerro que cierra la playa, se encuentran esparcidos varios conjuntos de tablas que, a nuestro parecer, corresponden a los restos de otro que existió en el lugar y cuyo emplazamiento ha desaparecido. Unos 125 m más al sur-poniente, en el extremo E de otro afloramiento rocoso, existen indicios de un cimiento formado por grandes bloques rocosos y, además, tablas caídas que sugieren la presencia de un recinto en el lugar. Aproximadamente 110 m en dirección W, se ubica una estructura semicircular aislada, abierta al N, correspondiente a un refugio de loberos del siglo XIX ($62^{\circ}09'2''S$ - $58^{\circ}56'24''W$). Esta instalación es excavada proporcionando evidencia material de esa época. Esta estructura tiene un excelente dominio visual sobre la bahía y está ubicada al pie de un portezuelo bajo y fácil de atravesar que conecta con la playa siguiente y luego, con el valle de Klotz. Cierra la playa, por el poniente, el refugio ruso actual destinado a bio-monitoreo.

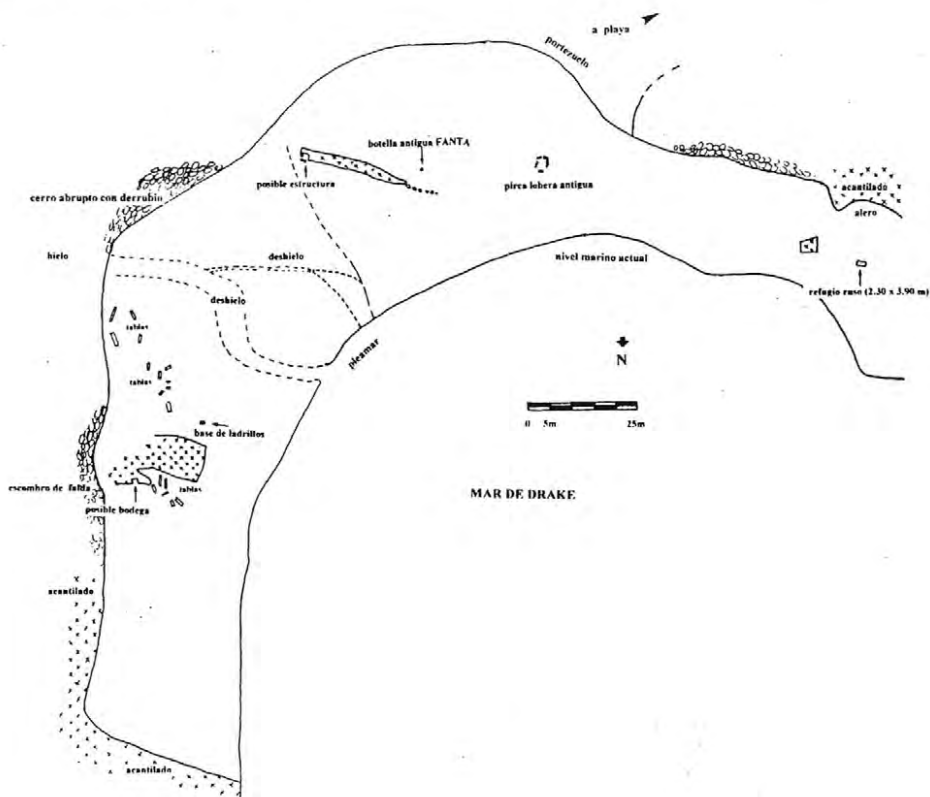


Fig. 6 Croquis de la playa 7 donde de se ubica el refugio ruso

Playa 8: es pequeña, de forma triangular con 100 m de base y 80 m de altura. Esta cubierta de tablonos arrastrados por el Mar de Drake. Esta playa tiene fácil conexión con la precedente y la siguiente llamada Klotz. No se presenta en el mapa

Playa 9 (Valle Klotz) (Fig. 7): la playa tiene forma de media luna y delimita por el norte con el valle del mismo nombre. La parte principal de este valle está formado por una rinconada de 900 m de profundidad y 350 m de ancho. La segunda, inmediatamente al W, está separada de la anterior por una prolongación de cerro rocoso y mide 300 m de profundidad y poco más de 100 de ancho. Los más antiguos vestigios humanos reconocidos se encuentran al pie del afloramiento rocoso del extremo SE del valle principal. Uno de ellos corresponde a un alero rocoso de 10 m de largo y 170 m de ancho, con restos de ocupación y, 27 m al SE, sobre el mismo farellón se encuentra el otro recinto que consiste en una estructura cuadrangular con muros de roca ($62^{\circ}09'15''S$ - $58^{\circ}56'13''W$) El talud que enfrenta al alero rocoso

presenta restos de vasijas elaboradas en cerámica esmaltada y restos de botellas antiguas, correspondientes a contextos loberos del siglo XIX. Hacia el otro extremo de la playa, en la segunda rinconada y protegidos por los cerros colindantes, hay una alineación de tablas y maderas, cuyo origen debe ser determinado por futuros estudios.

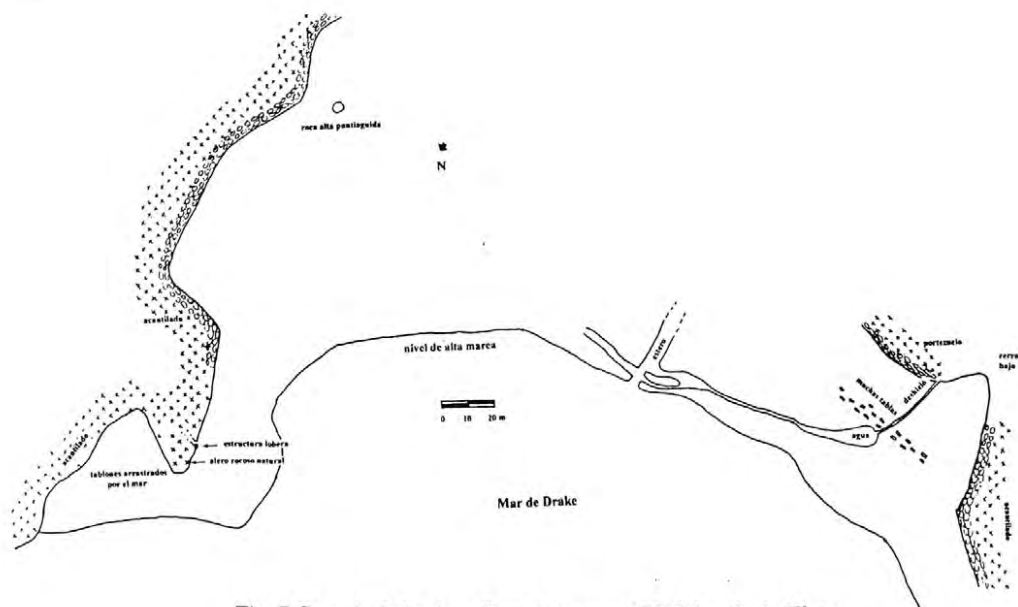


Fig. 7 Croquis de la playa 9 en el extremo NE del valle de Klotz

Playa 10 (Fensterseifer): Se abre en la bahía Granito entre punta Torres y punta Oscar. No fue reconocida en esta oportunidad por considerarse muy riesgoso su acceso.

Playa 11 (Caleta Adelia) (Fig. 8): se encuentra inmediatamente al W de la playa Profesor Rambo, entre punta Alejandra y Punta Liliانا Regina, a unos 1300 m al W del valle de Klotz. Nuestro traslado se realiza por la parte superior de los cerros. Playa Rambo y Caleta Adelia tienen forma serpenteada con un largo de 500 m y un ancho promedio de 110 m. Está cerrada por acantilados rocosos y el extremo E presenta una laguna de deshielo. En el tercio oriente se localiza el refugio brasileño que le da nombre. En el tercio poniente está la instalación lobera que el año 1984 es denominada “Cuatro pircas” ($62^{\circ}10'01''S$ - $58^{\circ}58'12''W$), por la presencia en el lugar de un número similar de construcciones en piedra (Stehberg y Cabeza, 1984). Cierra la playa, por el oeste, una enorme viga de 2,5 m de largo depositada en la playa.

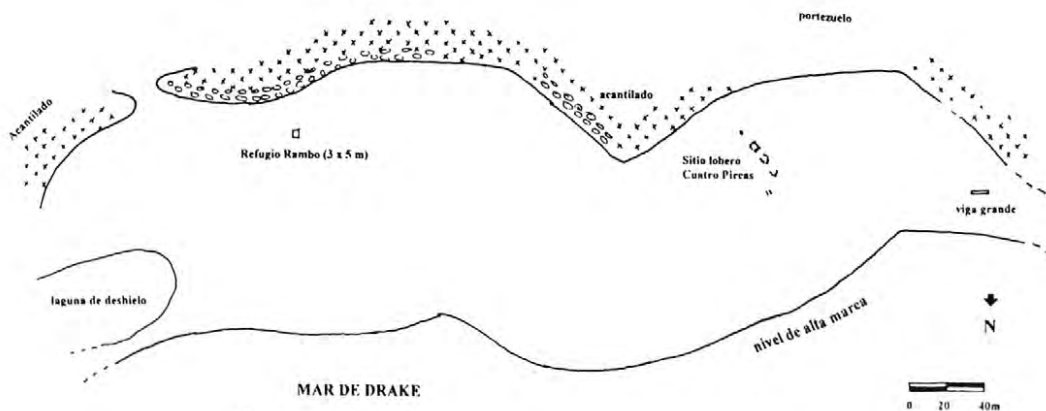


Fig. 8 Croquis de la playa 11, llamado caleta Adelia, inmediatamente al W de playa Rambo

Playa 12 (Punta Pablo Gran) (Fig. 9): se encuentra en la playa Fontoura que está separada de la anterior por un cerro acantilado que cae al mar y que debe ser vadeado por arriba. La rada de Fontoura tiene forma de un diente con tres raíces y una distancia de 1000 m entre sus extremos y la base. Los reconocimientos se centraron en la parte equivalente a la raíz poniente y en la playa areno-rocosa que se extiende por 600 m en dirección poniente hasta su conexión con la playa siguiente (Fig. 9). Esta sección tiene forma semi-rectangular de 180 m de largo por 120 m de profundidad. Limita por el E con un afloramiento rocoso acantilado que la separa de la otra sección y, por el W, por una estrechez de la playa de 14 m, debido a un afloramiento rocoso transversal de 25 m que llega al mar. Justamente este promontorio fue aprovechado como refugio humano ($62^{\circ}10'25''\text{S}$ - $58^{\circ}58'37''\text{W}$). Al pie W del mismo, en su sector central, hay un muro de piedra que conforma un recinto alargado de 5 x 2,3 m, que está semicubierto de arena. En su talud se hallan restos de cerámicas y vidrios del siglo XIX. Entre las rocas del extremo sur de este afloramiento, hay evidencias de la existencia de un recinto, aparentemente cerrado por algunas piedras y madera. No fue excavado. A continuación se extiende una franja de playa areno-rocosa que conecta con la siguiente.

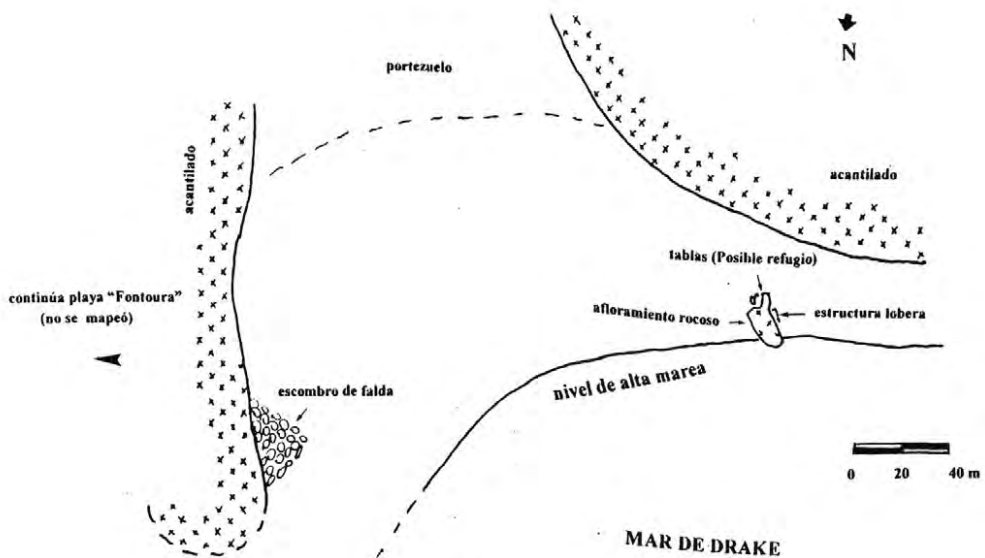


Fig. 9 Croquis de la playa 12, cerca de punta Pablo Gran en playa fontoura

Playa 13 (Fuchsloger), por falta de tiempo, esta playa es explorada sólo parcialmente y no se alcanza a dibujar un mapa de ella. Sin embargo, en uno de los afloramientos rocosos de su extremo nor-oriental, prácticamente en el límite que conduce a playa Fontoura, se reconoce un conjunto de tablas que sugieren fuertemente la presencia de un antiguo refugio de madera apoyado en un gran bloque rocoso cuadrangular. Al otro lado del mismo, hay tablas en menor cantidad y en el piso los restos de una cruz de posible sepultura ($62^{\circ}10'42''\text{S}$ - $58^{\circ}59'01''\text{W}$). Ambos vestigios se remontarían a la primera mitad del siglo XX.

Instalaciones arquitectónicas y hallazgos asociados

Algunas instalaciones son objeto de estudios específicos a fin de determinar su antigüedad, funcionalidad y la adscripción cultural de sus ocupantes. Se realizan croquis de su arquitectura, recolecciones superficiales de material cultural y, en ocasiones, excavaciones estratigráficas de cuadrículas o pozos de sondeo. A continuación se proporcionan los resultados obtenidos.

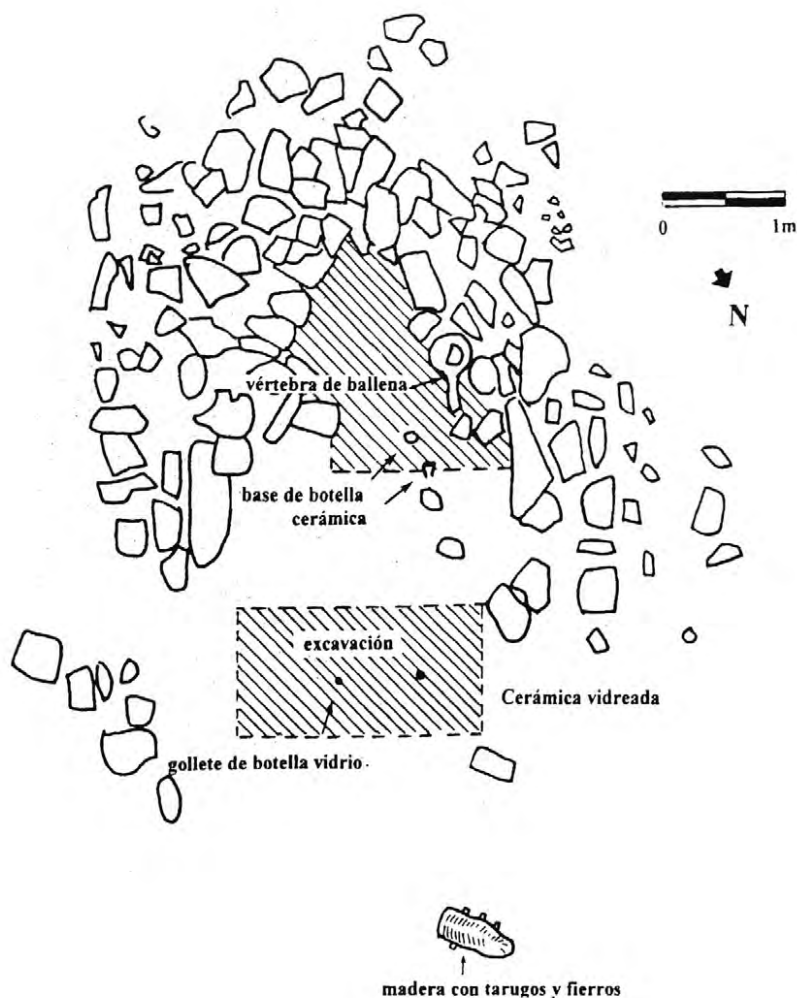


Fig. 10 Estructura lobera de playa 7

Estructura lobera de playa 7 (Fig. 10): se trata de una estructura semicircular aislada, emplazada sobre playa arenosa abierta, sin protección, con amplio dominio visual de toda la playa y la bahía y al pie de un portezuelo bajo que conecta con las siguientes playas mediante un sendero aún visible. Se constata claramente que estos criterios de visibilidad y de control de un paso obligado, son prioritarios respecto a otros, como la búsqueda de un lugar protegido del viento. Asimismo, esta instalación es fácilmente visible desde cualquier embarcación que ingrese a la bahía. La existencia de numerosos roqueríos en la bahía que enfrentan el oleaje hace que la caleta tenga aguas bastantes calmas, aptas para el desembarco de embarcaciones pequeñas.

En la superficie del sitio se reconocen restos culturales del siglo XIX como un vidrio antiguo, algunos fragmentos de cerámica esmaltada y un madero antiguo muy trabajado con presencia de tarugos, perforaciones para tarugos y fierros atravesados. Algunas tablas caídas aguas abajo pueden corresponder a restos de la techumbre.

La estructura consta de muros elaborados en piedra, sin cantear y sin argamasa. Simplemente se apilan bloques angulares de distintas medidas. Se han desmoronado hacia fuera como puede observarse en la figura 9. Presenta un amplio vano de 2 m en su lado norte que enfrenta la bahía. El espacio interior

utilizable tiene forma semi-triangular siendo su base el mencionado vano, y una altura de 220 m. Una vértebra de ballena ha sido colocada a modo de asiento en la base del muro. Un metro más afuera llama la atención la presencia de 7 bloques rocosos colocados intencionalmente.

El interés que reviste esta instalación motiva la realización de las siguientes actividades:

- a) Dibujo a escala de la instalación. Se efectúa a huincha y brújula sobre papel milimetrado. Se dibujan cada uno de los bloques rocosos y se marcan las cuadrículas y principales hallazgos (Ver Fig. 10)
- b) Recolección superficial del material cultural
- c) Excavación estratigráfica de cuadrículas: se realizan dos cuadrículas de 2 x 1 m cada una, excavándose por niveles artificiales de 5 en 5 cms. La primera se traza al interior de la estructura, mientras que la segunda a 1 m más al sur de la anterior, en su exterior. Ambas presentan una matriz arenosa: La primera no presenta restos culturales en el primer nivel (0-5 cm) y recién se encuentran restos de ocupación hacia los 15 cm de profundidad, coincidente con la base del muro, y descansan sobre un piso discontinuo formado por una concreción de material orgánico quemado. La segunda cuadrícula sólo presenta material cultural en el primer nivel (0-5 cm).

El Cuadro 1 proporciona la descripción de los hallazgos:

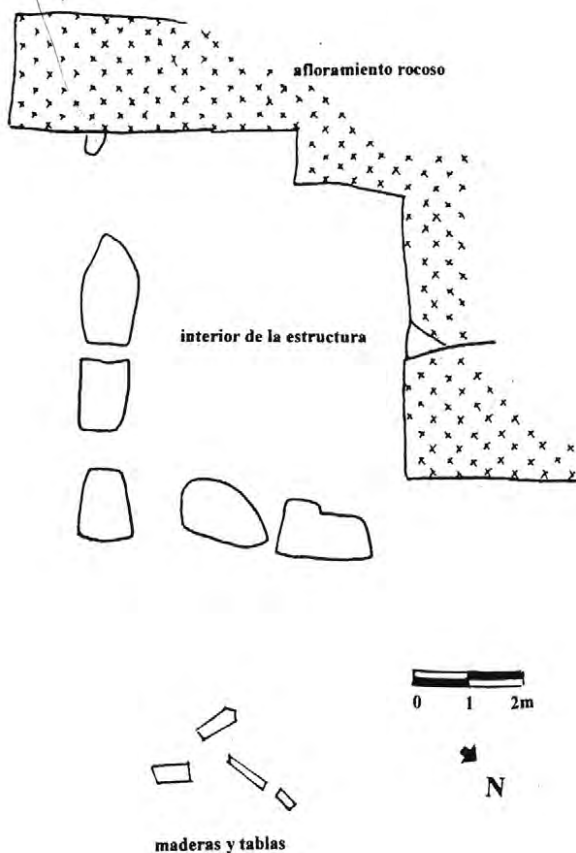


Fig. 11 Estructura de madera de playa 7

CUADRO N° 1

Descripción de los restos culturales encontrados en la estructura lobera de Playa 7

Procedencia	Profundidad (cm)	Tipo de material	Cantidad	Descripción	Medidas
Recolección superficial	0	Cerámica	1	Fragmento con superficie interior y exterior esmaltada color pardo rojizo oscuro. Forma parte de un recipiente de base plana.	Espesor de pared de 10 mm; peso de 88 grs; diámetro de 15 cm.
		Madero	1	Tronco de sección cuadrangular con extremo natural. Destaca por estar atravesado transversalmente por 5 tarugos de 4 cm de diámetro; 2 estacas de fierro de 20 cm de largo y 2 cm de diámetro, con puntas aguzadas sobresalientes y, 1 orificio para tarugo.	Largo del tronco 85 cm; ancho máximo 20 cm. Ancho mínimo 17 cm. Espesor máximo 21 cm. Espesor mínimo 16 cm.
Cuadrícula interior	5-10	Cerámica	12	Fragmentos de una misma vasija esmaltada ambas caras color pardo rojizo oscuro. Dos corresponden a trozos grandes y el resto son descascaramiento. Posiblemente corresponden a la misma vasija descrita en el nivel 0-5 cm.	Espesor de pared 6-10 mm; el trozo mayor pesa 171 grs; el segundo 41 grs y las cáscaras 27 grs. El diámetro calculado de la vasija es 15 cm.
		Vidrio	1	Base redonda de botella de vidrio color verde oscuro.	Grosor de pared 9 mm; curvatura de la base: 5 cm de diámetro; peso 102 grs.
		Metal	5	Trozos de clavos oxidados, sección cuadrangular, cabeza redonda.	Peso total 7 grs.
		Metal	1	Remache circular.	Diámetro exterior 16 mm; Diámetro interior 12,5 mm.
		Maderas	19	Trozos pequeños.	Peso total 7 grs.
		Huesos	2	Trozos pequeños.	Peso total 3 grs.
	10-15	Metal	4	3 clavos muy oxidados de cabeza redonda y un trozo de lámina oxidada.	Peso total de los clavos 6 grs; lámina pesa 27 grs y mide 12 cm.
		Maderas	31	Trozos pequeños.	Peso total 33 grs.
		Cueros	10	3 trozos de calzado con restos de clavos; 7 trozos pequeños.	Peso trozos con clavos 17 grs; trozos comunes 7 grs.
		Piel	8	Trozos de piel de lobo fino.	
		Huesos	2	Fragmentos de hueso animal.	Peso total 90 grs.
		Concreciones	7	Pedazos del piso antrópico, duro, quemado.	Peso total 70 grs.
Cuadrícula	0-5	Cerámica	1	Fragmento de cuerpo de vasija con superficie interior y exterior esmaltada color pardo rojizo oscuro. Descascarado en ambas caras.	Espesor de pared de 5,5-7 mm; 33 grs de peso y 15 cm de diámetro.

		Cerámica	15	Idem anterior. Corresponden a 3 fragmentos de cerámica y 12 trozos de descascamiento.	Espesor de pared de 5,5 mm. Peso total de los fragmentos: 31 grs.
		Cerámica esmaltada	1	Trozo de gollete de botella pequeña verde oscuro.	Diámetro de boca menor de 3 cm; 7 grs de peso.
		Metal	2	Clavos oxidados de sección cuadrangular, martillado, cabeza redonda.	Largo: 4 cm y 2,4 cm; peso 3 y 2 grs.
		Cuero	2	Fragmento de pequeño tamaño.	Peso total 2 grs.
		Madera	10	Fragmento de pequeño tamaño.	Peso total 1 gr.

Las excavaciones muestran una ocupación homogénea y unicomponente del sitio. Seguramente la instalación es utilizada una o dos temporadas por personas del mismo grupo. En la construcción se ocupan materiales locales (rocas, vértebra de ballena y remanente de maderas de otras temporadas). Los restos culturales corresponden al mismo contexto lobero del siglo XIX encontrado en otros campamentos de las islas Shetland del Sur.

Estructura de madera de playa 7 (Fig. 11): Corresponde al aprovechamiento del extremo oriente y cuadrangular de un gran afloramiento rocoso de esta playa. Se ubica a 250 m al oriente de la estructura lobera. Se distinguen 5 grandes bloques rocosos de 120 x 1 m dispuestos en ángulo recto que cierran el extremo formando un espacio interior utilizable de 6 x 5 m. No hay otras piedras en el lugar que indiquen que el muro fue más elevado. Tampoco hay restos culturales en su interior. Los únicos vestigios antrópicos corresponden a una acumulación de maderas y tablas que se distribuyen aguas abajo de la estructura en dirección W y que se interpretan como restos de los muros y techo del posible recinto. Se asigna temporalmente a una ocupación del siglo XX. En ningún caso corresponde a restos loberos del siglo anterior. Una antigua botella de bebida Fanta, encontrada en el otro extremo del farellón indica el paso de personas en la mitad del siglo XX.

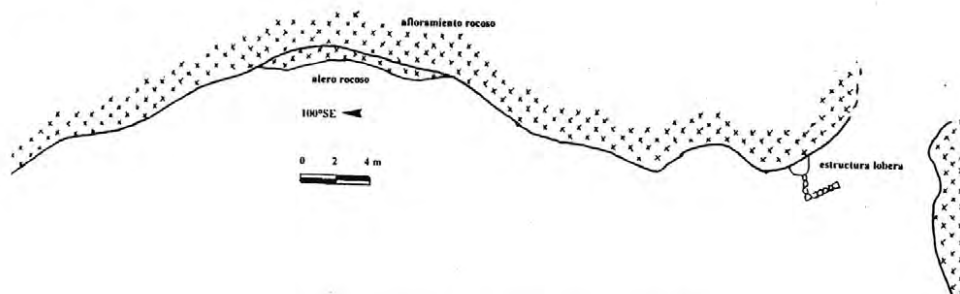


Fig. 12 Vista aérea del alero rocoso de playa 9

Alero rocoso y estructura lobera de playa 9 (Figs. 12, 13, 14 y 15): Ambas instalaciones aprovechan el farellón vertical que cierra el valle Klotz por su extremo NE. El sector lo cruza un sendero antiguo que conecta este valle con las playas de más al oriente. Siguiendo el sendero unos 400 metros se llega a la estructura lobera de playa 7, antes descrita. Las áreas de refugio en este sector son dos: un abrigo al amparo de una cavidad natural de la roca y una estructura pequeña con muro de piedra. Desde este lugar se dispone de una excelente visual hacia la extensa playa y bahía de Klotz. Estos refugios se construyen aprovechando la protección que les brinda el farellón rocoso, en una posición tal que disponen de una excelente visión sobre la extensa playa y bahía de Klotz, sin la posibilidad de ser vistos desde lejos. La presencia de restos de cerámica esmaltada en la superficie del talud que enfrenta al alero sugiere que se trata de ocupaciones loberas del siglo XIX. Estos antecedentes justifican la realización de un análisis arqueológico similar al realizado en la estructura lobera de playa 7.

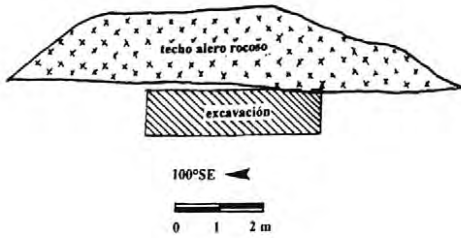


Fig. 13 Elevación del alero rocoso de playa 9

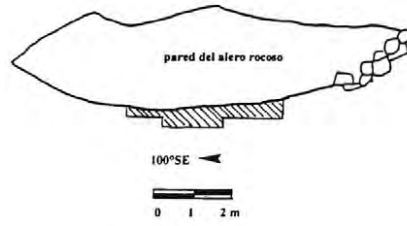


Fig. 14 Dibujo de planta de la estructura lobera de playa 9

- a) Dibujo a escala de los refugios. Un primer croquis muestra la ubicación de ambos campamentos con respecto al farellón rocoso, separados 22 m entre sí (Fig. 12). El segundo muestra el techo natural del alero rocoso y la ubicación de la cuadrícula excavada de 4 x 1 m (Fig. 13). El tercero corresponde a la elevación del alero con indicación del corte vertical de la excavación (Fig. 14). Se deduce que el espacio disponible es de 7 m de largo, 1 m de ancho y 2,5 m de altura. Finalmente, se dibuja la planta de la estructura lobera con indicación del hallazgo de una tabla en el piso (Fig. 15). El emplazamiento de esta última construcción es interesante, puesto que aprovecha un plano rocoso elevado que la sitúa a un metro más arriba del nivel de la playa. Asimismo, se levanta en un lugar donde el farellón se interrumpe unos 10 m permitiendo el acceso al cerro. Se apoya en el acantilado y en un bloque rocoso grande que se ha desprendido de él, generando un espacio aprovechable de 4 x 4 m. Se estima que la elevación tiene por fin resguardarla de la humedad. El piso rocoso es inclinado y hace incomodo su utilización como habitación. El muro está elaborado a partir de bloques rocosos angulares de distintas medidas, sin canteado ni uso de argamasa, recogidos en el cerro. El muro remata en el vano mediante un bloque paralelepípedo muy regular. El vano está abierto hacia el cerro. La estructura se mimetiza con las piedras caídas del farellón y todo sugiere que su función fue bodega. La construcción es bastante buena y logró resistir la caída de rocas que casi la han cubierto por completo. Para su excavación fue necesario su retiro lo que significó un gran trabajo.

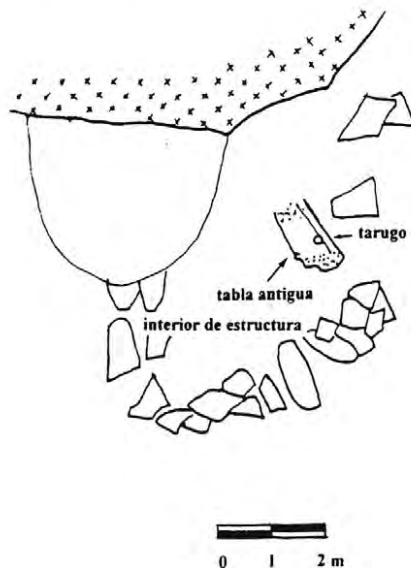


Fig. 15 Planta de estructura lobera y posible refugio de playa 12

- b) Recolección superficial. Se recuperan los escasos fragmentos que se encuentran en el talud del alero rocoso. Se describen en el siguiente Cuadro N° 2.
- c) Excavación estratigráfica de cuadrículas. Se efectúa una cuadrícula de 4 x 1 m paralela en 2 m a la pared del alero rocoso. Se excava por niveles artificiales de 5 en 5 cm hasta los 20 cm de profundidad sin encontrar material cultural. Se reduce la excavación a 1.50 x 1 y se prosigue hasta llegar a los 40 cm, momento en que se suspenden los trabajos por no encontrarse vestigios culturales y por estimarse que se está excavando fuera del sector ocupacional.

Una segunda cuadrícula de 1 x 1 m se traza al interior de la estructura lobera. Entre la superficie y los 30 cm sólo se encuentran escombros del cerro. El único hallazgo corresponde a una tabla con tarugo de madera, incrustada en el piso congelado del recinto, a 31 cm de profundidad. Al ser muy difícil retirarla se decide dejarla en el lugar.

A continuación se describen los hallazgos obtenidos en este sitio.

CUADRO N° 2

Descripción de los restos culturales encontrados en el campamento lobero de playa Klotz

Procedencia	Profundidad (cm)	Tipo de material	Cantidad	Descripción	Medidas
Recolección superficial frente a alero rocoso	0	Cerámica	8	Trozos de una misma vasija cerrada vidreada color gris al exterior y pardo rojizo al interior. 6 fragmentos se encuentran muy descascarados.	Espesor de pared 6 mm; diámetros 19 y 23 mm. Peso total 433 grs.
		Cerámica	2	Trozos descascarados que conservan la superficie exterior con un esmalte gris con pintas rojas.	Peso total 70 grs.
		Madera		Trozo de madera natural quemada.	Peso 292 grs.
Cuadrícula 1 excavada al interior de estructura lobera	0-30	Estéril		No hay material cultural.	
	31	Cerámica esmaltada	17	Fragmentos de una vasija globular de base plana, esmaltada de color gris al exterior y pardo oscuro al interior. Se reconoce: 1 base, 3 paredes, 7 descascaramientos interiores y 6 descascaramientos exteriores.	El diámetro del cuerpo y base es de 20 y 11 cm, respectivamente; espesor de paredes entre 7 y 11 cm. Peso total 312 grs.
		Vidrio	5	Fragmentos de botella de paredes delgadas de color verde claro.	Espesor de pared 3 mm; Peso total 34 grs.
		Madera	4	Fragmentos pequeños; 1 trozo está carbonizado.	Peso total.
		Madera	1	Extremo de tabla con un tarugo de madera. Se deja in situ.	

Se está en presencia de materiales culturales pertenecientes al período de los loberos antárticos del siglo XIX. Estos restos son similares a los encontrados en los otros campamentos de esta ocupación. Es importante reiterar que los restos superficiales se encuentran frente al abrigo rocoso, mientras que el único resto excavado procede del interior de la estructura. La asociación de ambas estructuras a una misma ocupación es hipotética, faltando más estudios para confirmarla.

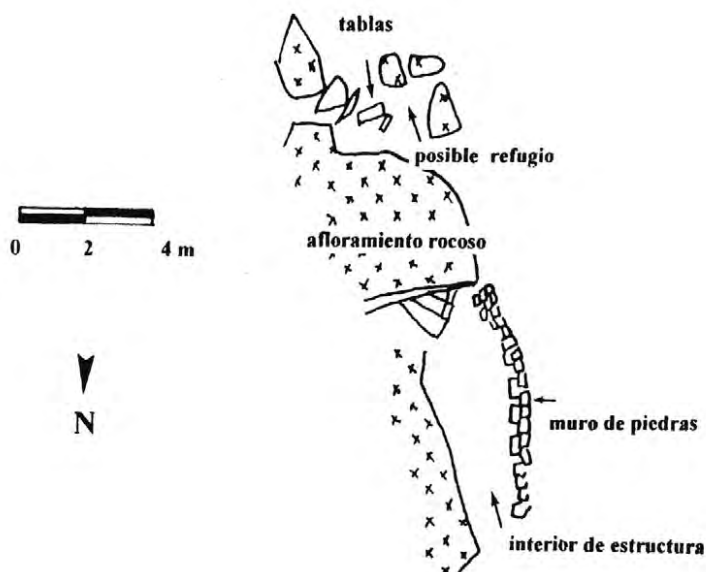


Fig. 16 Planta de estructura lobera y posible refugio de playa Fontoura

Estructuras de playa 12, Fontoura (Fig. 16): Es estratégica la ubicación de esta instalación. Se localiza en el extremo W de esta playa, controlando un corredor estrecho de playa arenosa que conecta con la siguiente playa Fuchsloger. Aprovecha un afloramiento rocoso aislado que llega al mar. La estructura lobera principal se apoya en la ladera poniente de este farellón y desde allí domina el corredor y una caleta abrigada favorable al desembarco de embarcaciones menores. Está a 15 m de la base del cerro acantilado que cierra la playa y a igual distancia de la orilla del mar. Al igual que la estructura de playa Klotz, está construida sobre una plataforma natural elevada un metro sobre el nivel de la playa circundante. Se encuentra bastante camuflada. En su talud se encuentran algunos restos culturales adscritos al período de ocupación lobera del siglo XIX

En el extremo S del afloramiento, entre grandes bloques caídos, existen algunas tablas que sugieren que el espacio se utiliza como refugio o bodega. Faltan estudios que permitan correlacionar la temporalidad de este abrigo con la estructura lobera ubicada a escasos 5 m más al norte. Por falta de tiempo sólo se alcanza a levantar un croquis de la instalación y efectuar una recolección superficial de materiales culturales.

- a) Dibujo a escala de las estructuras: por razones climáticas el croquis que se realiza es menos preciso que los anteriores. Las rocas que conforman el muro de la estructura lobera no alcanzan a ser dibujadas una a una. Con todo se reconoce un muro lineal de 7 m de longitud, consistente en dos hileras de pequeños bloques rocosos, que dejan un espacio utilizable de 7 x 2,4 m, y un vano de 1,20 m que mira al norte. El refugio del extremo sur, tiene un espacio utilizable de 3 x 2 m.
- b) Materiales culturales en superficie. En el talud que enfrenta la estructura lobera existen algunos fragmentos de cerámica esmaltada y trozos de viga quemada. Se dejaron en el lugar.

Discusión

El deseo de contar con un inventario sistemático de los recursos culturales presentes en las islas Shetland del Sur, surge como una necesidad emanada de los resultados obtenidos en los proyectos chilenos de investigación de arqueología histórica que, con apoyo de INACH, MNHN, FACH y Armada de Chile, se vienen desarrollando desde más de una década en dicho archipiélago. Estos estudios se caracterizan por abordar una temática específica, acotada en el tiempo y en el espacio, que dan respuesta a muchas interrogantes y, a la vez, plantean nuevas e interesantes preguntas. (Berguño, 1993a y 1993b; Stehberg y Lucero, 1985, 1995, 1996; Stehberg y Cabeza, 1987; Stehberg, 1983, 1997; Constantinescou y Torres, 1995; Torres 1999). Otro tema sin resolver se refiere al lugar donde habría naufragado el buque español *San Telmo*, en 1819 (Pinochet de la Barra, 1991).

Entre las dudas más reiteradas está poder determinar si las modalidades de ocupación de los cazadores de lobos decimonónicos detectadas en cabo Shirreff, isla Desolación y punta Negra, obedecen a algún patrón de asentamiento característico; si este patrón mantiene sus particularidades básicas durante todo el siglo XIX o, por el contrario, sufre cambios significativos a través del tiempo y cuáles son las diferencias que presentan estas ocupaciones antiguas respecto a las posteriores. Y una pregunta básica ¿dónde se encuentran emplazados estos asentamientos en las Shetland del Sur?. Cabe señalar que investigadores británicos y argentinos han realizado prospecciones arqueológicas sistemáticas en la Península Byers, isla Livingston (Lewis Smith y Simpson, 1987; Senatore y Zarankin, 1997, 1999).

Los resultados obtenidos en la prospección recientemente efectuada comienzan a dar respuesta a algunas de estas interrogantes, siendo algunas de éstas las siguientes:

Instalaciones arquitectónicas del siglo XIX

En un total de 14 playas visitadas se localizaron sitios antiguos en las siguientes 4 playas: Refugio Ruso (Playa 7), valle Klotz (playa 9), Rambo (playa 10) y Fontoura (playa 11). Todas tienen en común la presencia de fragmentos culturales similares, representados por botellas de vidrio, vasijas de cerámica esmaltada y clavos de sección cuadrangular, entre otros, que permiten su adscripción a un mismo horizonte ocupacional. Sus rasgos más sobresalientes son:

Emplazamiento estratégico

Se estima que el criterio de localización de una instalación juega un papel de la mayor importancia dentro de estas ocupaciones humanas. En los casos observados se constatan las siguientes modalidades.

a) Localización del campamento en un extremo de la playa: consiste en la ubicación de los refugios en uno de los extremos de la playa aprovechando la base de los farellones rocosos que la delimitan. Este extremo tiene directa relación con la ruta de acceso a la playa vecina, con el control de este paso obligado y con la posibilidad de gozar de una amplia visibilidad sobre toda la bahía y playa, desde donde poder observar el movimiento de las naves, personas y animales, permaneciendo oculto a la mirada de éstos.

El ejemplo más destacado corresponde al emplazamiento lobero de la playa Klotz. Pese a la gran extensión que presenta esta playa y a las múltiples posibilidades donde acampar, se elige el extremo del farellón que cierra la playa por el NE, justo en el punto de paso obligado a las playas siguientes. El otro caso corresponde al campamento Fontoura, situado en el extremo NW de la playa del mismo nombre, controlando el estrecho corredor que conduce a la playa Fuchsloger. Esta instalación está muy oculta de la vista de personas y animales. Sin embargo, desde allí se domina, hacia el poniente, todo el corredor y la

caleta que lo baña y hacia el oriente, empinándose sobre el afloramiento rocoso, se divisa toda la playa Fontoura, sin ser visto.

A este patrón corresponden la mayoría de las instalaciones loberas estudiadas anteriormente en cabo Shirreff, punta Negra, en isla Livingston y en isla Desolación. En el primero, los campamentos de playa Yámana, playa Maderas y punta Yusseff, se localizan en los extremos de las respectivas playas, aprovechando las bases de los farellones y afloramientos rocosos que cierran las respectivas playas. Cada una goza de un amplio dominio sobre los sectores circundantes y, en los casos de playa Maderas y punta Yusseff, se encuentran exactamente en el lugar de paso hacia las playas vecinas. Por lo general estas instalaciones quedan bastante ocultas de la vista de los visitantes ya sea humanos o animales. Los campamentos de punta Negra se localizan en la base del extremo SE de esta península, casi al pie del glaciar y enfrentando la única caleta abrigada apta para el desembarco. El principal conjunto de estructuras está escondido entre los grandes bloques arrastrados por el glaciar y permanece totalmente oculto de la vista de las visitas. El sitio Cora A de isla Desolación se ubica en el extremo poniente de la playa, en la base del cerro que la delimita.

b) Ubicación del campamento en posición central: Esta modalidad es totalmente opuesta a la anterior. Se trata de instalaciones emplazadas en sectores de playa arenosa, en sectores cercanos a su centro y totalmente visibles, prácticamente desde todos lados. Aquí se busca estar lo más cerca posible del recurso animal, sin perder de vista la totalidad de la playa y la bahía. Por lo general, el lugar elegido se emplaza al pie de un portezuelo. En el caso de la estructura de playa 7, que da paso a las playas que siguen hacia el poniente. La instalación de Cuatro Pircas en playa Rambo, se ubica al pie de un abra que da acceso a los cerros, situación que tiene una fácil explicación. Dado que esta playa no tiene conexión con las vecinas por la orilla del mar, debe subirse a los cerros y desde allí avanzar a las playas siguientes. Prima, por tanto, el interés de controlar el acceso a la playa y quedar lo más cerca posible de la ruta de conexión a las otras playas.

Respecto a los sitios loberos estudiados con anterioridad en otros sectores de las Shetland del Sur, sólo tenemos casos de este tipo de modalidad en la bahía Cora de isla Desolación. Allí hay campamentos ubicados en una posición central, visible de todas partes, en playa Cora.

Patrón arquitectónico

Hay algunos rasgos arquitectónicos comunes en las instalaciones que pueden enunciarse así:

a) Aprovechamiento de farellones y afloramientos rocosos para apoyo de estructuras: hay una tendencia de utilizar las paredes verticales u oquedades que presenta la litología antártica en forma directa como abrigo rocoso o como apoyo y pared principal de las estructuras arquitectónicas. Un buen ejemplo de ambos casos es el campamento de playa Klotz, que presenta ocupación en alero rocoso y la construcción, a corta distancia, de un recinto tipo bodega en la base del farellón. El otro caso descubierto en la costa norte de la isla Rey Jorge corresponde a la instalación de playa Fontoura, donde la estructura aprovecha la pared W de un gran afloramiento rocoso. En estos dos casos, las estructuras se construyen 1 m sobre la playa aprovechando ciertos aplanamientos que presenta la roca.

Algo similar se observa en los sitios loberos estudiados en otras islas. En playa Yámana se aprovechan los abrigos rocosos del sector; las instalaciones de playa Madera y Yusseff utilizan afloramientos rocosos y punta Negra emplea bloques rocosos erráticos de origen glaciar existentes en el lugar.

b) Construcción de muros de piedra: salvo el aprovechamiento directo del abrigo rocoso, todas las

demás estructuras encontradas hacen uso de bloques rocosos del lugar. Se los utiliza directamente, sin canteado ni empleo de argamasa. Se apilan unos sobre otros, muchas veces usando una doble pared para evitar su colapso. Son los casos de las estructuras de las playas: 7, 9, 10 y 11 y de algunos sitios encontrados en otras partes como playa Maderas en cabo Shirreff.

c) Forma de las estructuras: en las instalaciones reconocidas de la costa norte de isla Rey Jorge hay una leve tendencia hacia la forma cuadrangular. Es el caso de la estructura-bodega de playa Klotz y de Cuatro Pircas. En cambio, la estructura Fontoura es rectangular alargada y la de playa 7 es semicircular. Por lo general las estructuras presentan un vano de acceso, pero las hay sin él, como el caso de la estructura A de Cuatro Pircas. En los sitios reconocidos en otras islas, destaca la forma cuadrangular de la estructura principal de playa Maderas, de la mayoría de las estructuras de punta Negra y los emplantillados de punta Yusseff en cabo Shirreff

d) Cantidad de recintos: varían entre 1 y 4 recintos por asentamiento. Entre los sitios reconocidos el verano 2001 sobresale Cuatro Pircas, por contar con igual número de estructuras. La instalación de playa Klotz consta de dos recintos, uno formado por un abrigo rocoso natural y el segundo por la construcción de una estructura en piedra. Las instalaciones de playa 7 y Fontoura consisten en estructuras individuales, pese a que en la última pudo haber un segundo recinto. Este rasgo permite postular una jerarquización de las instalaciones donde aquellas con más recintos como Cuatro Pircas, tienen un status mayor y quizás cumplen otra función. Lo mismo acontece en los sitios hallados en otras partes: punta Yusseff tiene 5 emplantillados, posibles indicadores de un número similar de habitaciones; playa Maderas, tiene un gran recinto cuadrangular y otras 4 o 5 estructuras pequeñas adosadas a los afloramientos; playa Yámana consta de 2 abrigos rocosos; punta Negra consta de 5 recintos adosados a bloques rocosos erráticos. Los de Cora no se pueden contabilizar por su mal estado de conservación.

e) Funcionalidad y tamaño de los recintos: si bien es muy difícil establecer la función de una estructura, se tienen algunos criterios que permiten establecer diferencias entre éstas. Por ejemplo, el abrigo rocoso de playa Klotz es amplio y exhibe restos culturales en su talud que sugieren su utilización como habitación; en cambio, la estructura situada unos 20 m más al sur, presenta un piso rocoso inclinado, ausencia de restos de alimentación y dimensiones pequeñas, todo lo cual descarta su uso como dormitorio y en cambio refuerza su eventual utilización como bodega. Algo parecido se observa en Cuatro Pircas, donde una estructura presenta restos alimenticios y carbón compatible con la función de cocina-comedor, otra, con dimensiones compatibles con dormitorio, otra tan pequeña que podría corresponder a una bodega o baño y finalmente, una sin vano, muros bajos y restos de piel de lobo, compatible con una bodega de pieles de este animal. Este último recinto, por lo demás, aparece protegido por el resto. Las estructuras aisladas de playa 7 y Fontoura son multifuncionales, sirviendo de cocina-comedor-habitación y quién sabe, de bodega. Por lo general, los espacios de habitación son pequeños y no permiten el alojamiento de muchas personas. Una cantidad estimada entre 2 y 4 personas pueden ocupar la mayoría de las instalaciones y son muy pocas las que se ven estructuradas como para haber recibido más gente.

f) Presencia de una instalación por playa: es interesante constatar que en la costa norte de la isla Rey Jorge, no todas las playas exhiben instalaciones loberas, pero aquellas que las poseen, tienen sólo una. Esta situación, aparentemente lógica, no lo es tanto si se piensa que son muchos los loberos que deambulan por la zona, cada uno con sus propios intereses y a menudo ni siquiera son de la misma nacionalidad. De tal manera que es difícil pensar que siempre todos ellos hayan estado utilizando las mismas instalaciones. Mi impresión es que la escasez de instalaciones refleja el hecho de que una vez que un grupo cazador se instala en una playa ya no hay espacio para otro y que los mismos navegantes regresan al lugar al año siguiente hasta dar cuenta de la totalidad de los lobos finos. Ello explicaría el porqué algunas instalaciones conservan poyos para instalación de bandera, como Cuatro Pircas, en isla Rey Jorge y playa Yámana en cabo Shirreff.

Los resultados obtenidos en la prospección de isla Rey Jorge no aportan datos acerca de la participación de contingentes indígenas en las operaciones de cacería antártica de lobos finos en el siglo XIX.

Instalaciones arquitectónicas del siglo XX

Las instalaciones que siguieron a fines del siglo XIX o comienzos del XX, corresponden a refugios construidos en madera y se encuentran en mal estado de conservación. No utilizan la técnica de construcción de muros de piedra, si bien pueden desplazar grandes bloques rocosos y disponerlos como cierres de espacios y de apoyo a las maderas y tablas. Al igual que en las ocupaciones loberas, utilizan un bloque rocoso vertical como pared y para el apoyo de la estructura de madera. Aparentemente los techos son de este último material, a juzgar por la cantidad de vigas y tablas que rodean el refugio. Aparte de estos restos de madera no se reconocen fácilmente otros restos culturales en superficie. Hasta donde se puede ver, se trata de refugios de una sola habitación. Hay un caso en playa 7, donde se reconoce una base cuadrangular construida a partir de ladrillos. A partir de las observaciones obtenidas es prematuro deducir mayores interpretaciones y lo más atinado es esperar el desarrollo de mayores estudios.

De la segunda mitad del siglo XX, destacan los refugios brasileño y ruso en uso actual. La primera se emplaza en un sector central y dominante de playa Rambo, mientras que el segundo se localiza en el extremo poniente de la playa Refugio Ruso, buscando la protección del acantilado presente en el lugar. Asimismo, se localiza una placa topográfica instalada por Chile en la playa 2 y un letrero metálico ruso en la mitad del valle Klotz. Asimismo, se reconocen huellas de vehículo pesado en la playa 7 y 9, además de la evidencia de numerosas vigas y tablas de distintos tamaños dispersas por las playas, muchas de las cuales pueden provenir del arrastre por el mar y el viento. Sin embargo, otras, seguramente fueron trasladadas al lugar por algún antiguo visitante o son parte de un refugio que no se pudo ubicar.

Se estima absolutamente necesario realizar mayores estudios históricos, arqueológicos y de conservación en torno a estos sitios. Asimismo, es necesario que los distintos países que realizan investigaciones en la Antártica, consideren la presencia de este patrimonio cultural al momento de planificar sus futuras actividades en la zona de manera de no llegar a afectarlo. Los resultados obtenidos muestran la importancia del trabajo realizado y la necesidad de continuar con las prospecciones sistemáticas de los recursos culturales de las islas Shetland del Sur.

Bibliografía

- BERGUÑO, J. 1993 . «Las Shetland del Sur: El ciclo lobero». Primera parte. *Boletín Antártico Chileno*, 12(1):5-13
- BERGUÑO, J. 1993b. «Las Shetland del Sur. El ciclo lobero». Segunda Parte. *Boletín Antártico Chileno*, 12 (2):2-9
- CONSTANTINESCOU, FLORENCE Y D. TORRES. 1995. «Análisis bioantropológico de un cráneo humano hallado en cabo Shirreff, isla Livingston, Antártica». *Ser. Cientif. INACH* 45:89-99
- LEWIS SMITH, R.I. y H.W. SIMPSON. 1987. «Early nineteenth century sealer's refuges on Livingston Island. South Shetland Islands». *Br. Antarc. Surv. Bull.* 74:49-72
- PINOCHET DE LA BARRA, O. 1991. «El misterio del San Telmo. ¿Náufragos españoles pisaron por primera vez la Antártida?». *Revista Historia*, 16(186):31-37
- SENATORE, MARIA XIMENA y A. ZARANKIN. 1997. «Arqueología Histórica en Antártida. Avances en la Investigación». *II Congreso Argentino de Americanista*, T. 2:586-603
- SENATORE, MARIA XIMENA y A. ZARANKIN. 1999. «Arqueología histórica y expansión capitalista. Prá-

- ticas cotidianas y grupos operarios en la Península Byers, isla Livingston, Shetland del Sur. Sed Non Satiata». *Colección Científica* 25, Ediciones Tridente. Argentina
- STEHBERG, R. 1983. «Terra Australis Incógnita: una ruta de investigación arqueológica». *Serie Científica INACH* 30:77-86
- STEHBERG, R. Y V. LUCERO. 1985. «Contexto arqueológico del hallazgo de restos humanos en Cabo Shirreff, Isla Livingston». *Serie Científica, INACH* 45
- STEHBERG, R. y A. CABEZA. 1987. «Comienzos de la arqueología histórica antártica en el sitio Cuatro Pircas». *Revista chilena de Antropología* 6:83-111
- STEHBERG, R. y V. LUCERO. 1995. «Evidencias de coexistencia entre cazadores de lobos y aborígenes fueguinos en isla Desolación, Shetland del Sur, Antártica, a principios del siglo XIX». *Serie Científica, INACH* 45:67-88.
- STEHBERG, R. y V. LUCERO. 1996. «Excavaciones arqueológicas en playa Yámana, cabo Shirreff, isla Livingston, Shetland del Sur, Antártica». *Serie Científica, INACH* 46:59-81.
- STEHBERG, R. 1997. «Pruebas arqueológicas de la presencia de Aborígenes del Extremo Sur Americano en las actividades de caza de lobos finos desarrolladas en las islas Shetland del Sur a principios del Siglo XIX». *III Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos*. Punta Arenas 1996. INACH. Santiago. : 107-117
- TORRES, D. 1999. « Observations on CA. 175-year old human remains from Antarctica (Cape Shirreff, Livingston Island, South Shetlands)». *Journal of Circumpolar Health*, 58(2):72-78

Histogramas Antárticos como formas de representación de la Historia Antártica

Robert K. Headland*

Entre los diversos análisis de la historia de la investigación científica antártica que pueden ser gráficamente representados encontramos útiles ejemplos en el número de estaciones científicas y en el aumento de los miembros del Comité Científico para la Investigación Antártica (SCAR) y del Tratado Antártico. Los siguientes tres histogramas han sido tomados de la obra *Antarctic Chronology* cuya edición revisada está siendo preparada para su publicación.

El primer histograma (Fig. 1) muestra el número de estaciones en operación durante los inviernos australes. Para este fin, las regiones antárticas pueden ser divididas en dos partes: las islas de la periferia antártica y la Antártida —el continente; las partes se distinguen en el histograma por su coloración. En las islas sub-antárticas, las estaciones científicas invernales han operado en las islas Amsterdam, Auckland, Campbell, Crozet, Gough, Heard, Kerguelen, Macquarie, Príncipe Eduardo, Georgia del Sur, Orcadas del Sur, Sandwich del Sur y Shetland del Sur. El problema de diferenciar una estación científica de varias clases de estaciones (balleneras, loberas, ganaderas y otras) puede resolverse tomando en consideración la presencia de un observatorio meteorológico que registra datos durante todo el año como criterio básico de adjudicación. En la práctica, la mayor parte de las estaciones fueron utilizadas para realizar una actividad científica mucho más amplia durante toda o parte de su existencia.

Algunos aspectos del histograma se prestan a comentarios. La primera estación de invierno, establecida en 1883, estuvo situada en Royal Bay, Georgia del Sur. La utilizó el contingente alemán del primer Año Polar Internacional, buques encallados en el hielo antártico (pack ice) fueron el *Bélgica* (1899), el *Gauss* (1901), el *Deutschland* (1911) y el *Endurance* (1915), todos los cuales han sido asimilados a estaciones continentales puesto que estaban generalmente más próximos al continente que a las islas antárticas. El buque *Aurora* (1915) no ha sido incluido, debido a que, dadas las condiciones excepcionales que debió afrontar, no le fue posible realizar observaciones sistemáticas. Asimismo, los grupos de la Expedición Sueca Antártica de Otto Nordenskjöld que invernaron en Hope Bay y en la isla Paulet durante 1903, no han sido incluidos; tenían suficientes dificultades para sobrevivir y no estaban equipados para mantener un observatorio.

En el invierno de 1912, descrito por J.G. Hayes (1932) como el *Annus Mirabilis*¹, dos grupos de la expedición del *Terra Nova* del capitán Scott, tres de la expedición del *Aurora* de Douglas Mawson, la dotación del *Deutschland* de Wilhelm Filchner, con los observatorios meteorológicos de las Georgias del Sur y las Orcadas del Sur, invernaron en las regiones antárticas. El total de ocho no tenía precedentes y no los tuvo en los próximos 33 años.

La más antigua estación permanente fue establecida en abril de 1903, en la isla Laurie, por William Bruce de la Expedición Nacional Antártica Escocesa, a bordo del *Scotia*, y ha sido mantenida subsiguientemente por expediciones argentinas después de su transferencia en 1904. El observatorio meteorológico de Georgia del Sur ha operado en forma continuada desde enero de 1905. Si bien existieron estaciones continentales antárticas desde el invierno de 1944 (“Operación Tabarin” de Gran Bretaña) las

*Instituto Scott de Investigaciones Polares, Lensfield Road, Cambridge, U.K. CB2 1ER. Inglaterra.

¹Hayes, J.G. *The conquest of the South Pole*. London, Thornton Butterworth, 1932.

más antiguas en operación contigua datan de 1947 (“Vernadskiy”, en las islas Argentinas, en la actualidad operada por Ucrania). Un enorme incremento en el número de observatorios precedió el Año Geofísico Internacional (1957-58) los cuales alcanzaron un máximo de 52 estaciones de invierno en 1958. Este “record” fue igualado 30 años más tarde, en 1989, por razones que se explican más adelante.

Posteriormente, por diversas razones (algunas financieras, otras debidas al perfeccionamiento de estaciones automatizadas) se ha producido una reducción en el número de estaciones. Durante el invierno austral del 2001, 43 estaciones estuvieron abiertas en las regiones antárticas, operadas por 17 países. Del total, 18 estaban situadas en islas sub-antárticas y 25 en el continente; 35 estaban en regiones sometidas al Tratado Antártico.

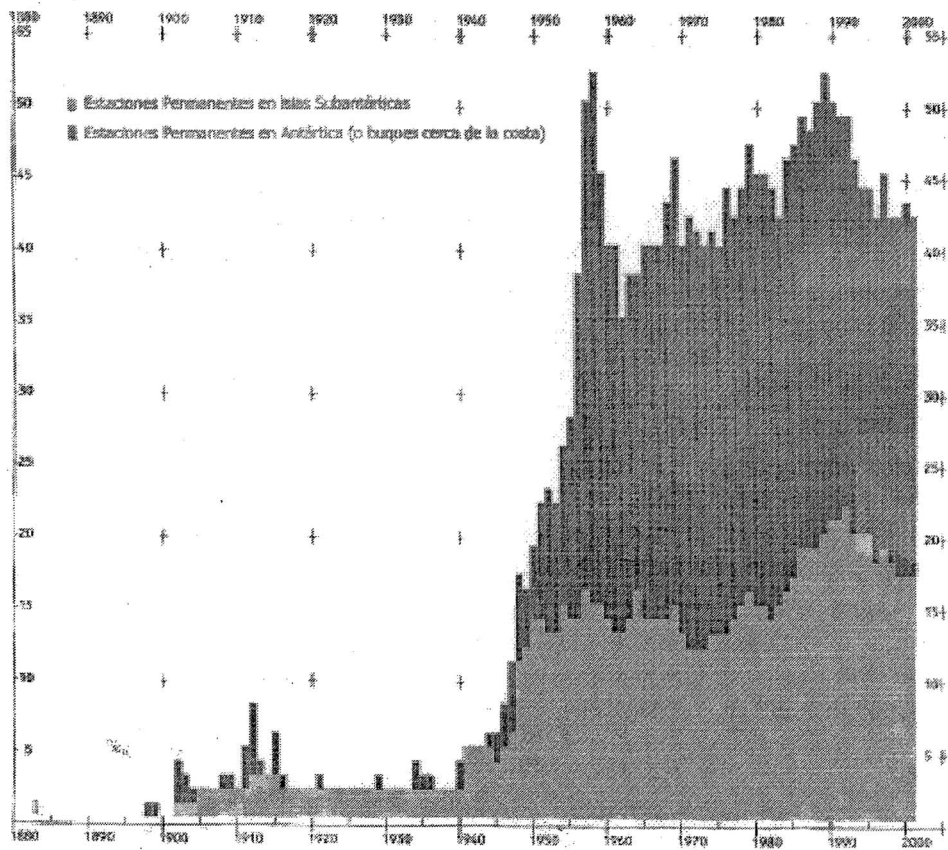


Figura 1: Estaciones científicas antárticas de invierno (1883-2001).

Los dos histogramas siguientes muestran el incremento anual en la composición del Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR) y en los adherentes al Tratado Antártico. El SCAR, una organización científica no-gubernamental que es parte del Consejo Internacional de Uniones Científicas, fue establecida en 1958, por instituciones científicas de 12 países participantes en los programas antárticos del Año Geofísico Internacional. Otras naciones fueron admitidas posteriormente a la categoría de miembro pleno hasta 1968 cuando se estableció la condición de miembro asociado. Los miembros originarios, otros miembros plenos y los miembros asociados están identificados en el histograma. Actualmente hay 26 miembros plenos y 6 miembros asociados. (Fig. 2).

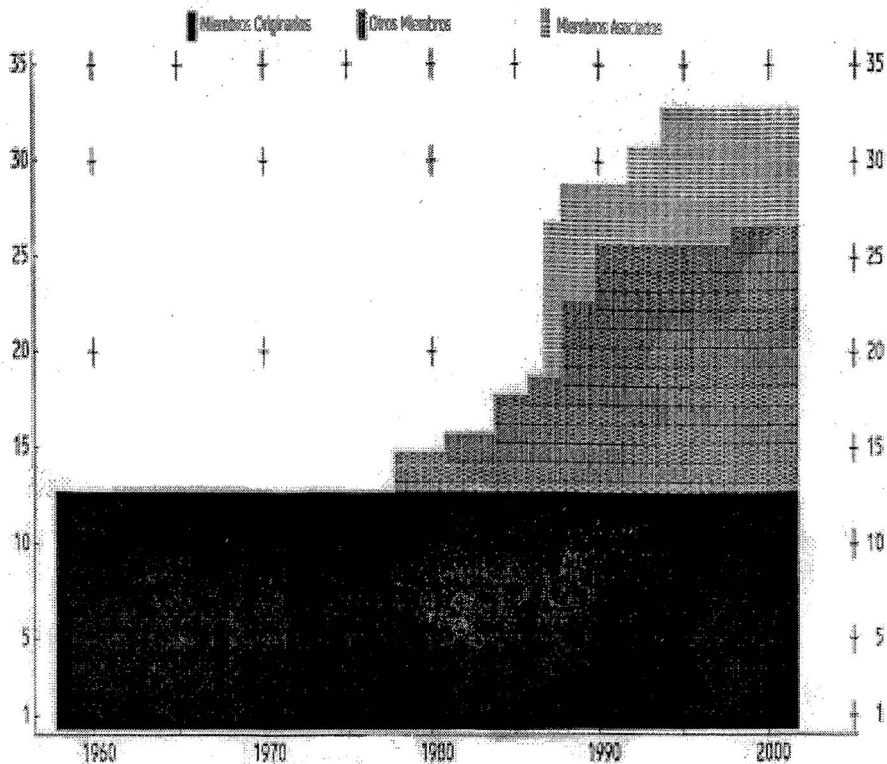


Figura 2: Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR): miembros nacionales.

El Tratado, básicamente un instrumento legal y político, fue acordado en 1959 por los gobiernos de los mismos 12 países que establecieron el SCAR. Estos signatarios originales completaron sus procesos de ratificación durante 1960 y 1961. Subsiguientemente 33 países adicionales han accedido al Tratado y 15 de ellos han obtenido la condición de Partes Consultivas en mérito a su actividad en la región. Se identifican tres categorías de miembros, que se indican en el histograma (Fig. 3). En la actualidad, la proporción de la población mundial que alcanzan las poblaciones de los 45 países miembros del Tratado es de aproximadamente un 80%.

Diversas tendencias emergen de los histogramas; entre 1980 y 1990 aumentó enormemente el interés en los asuntos antárticos. Esto corresponde al período después del cual cualquiera parte consultiva podía solicitar una revisión del Tratado (esto es después de 1991). Fue también una época en que la preocupación por los minerales antárticos era muy fuerte. Una gran popularización del Antártico por varios grupos ambientalistas con grandes capacidades de propaganda coincidió con este período. Una tendencia posterior, la declinación del ritmo de incremento en nuevos miembros y la reducción del número de estaciones de invierno, puede representar una disminución de la intensidad del interés con posterioridad a la adopción en 1991 y a la aplicación del Protocolo al Tratado Antártico para la Protección del Medio Ambiente.

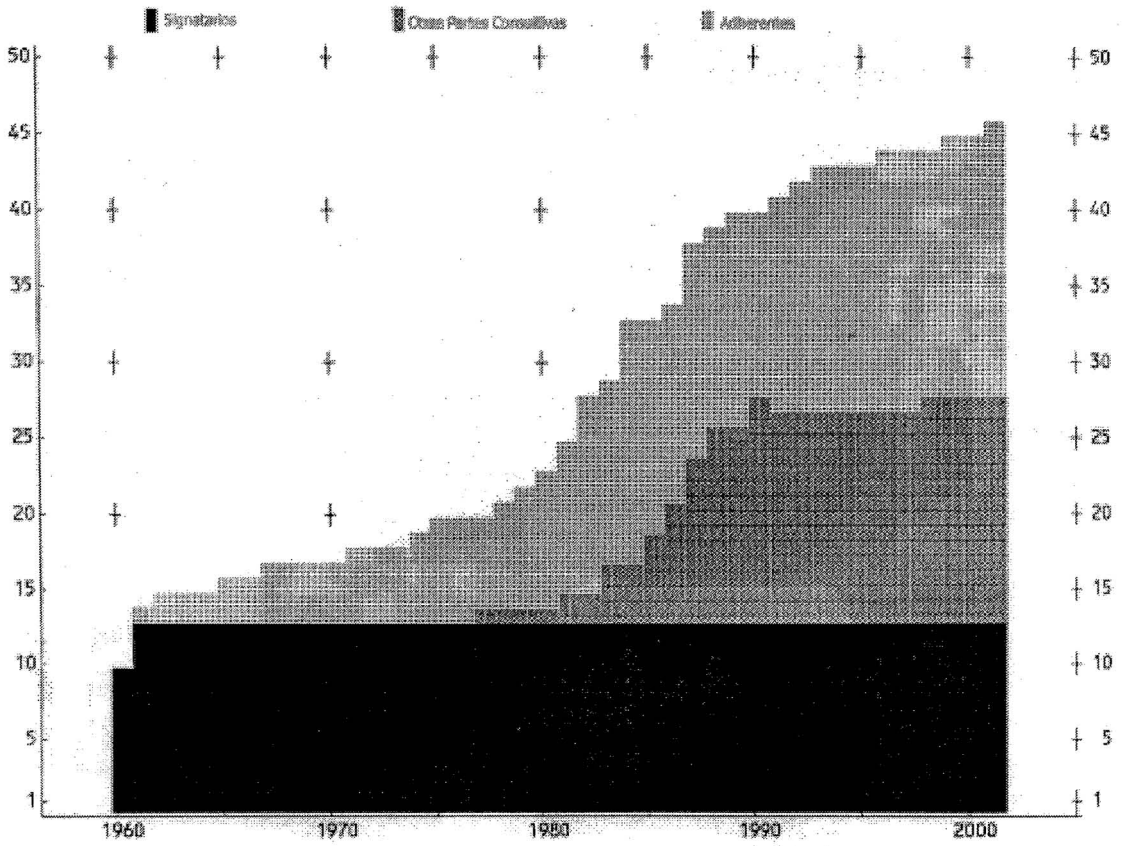


Figura 3: Tratado Antártico, Partes.

INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

La curiosa primera representación de islas antárticas en un mapa del siglo XVII

Mateo Martinic Beros*

Introducción

Las primeras cartas en que se registró el descubrimiento oficial de las islas antárticas que conforman parte del llamado "cuadrante americano" del continente austral, esto es, las islas Shetland del Sur, data, al parecer de fines de los años de 1820. Entre ellas citamos el mapa de *R. van Wijk Roelandzoon Kart van Straat Magellaan, Straat Le Maire, Het Vuurland en Kap Horn*, impreso en Dordrecht, 1829, en el que se incluye un recuadro con el archipiélago mencionado, pero presentado bajo el nombre de *Kaart van het Dirk Gerritz Land* (Mapa de la Tierra de Dirck Gerritz), lo que no deja de ser notable por cuanto representaría, a nuestro entender, un tardío pero no menos importante reconocimiento de primacía descubridora de esas tierras por el piloto holandés Dirck Gerritz Pomp, quien habría supuestamente derivado con su nave durante 1599 hasta una alta latitud austral, llegando a avistar *una tierra muy alta y montañosa, cubierta de nieve como el país de Noruega, toda blanca que parecía extenderse hasta las islas Salomón...*, según lo recordara hace algunos años el historiador José Miguel Barros.¹

Sirva lo expuesto como antecedente para dar cuenta de una representación cartográfica muy curiosa y que es muy poco conocida, si es que lo es: el mapa elaborado a fines del siglo XVII por el piloto español Francisco Seixas de Lovera, curiosa en verdad por cuanto incluye lo que consideramos una prefiguración de las tierras antárticas insulares que miran hacia América del Sur.

El mapa de Seixas y Lovera

En el año 1690 el piloto español Francisco de Seixas y Lovera elaboró un plano manuscrito que llamó *Mapa de demostración de las costas E islas de la Región Austral Magallánica* y del que nos hemos ocupado en una publicación hace algunos años.²

Se trata de una carta ciertamente novedosa por las referencias políticas y geográficas que contiene. Aquéllas, referidas al presunto asentamiento de europeos enemigos de España, presumiblemente ingleses, en Patagonia y Tierra del Fuego, y sobre lo que no cabe abundar por no venir al caso. Las segundas, esto es, las menciones geográficas, conforman el objeto de esta presentación.

El mapa muestra el territorio austral americano desde los 49° hasta los 63° de latitud sur, vale decir hasta considerable distancia más hacia el meridión del punto más extremo que aquél posee - el cabo de Hornos- entonces y hoy reconocido como terminal del continente. (Fig. 1).

Es precisamente de las referencias ultracontinentales que contiene la carta citada, de las que deseamos ocuparnos por cuanto de novedosas, es más, de curiosas y sugerentes tienen las mismas.

* Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes. Casilla de Correo 113-D, Punta Arenas, Magallanes.

¹ José Miguel Barros Franco. «El descubrimiento de la Antártica: Dirck Gerritz-Gabriel de Castilla», *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N°94, Santiago, 1983, citando la obra «*Spieghel der Australische Navigatie*» de Jacob Le Maire, publicada por Michel Colijn en Amsterdam, 1622.

² Mateo Martinic B. «Rarezas cartográficas: I. Las cuatro versiones del Mapa de Chile del Padre Alonso de Ovalle. II. El curioso Mapa de la Región Magallánica de Francisco de Seixas y Lovera (1690)». *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 107, 1997.



Fig. 1. El curioso Mapa de la Región Magallánica de Francisco de Seixas y Lovera (1690)

Hacia la parte derecha del mapa, o sea, hacia el oriente se muestran al sur del grado 55°, a continuación de la Tierra del Fuego, de oeste a este en sucesión lineal tres islas de apreciable tamaño: la Tierra de los Estados descubierta por Schouten en 1616 y revelada como insular en 1643 tras la derivación de Enrique Brouwer, otro navegante holandés; la tierra innominada avistada por éste hacia el oriente del paso descubierto, y, por fin una tercera masa terrestre, supuestamente insular encontrada en 1675 por el inglés Antonio de la Roche, al navegar desde el Mar del Norte en procura del Mar del Sur, pasando más al este de lo que lo hiciera Brouwer, y que se cree pudo ser la actual isla Georgia del Sur. La figuración de estas islas conformaba entonces, fines del siglo XVII, la suma del conocimiento geográfico disponible sobre esta parte del globo a base de los hallazgos de los navegantes mencionados.

Pero, lo que en verdad interesa destacar son las tierras situadas al suroriente y al sudoccidente de la Tierra del Fuego y nombradas por el cartógrafo *ad hoc* como *Islas de Juan Carvallo* e *Islas de Seixas*. Entre aquéllas y la Tierra del Fuego se estampó el topónimo *Archipiélago Antártico*.

Ante tan sorprendentes menciones que prefigurarían cartográficamente las tierras preantárticas insulares que respectivamente conocemos como Orcadas del Sur y la parte oriental de las Shetland del Sur, cabría suponer que tal mención no respondió al mero antojo del dibujante, producto de su imaginación, sino que habría sido la expresión de una presunta realidad geográfica constatada (avistamiento o hallazgo) en época anterior a la de la ejecución del mapa, y que habría sido el fruto de una o más trayectorias náuticas por la latitud tan elevada como son los 63° sur o su proximidad, evidentemente casuales y debidas a circunstancias naturales que habrían forzado el derrotero de la o las naves.

En buenas cuentas, podría postularse la hipótesis de haber ocurrido en algún momento del transcurso del siglo XVII un avistamiento de nuevas tierras australes no reportado oficialmente y recogido de alguna manera por el capitán Francisco de Seixas y Lovera con posterioridad a la elaboración y postulación de su *Descripción Geographica y Derrotero de la Región Austral Magallánica*, obra en la que se da cuenta de todas las novedades geográficas acontecidas en el ámbito meridional a lo largo del siglo XVII.

Si se rechazara la posibilidad atribuyéndose la mención a la mera fantasía del que sin duda era un experto hombre de mar, pero precario cartógrafo de ocasión, es preciso convenir que la misma, en cuanto a la posición relativa de las “islas antárticas” respecto de la Tierra de Fuego, no puede ser más sugerente.

Bien sabemos que al sudoeste y sudeste de esta gran isla no existen otras islas en su inmediata proximidad y que tengan alguna magnitud territorial de significación, exceptuada la isla de los Estados, pues los islotes de Diego Ramírez son de escasa relevancia en tal sentido. Pero, si se acepta como válida la visión geográfica que Seixas quiso dar con su mapa manuscrito, teniéndosela especialmente como *referencia de ubicación de unas tierras respecto de otras*, encontramos que su figuración y posición dadas en el mapa no estuvieron ni estarían tan alejadas de la realidad.

En efecto, sin una hipotética navegación de este a oeste, más propiamente de noreste a sudoeste, y si damos por harto probable una derivación debida a la fuerza de los elementos climáticos, una embarcación velera hallándose por los 60° y minutos de latitud meridional podría pasar en la proximidad de las costas de unas islas preantárticas como son las Orcadas y mediando un buen trecho de mar, de otras ubicadas hacia el occidente como son las más orientales del grupo de las Shetland del Sur (islas Elefante y Clarence) y ser por tanto avistadas o siquiera barruntadas por los tripulantes de la nave.

¿Pudo ocurrir así tal vez y por tanto recoger Seixas la noticia del presunto hallazgo geográfico? Si así pudo ser, el capitán gallego habría consignado el hecho en su mapa, registrado en los hallazgos a uno y otro lado del cabo de Hornos, tomando el mismo como punto principal de referencia geográfica. (Fig. 2).

En lícito ejercicio de imaginación geográfica para hallar una explicación razonable sobre la que nos parece la curiosa y sugerente representación que se comenta y acudiendo a la técnica computacional hemos querido trasladar las islas antárticas más boreales acercándolas hacia América (Tierra del Fuego en el caso) y situándolas en la posición semejante a la del mapa de Seixas. Así, vemos que con la traslación sudeste-noroeste de las islas Orcadas, y Elefante y Clarence (siempre en la posición que tales hubieran sido las tierras avistadas), tal operación las deja en una posición sorprendentemente parecida al dibujo cartográfico de Seixas. (Fig. 3).

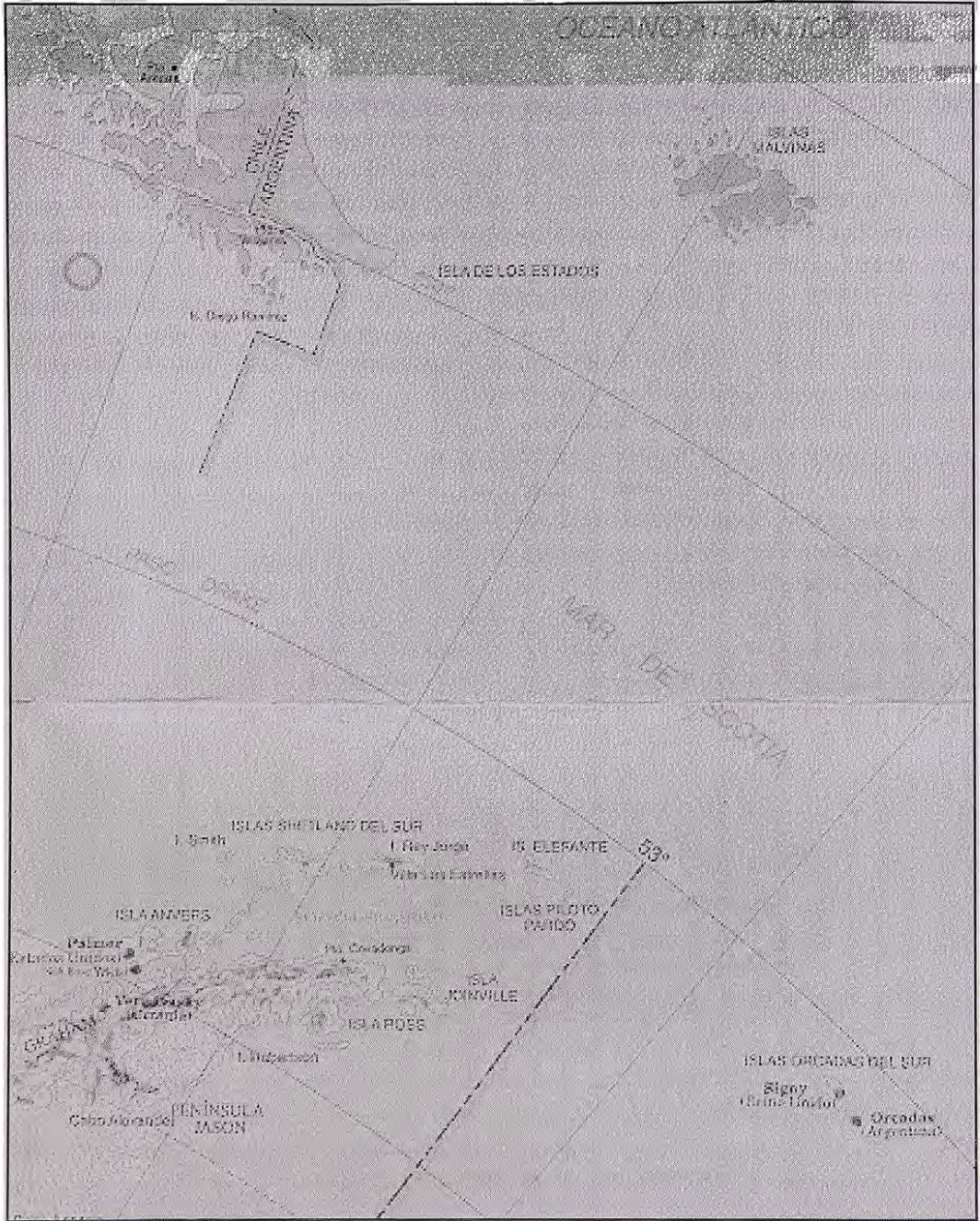


Fig. 2. Posición relativa de las islas Shetland (isla Elefante e islas Piloto Pardo) y Orcadas del Sur respecto de la Tierra del Fuego

Entonces ¿habrían sido tales islas las tierras periféricas que integran el llamado cuadrante polar sudamericano, avistadas en una desconocida derivación navegatoria y consignadas como “Archipiélago Antártico” en el mapa que se comenta?

Ahora bien, siempre en la hipótesis, cabe preguntarse qué participación pudo haber cabido al propio capitán español que, de manera no menos curiosa, les asignó su propio nombre a las islas antárticas del sudoeste y, en tal supuesto, qué puede significar la fecha año 1678 que corre junto al topónimo.

Sabemos, por la referencia que el mismo autor hace en su obra ya mencionada, que en 1674 navegó por la vía del estrecho de Le Maire y paso Drake en su ruta desde Europa al Asia y viceversa, pero nada se dice sobre avistamiento alguno de nuevas tierras ¿Por qué pues esa denominación y que significa esa fecha adjunta?

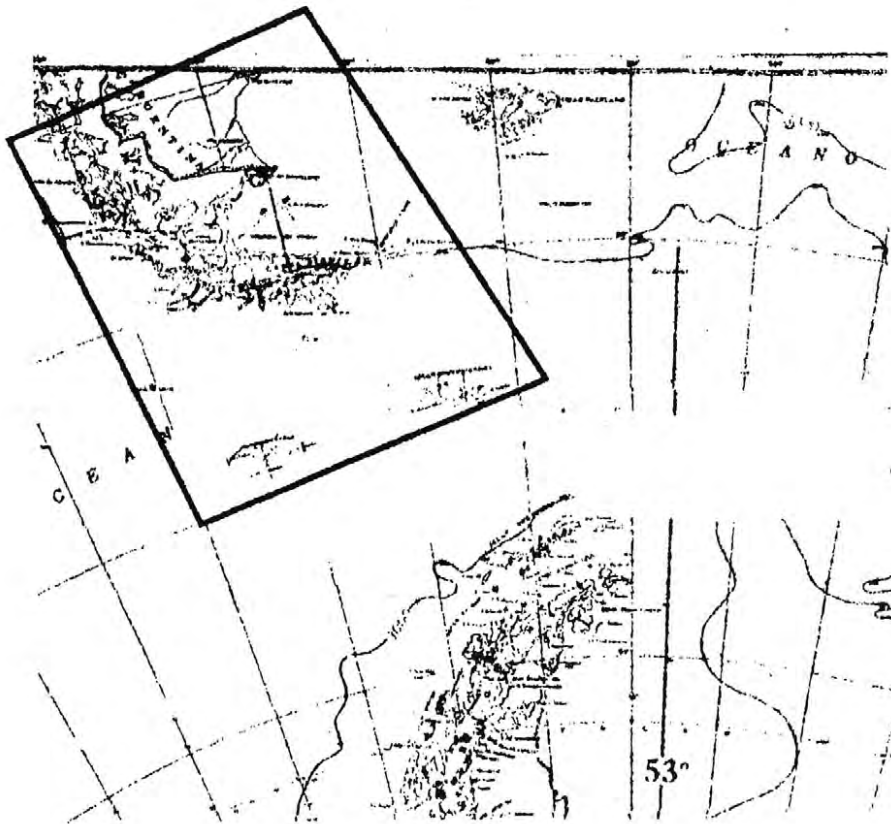


Fig. 3. Traslación forzada de las islas preantárticas Orcadas y Shetland orientales desde el sudeste al noroeste aproximándolas a la Tierra del Fuego.

En cuanto a las “islas antárticas del sudoriente”, Seixas las denomina *Juan de Carvalho*. No conocemos por tal nombre otro individuo que el piloto portugués de la expedición de Fernando de Magallanes, famoso entre otros hechos por haber recibido del Capitán General la comisión de ser el primero de la flota que bajó a tierra firme en el litoral norte de la boca oriental del futuro canal interoceánico para conocer qué magnitud tenía el abra continental en la que se hallaban y si la misma mostraba alguna continuidad hacia el interior (21 de octubre de 1520). Si se refirió al mismo el topónimo de que se trata, cabría aceptarlo como una suerte de tardío homenaje a dicho navegante. Si no se refirió a él, cabría por tanto preguntarse si pudo existir otro navegante posterior de ese nombre y que como tal habría sido el sujeto de la hipotética derivación austral y del posible avistamiento de una tierra antártica insular.

En la búsqueda de aplicación para las menciones cartográficas de que se trata es obligatorio hacer referencia a otro avistamiento acaecido en el transcurso del siglo XVII, propiamente en sus inicios, como fuera el atribuido al piloto flamenco Laurens Claesz, embarcado en una nave comandada por el general español Gabriel de Castilla, quien afirmó que *en marzo de 1603 estuvo en los 64 grados y allí tuvo mucha nieve...*, como lo difundiera en su tiempo el historiador Edwin Balch (1902), circunstancia que habría hecho de ambos los verdaderos descubridores del continente austral.³ Pues bien, la ausencia de toda mención en su obra conduce a pensar que Seixas no tuvo conocimiento alguno de tal misterioso viaje. Nos parece así porque, de haber estado enterado, habría sido impropio que este autor diera su nombre a un territorio antártico descubierto con antelación a la fecha consignada de 1678, pretiriendo injustificadamente el del legítimo descubridor.

En verdad, mucho puede conjeturarse sobre la materia que se expone para encontrarle una explicación razonable a la curiosa referencia cartográfica hecha por Francisco de Seixas y Lovera en su mapa manuscrito de 1690. Pero, cualquiera que hubiera sido la motivación del autor, postulamos que debiera tenerse dicha carta como la primera representación o, si se prefiere, la primera prefiguración conocida de las islas antárticas Shetland (orientales) y Orcadas del Sur.

³ Edwin Swift Balch. *Antarctica*, 1902, pp. 40-51, transcribe al inglés la declaración de Laurens Claesz de Amberes, que se preserva en el Archivo Real de Holanda, Primera Sección, volumen titulado *Instructien en Journaalen van Brasiuliaanshe en Oostindische Rijsen, zeedert 21 April 1623*.

Puerto del Callao, bastión de las expediciones a los mares Australes

Luz Miriam Alegría Oblitas¹

Introducción

En esta oportunidad presento como tema: “Puerto del Callao, Bastión de las expediciones a los Mares Australes”, recordándoles que hoy, 25 de setiembre, se cumple un aniversario más del descubrimiento del Océano Pacífico, por Vasco Núñez de Balboa en 1513, al que llamó “Mar del Sur”, y al cual Fernando de Magallanes llega después de atravesar los 600Km. del Estrecho que lleva su nombre, en 1520.

Recordando al historiador peruano Raúl Porras Barrenechea, quien dijo en sus escritos: “Una Patria sin historia no es patria”, pensamiento que será la luz que nos aliente a todos nosotros para que nuestra historia antártica se enriquezca y acreciente con cada encuentro, y que la Antártida sea la unión e influjo del respeto del hombre hacia si mismo y hacia todo el orbe.

A. Importancia del Puerto del Callao

Muchas son las razones de la importancia del Puerto del Callao que tenemos que enumerar para comprender su dimensión en la realidad nacional y en la historia.

El Callao se encuentra ubicado en la bahía más extensa de la costa occidental de América del Sur, puerto de mayor importancia de la costa sudamericana del Pacífico, con una superficie de 73km², primer puerto de la República y principal puerto del Perú como eje de las comunicaciones marítimas. Situado en una bahía, a 12°04' de latitud Sur y 77°10' de longitud oeste, y a 14 Km. de distancia de la ciudad de Lima.

Por su ubicación, la bahía del Callao constituyó desde los tiempos más remotos un lugar de excelentes condiciones de abrigo, fondo y amplitud para toda embarcación que a ella llegue ya que se encuentra protegido hacia el Sur, por una pequeña península denominada La Punta y al Suroeste, por la isla San Lorenzo que la protege de los vientos alisios del SE, y el Océano Pacífico que baña las costas de nuestro país, que se caracteriza por ser calmo en algunos lugares y tempestuoso en otras y es el océano con más actividad sísmica del planeta. Hacia el norte de la bahía, dos ríos desembocan al mar; el Rímac y el Chillón.

EL Callao es por ley la única provincia constitucional del Perú² denominada así porque sus moradores manifestaron, en varias ocasiones, su profundo amor por la Constitución de nuestra patria y defendieron con valor el nuevo orden establecido.

La primera industria del mundo, derivada de la pesca, la harina de pescado, nació en este puerto.

Es la llave de la capital de la República por ser su puerto marítimo, y por encontrarse en su territorio el aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, primer aeropuerto del país y la base naval de nuestra gloriosa Marina de Guerra.

¹ Urb. Las Magnolias - Calle:16 N°190, Surco-Lima-Perú. alom@terra.com.pe

² En el 1er. Gobierno del Gran Mariscal Ramón Castilla, se construyó el primer ferrocarril del Perú y Sudamérica, que unió Lima y Callao en 1851. También se construyó la primera línea telegráfica que unió las mismas ciudades en 1847.

El 22 de Abril de 1857 se aprobó por unanimidad denominar al puerto “Provincia Constitucional del Callao”.

El Callao ha ejercido desde tiempos remotos especial hechizo sobre los navegantes, científicos y aventureros, que desafiando todos los peligros e incertidumbres, se han hecho a la mar en pos de aventuras increíbles como las expediciones precursoras hacia los mares australes y hacia la Oceanía, que determinaron que Lima fuese el centro neurálgico de las exploraciones en dirección al Polo Sur y actualmente de las expediciones científicas realizadas por el Perú al continente antártico.

B. Síntesis Histórica del Puerto del Callao

- En la Época Prehispánica

Las teorías de muchos estudiosos consideran que el territorio del Callao, desde tiempos ignotos, presentaba condiciones especiales de vida, ya que en la época preincaica fue ocupado por diversas razas aborígenes, como los aimaras, collas, huanchos y huallas, los cuales dejaron muchos vestigios como las huacas de Maranga y Bellavista que se encuentran en el camino de Lima al Callao.

Según Max Uhle, la zona arqueológica comprende una antigüedad similar a la de los pescadores primitivos hallados por él en otros sitios del litoral del Pacífico, pues toda la zona que rodea al puerto contiene montículos o huacas de forma piramidal, de origen preinca. Uhle también habla sobre la intensa actividad pesquera y recolectora de mariscos, que fue el sustento principal para las comunidades de la comarca.

El cronista Jesuita Bernabé Cobo menciona que los primeros habitantes de esta franja fueron unos pescadores conocidos como "Pitipiti", los cuales vivieron en modestas chozas asentadas "en la punta de tierra firme" lugar que hoy se conoce como la playa de Cantolao. En el terremoto de 1746 se perdieron los últimos vestigios en la isla San Lorenzo y en el llamado "Pitipiti".

En cuanto al origen, las embarcaciones que usaron los navegantes aborígenes peruanos se clasifican en cinco tipos: la balsa de troncos, la balsa de totora, la balsa de calabazos usada en los ríos de la costa, la balsa de odres, y la balsa lacustre del Titicaca. Estudiosos de la materia coinciden en que estas embarcaciones son de origen selvático y otras de origen costeño. El explorador noruego Thor Heyerdahl³ sostiene la tesis de la gran pericia náutica de los antiguos peruanos: **"La navegación peruana en el Pacífico se realizó durante incontables siglos en embarcaciones de diverso diseño construidas con el patrón básico de la balsa"**. Consideramos mencionar como un hecho histórico el viaje de Túpac Inca Yupanqui décimo primer monarca del Cusco, por el año de 1480. Con una gran flota de balsas de nueve u once troncos sujetos por lianas, mástil bípode de dura madera de mangle, proa afilada y cobertizo de techo de doble vertiente al centro de la plataforma para guarecer a los tripulantes, avanzó calmadamente por las aguas del Pacífico, acompañado de miles de hombres.

El primer relato escrito sobre el Perú es el contenido de una crónica anónima de 1528, donde se describe la aparición ante navíos españoles de la balsa de tumbesinos, transportando las policromas telas de Paracas, los vasos escultóricos de Chimú, piezas de oro y una vela y timón que hablan del adelanto y superioridad de la civilización incaica.

Con la llegada de la dominación Inca a la costa, quedaron circunscritas en tres hunos, o gobernaciones: los pueblos de Carabayllo, Surco y Maranga.

Hasta antes de la Conquista predominaban poblaciones pacíficas y laboriosas sometidas a la autoridad de los curacas. Fueron ellos los que vieron ingresar a los conquistadores que se establecieron en dicho lugar.

³ Thor Heyerdahl navegó hasta Tahití en su balsa denominada "Kon-tiki".

- En la Época de la Conquista y Virreinato del Perú

Está fuera de duda que el Callao no tuvo su primera fundación oficial en los primeros años de la Colonia. Se le llamó en épocas sucesivas “Puerto de la Mar”, “Puerto de Lima”, “Puerto de Magdalena”, “Callao de Lima”, o “Puerto de Santa María del Callao”, y finalmente en el año 1562 en que se denomina sólo “Callao”.

Es más antiguo que la propia capital, ya que el 1° de enero de 1535 se firmó la escritura de venta de la armada de don Pedro de Alvarado (gobernador de Guatemala) al jefe de los conquistadores (cuando todavía Francisco Pizarro no había fundado la Ciudad de los Reyes). Dice la historia que la “bahía del Callao” resolvió el dilema de la ubicación de la capital, pues don Francisco Pizarro, dispuso el 8 de enero de 1535 que sus tenientes Ruy Diaz, Juan Tello y Alonso Martín de don Benito, como personas antiguas en el Nuevo Mundo y de reconocida experiencia, ubicaran e informaran sobre un lugar aparente para asentar la nueva población, coincidiendo en su ubicación y su apreciación: *“Por que la comarca es muy buena y tienen muy buena agua para sementera y cerca del puerto de la mar”*. Es así que Francisco Pizarro se dirigió hacia las tierras recomendadas por sus oficiales, fundando Lima el 18 de enero de 1535. La historia del Callao, se inicia dos años después de la fundación de Lima, un 6 de marzo de 1537, cuando el Cabildo de la capital envió a Diego Ruiz a establecer un “tambo bodega” donde las mercaderías descargadas de las naves eran depositadas en dicho tambo hasta que fueran trasladadas a su destino final.

La primera alusión al uso del Callao como desembarcadero mercantil se encuentra en un acuerdo del Cabildo de Lima fechado el 11 de marzo de 1535.

La primera autoridad marítima que tuvo el puerto del Callao fue el Cap. Juan de Aréchaga, nombrado por el Cabildo el 1 de Abril de 1544 como “Señor del Navío San Andrés” con el cargo de Capitán y Guarda de dicho puerto.

En el Virreinato, el puerto del Callao fue la llave de oro del comercio marítimo, fue el centro de redistribución de todas las mercaderías, recibéndolas, almacenándolas y distribuyéndolas a otros puertos. El comercio virreinal fue intenso en nuestras costas, su centro de actividad estuvo localizado entre los puertos de Guayaquil y Arica. En cuanto al comercio exterior descrito por Fray Murúa al relatar Lima y la calle de los mercaderes donde se obtenían variados y preciosos objetos procedentes de Europa, México y la gran China, lo realizaban los mercaderes peruanos aprovechando la Armadilla del Mar del Sur que en 20 días unía el Callao con Panamá.

Los diversos tipos de nave que se usaron en el Perú fueron la galera, carraca, carabela, galeón, fragata, patache, zabra, galeota y bergantín.

Se expidieron ordenanzas que reglamentaron el uso y construcción de solares al igual que las actividades pesqueras. Se dice además que el Callao fue el primer asiento de perdidos navegantes, aventureros, piratas o naufragos oriundos de Asia o de antiguos países europeos. Es así que Francisco de Toledo, (V Virrey del Perú - 1568) combatió al pirata inglés Francisco Drake quien penetró en las costas de Chile, pasó por el Estrecho de Magallanes y se presentó en el Callao, donde cortó las amarras de 12 naves mercantes y tomó una de ellas cargada de plata con destino al Istmo. Fue el primer corsario que apareció en el Océano Pacífico. Posteriormente ante la constante amenaza de piratas y corsarios⁴, el Callao fue

⁴ El historiador Felipe de la Barra señala que las incursiones de los piratas en los mares del sur fueron 37. En 1579 Drake penetró en la costa del Perú en su navío *Golden Hind*, otro corsario inglés, Tomas Cavendish aparece después en 1587, el inglés Hawkins en 1594, el holandés Jorge Spilbergen bombardeó Callao y saqueo Huarmey en 1615. Pocos años después en 1624 el holandés Jacobo Clerk (L’Hermitte) bloqueó con su escuadra el Callao por 5 meses. Eduardo Davis otro corsario inglés mantuvo en constante alarma a las poblaciones de la costa en 1684-86. La alarma continuó en 1707 con los ingleses Woodes Rogers y con el almirante corsario Anson quien en 1742 saqueó e incendió Paita.

amurallado y fortificado; asimismo lo fueron los puertos de Valdivia y Valparaíso, cuando gobernaba Pedro de Toledo y Leiva (XV Virrey – 1639-1648).

Melchor Portocarrero Lazo de la Vega – Conde de la Monclova (XXIII Virrey), llegó a Lima en 1689, encontrando Lima y Callao en ruinas por los terremotos sucedidos en 1655 y 1687, los que mandó reconstruir casi en su totalidad.

Durante el gobierno de José Antonio Manso de Velasco (XXX Virrey del Perú (1746-1761), ocurrió el terremoto del 28 de octubre de 1746 que destruyó casi totalmente las ciudades de Lima y Callao, por lo que tuvo que hacer todos los esfuerzos posibles para reedificar la capital y su puerto. Se puede considerar como segundo fundador por estos servicios y por la construcción de la fortaleza del Real Felipe, obra que demoró 27 años en construirla y fue terminada en 1774 por el Virrey Manuel Amat de Juniet.

Ambrosio O’ Higgins (XXXVI Virrey del Perú), nacido en Irlanda en 1723, Márques de Osorno, arribó a Lima el 24 de Julio de 1796 procedente de Chile. Entre las obras más importantes que hizo se cuenta la carretera que une al puerto del Callao con Lima.

José de la Serna (XL Virrey del Perú), nació en Jerez en 1770. Último funcionario español designado Virrey del Perú, gobernó pocos meses desde el 6 de enero de 1821, pues a los 5 meses y 6 días tuvo que evacuar la capital hacia el valle de Jauja, ya que el General San Martín entraba en Lima y proclamaba la Independencia del Perú el 28 de julio de 1821.

Muchas páginas de la historia peruana están dedicadas al Real Felipe, reliquia histórica que evoca todo un cúmulo de notables acontecimientos. En la emancipación del último reducto realista, el Brigadier Ramón Rodil enarboló la última bandera española en América, rindiéndose el 22 de Enero de 1826 y firmando la capitulación que puso punto final a la campaña emancipadora. En la República fue escenario de luchas e intrigas políticas, como el combate del Dos de Mayo de 1866, en que sirvió de cuartel general al Coronel Mariano Ignacio Prado, cuando 50 cañones peruanos derrotaron a los españoles, poniendo fin a la Reconquista española.

C. Expediciones realizadas desde el Puerto del Callao

- En la Época del Virreinato

Pedro Sarmiento de Gamboa (1532-1592). - Historiador, matemático, piloto, astrólogo, taumaturgo, reo de la Inquisición, prisionero de corsarios y hugonotes, buscador de islas legendarias y navegante español, exploró el Estrecho de Magallanes y lo cartografió con gran fidelidad, localizando su entrada occidental y trazando una ruta oceánica digna de figurar en los anales de las exploraciones.

Sarmiento dice que a doscientas y tantas leguas de Lima “descubrió el 30 de noviembre de 1567 las islas de Túpac Yupanqui y que Mendaña no las quiso tomar”.

Proyectó con gran visión la expansión del Virreinato del Perú en dos direcciones, hacia el Pacífico Sur, de carácter económico, con Alvaro de Mendaña donde descubrieron las Islas Salomón; y hacia el Estrecho de Magallanes, de carácter estratégico, pues nace en la mente de Sarmiento: El poblar el Estrecho y cerrar esa puerta del Mar del Sur a los enemigos de España.

Sarmiento sale del Callao el 11 de octubre de 1579 con dos naves y logra descubrir la boca occidental del Estrecho, lo atraviesa de oeste a este, saliendo al Atlántico el 24 de febrero de 1580 y continuando su

viaje a España el 19 de agosto a bordo de su buque *Nuestra Señora de la Esperanza*. En Badajoz, Sarmiento expone a Felipe II su plan de colonizar y poblar el Estrecho, plan que es aceptado, pero el Rey nombra general de la Armada a Diego Flores Valdés, partiendo la Armada de Cádiz con 23 naves y 3,000 personas el 9 de diciembre de 1581. Después de muchas contrariedades Flores Valdés, novato para tal empresa, deserta con parte del equipo, y Sarmiento sale solo de Río de Janeiro hacia el Estrecho en diciembre de 1583. Vuelve a tomar posesión y funda dos poblaciones: “Nombre de Jesús” y “Rey don Felipe”, cerca de la actual Magallanes. Deserciones y traiciones le amenazan y en busca de recursos vuelve a España, pero en el camino es apresado cerca de las islas Azores por el corsario inglés Walter Raleigh y conducido a Inglaterra. De regreso a España es capturado en tierras francesas por los hugonotes que lo guardan hasta que pague un rescate. Es liberado en 1590. El hombre que quiso forjar una puerta de hierro para una de las grandes rutas imperiales de España llegó a la corte encanecido, desdentado y tullido de hambre.

Inglaterra tuvo en sus manos copias de cartas geográficas del Estrecho y posteriormente un corsario inglés encontró, al pasar por las costas magallánicas, 15 hombres y 3 mujeres de las colonias fundadas por Sarmiento, pues muchos hombres habían muerto por el frío y Tomas Cavendish pudo llamar a ese lugar en forma acertada “Puerto del Hambre”

Pedro Sarmiento de Gamboa, escribió numerosas obras: *La Relación y derrotero al Estrecho de Magallanes*, donde dejó constancia de sus dotes de excelente marino y la *Historia de los Incas*, epistolarios y crónicas. Murió a los 60 años en el mar como Almirante de la Guarda de Indias.

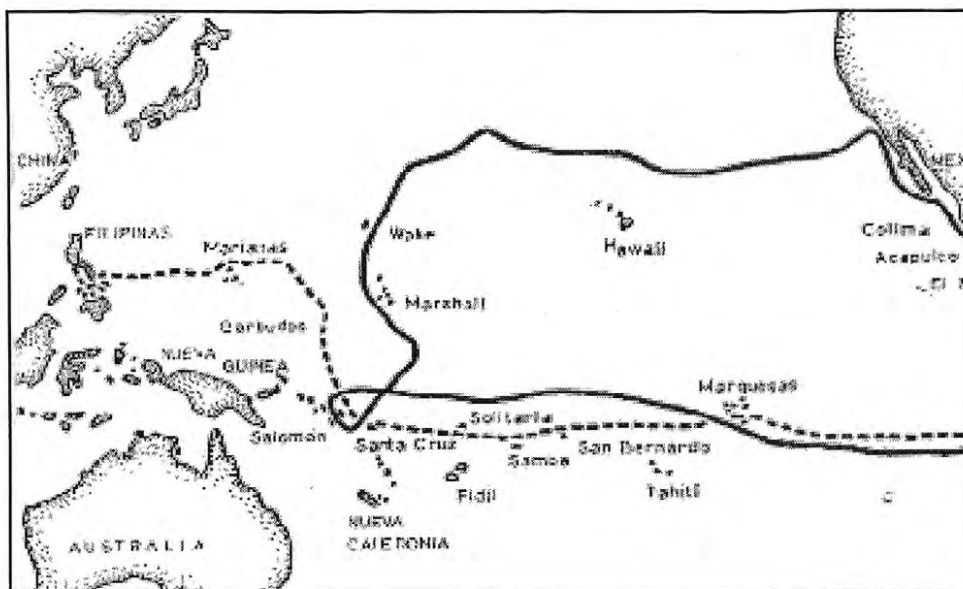


Pedro Fernández de Quirós y Alvaro de Mendaña

Alvaro de Mendaña de Neyra (1541-1595), Navegante español, primer explorador que cruzó el Pacífico Sur bajo la inspiración del experimentado Pedro Sarmiento de Gamboa. Sus descubrimientos de las Islas Salomón despertaron el interés en posteriores exploraciones. Sobrino del Virrey Lope García Castro quien le puso al mando de una expedición en busca de dos islas del Pacífico mencionadas en leyendas incas. Se pensaba que estas tierras ricas en oro se hallaban cerca de la *Terra Australis*, mítico continente meridional que, según geógrafos europeos de la época, ocupaba gran parte de las regiones inexploradas del hemisferio sur. El 19 de noviembre de 1567 Mendaña y su expedición zarparon del Callao con 2 navíos y 150 hombres. Tras navegar casi 3 meses encontraron islas bautizadas como Santa Isabel, Guadalcanal y San Cristóbal. Tuvo que abandonar la isla Santa Isabel por la hostilidad de los nativos. Luego desembarcó en Guadalcanal y nuevamente abandonaron dicha isla pues hubo enfrentamientos violentos con los nativos y escasez de alimentos.

Retornó a Perú pues los buques habían quedado dañados, tras recorrer 27.000 Km.

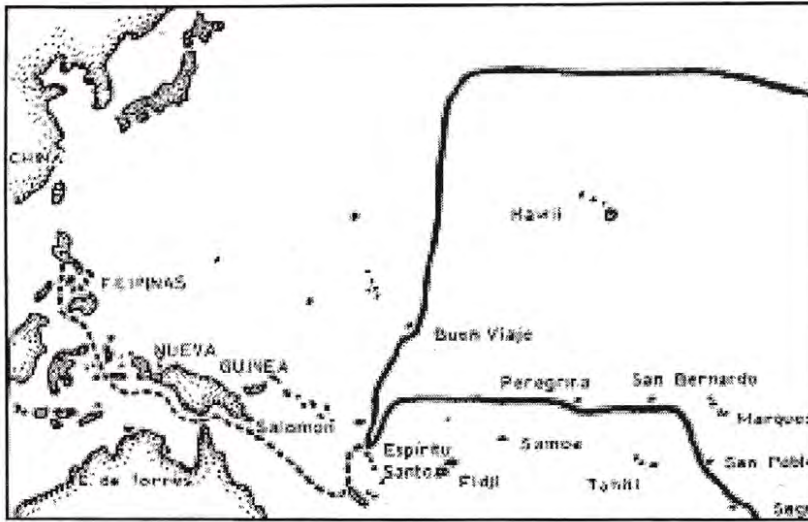
La cadena de islas que Mendaña exploró, fue cartografiada erróneamente a 3,200 Km. al este de su auténtica localización, razón por la cual marineros de la época no pudieron encontrar su exacta posición. Es en 1760 con los viajes de Louis Antoine de Bougainville y Philip Carteret, que las pudieron localizar. En 1595 Mendaña con su esposa Isabel Barreto realizan otra expedición al Pacífico Occidental llegando a las islas Marquesas y de Santa Cruz (500 Km. al Este de las Salomón que no pudo encontrar). El intento de Mendaña acabó cuando murió de fiebre y el mando pasó a Doña Isabel Barreto junto al piloto jefe Pedro Fernández de Quirós, quien guió la expedición hasta Guam y Manila, capital de la entonces colonia española de Filipinas.



1^{er} Viaje de Alvaro de Mendaña, a las islas Salomón (1567-69)
 2^{do} Viaje de Pedro Fernández de Quirós, a isla Santa Cruz, completado por hasta Filipinas (1595-96).

Pedro Fernández de Quirós (1560-1615). - Navegante y escritor portugués, al servicio del Rey Felipe III. Nació en Evora, se dirigió al virreinato del Perú y participó como piloto mayor en la expedición encargada por el Virrey García Hurtado de Mendoza a Alvaro de Mendaña. En 1596 llegó a las islas Filipinas después que Quirós sustituye en el mando al fallecido Mendaña. Al regresar a Lima intentó ahondar en los descubrimientos de Mendaña y organizar una nueva expedición para descubrir “la parte meridional incógnita” del Mar Pacífico.

En 1600 obtuvo el apoyo de Felipe III para su proyecto, que se realizó 5 años más tarde. La expedición (compuesta por 2 galeones: *San Pedro* al mando de Quirós, *San Pablo*, reservada para el Almirante don Luis Váez de Torres y una modesta zabra cuyo mando correspondió a Pedro Bernal, a la cual (*Los Tres Reyes*), financiada por el nuevo Virrey Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, partió desde el mismo puerto del Callao el 21 de diciembre de 1605 hacia las islas de Santa Cruz. Los cálculos erróneos lo desviaron de la ruta proyectada y la pequeña flota arribó en 1606 a la que Quirós llamó Tierra Australia del Espíritu Santo actualmente Isla del Espíritu Santo, en Vanuatu, antiguas Nuevas Hébridas. En noviembre regresó al continente americano, llegando al puerto de Acapulco (Virreinato de Nueva España) tras haber sufrido una tempestad. Fernández de Quirós no regresó al Perú, sino que en 1607 se embarcó a España donde buscó ayuda para la colonización de aquel vasto territorio hacia el Polo Sur”, al que llamó Australia. Pero al regresar en 1614 a Nueva España con la orden de aprobación para realizar su nuevo viaje, falleció sin poder llevarlo a cabo. Fernández de Quirós escribió varias crónicas y relaciones de viaje, así como memoriales al Rey sobre la población de las tierras australes.



Viajes de Pedro Fernández de Quirós (1605-1606) y de Luis Vaéz de Torres (1606-1607)

El Estrecho de Torres. Regresando al 8 de junio de 1606, **Luis Vaéz Torres** pudo dominar los vientos y continuar viaje al norte, alcanzó a doblar el Cabo San Mateo y luego navegó hasta los 21° de latitud sur, avistando el extremo Norte de la isla Caledonia, después fue arrastrado por las corrientes con rumbo Noroeste y el 14 de julio avistó la punta oriental de Nueva Guinea, continuó por las peligrosas costas meridionales de esta isla en la que observó grandes puertos, bahías y en el interior elevadas cordilleras. En la travesía descubrió un estrecho entre Nueva Guinea y Australia, el cual ahora lleva su nombre (Estrecho de Torres), siguió su recorrido por el archipiélago de la Insulindia, pasó entre las islas Buru y Celam; al oeste de Nueva Guinea, y por el Mar de las Molucas rumbó hacia las Filipinas.

Más de un año duró este viaje extraordinario de Luis Vaéz Torres, desde la Australia del Espiritu Santo hasta Manila. El galeón San Pedro quedó muy estropeado, después de tan larga travesía entró en la Bahía de Cavite, en Luzón el 2 de mayo de 1607. Luis Vaéz Torres había hecho por la Polinesia, la Melanesia y la Insulindia, uno de los viajes transpacíficos más famosos de todos los tiempos, partiendo como los anteriores del Callao, puerto de Los Reyes, en el Perú.

Gabriel de Castilla, también al servicio del virreinato del Perú, zarpó al mando de una expedición del puerto del Callao en 1599 hacia el Estrecho con instrucciones del Virrey del Perú para detener a los holandeses. Posteriormente, prosiguió hacia las latitudes australes alcanzando los 64° S. en 1603, la primera navegación antártica históricamente comprobada.

Gabriel de Castilla fue General del Presidio del Callao, Almirante de la Mar del Sur y posteriormente Teniente General del Perú.

- En la Época Contemporánea

Una expedición famosa protagonizada por el etnólogo y explorador noruego Thor Heyerdahl partió del Callao el 28 de abril de 1947, acompañado de 5 hombres de la misma nacionalidad, tripulando una balsa exactamente similar a los que cientos de años cruzaron el Pacífico desde el Perú. Su balsa la llamó *Kon-Tiki*, la cual construyó de troncos ligados con cuerdas de sisal. Fue llevada por la corriente peruana, y llegó a Tahití en 101 días. En el año 1954 otra expedición emprende el navegante tejano de 61 años William Willis, quien acompañado de un gato y un loro, unió el Callao con la isla de Pago Pago en Samoa, en 115 días. El primer crucero de verano que realizó la Escuela Naval del Perú desde el Callao fue en el buque-

escuela *Independencia* en 1964 en torno a Sudamérica, al año siguiente al Mediterráneo; hasta las costas de Israel, por la vía del canal de Panamá, a Japón y Formosa en 1966 y en 1967 fue a las lejanas regiones de la Oceanía como Tahití, Samoa, Nueva Caledonia, Australia, Nueva Zelandia y Pascua; recorriendo 16.158 millas en un viaje que duró cerca de 3 meses.

El Perú, desde el año 1988 hasta la fecha, ha realizado doce expediciones científicas al continente antártico; 7 de ellas partieron desde el puerto del Callao en el buque de investigación científica *BIC Humboldt* en el periodo del verano austral. Son 3.355 millas marinas las que unen al puerto del Callao con la estación científica "Machu Picchu" ubicada en la isla 25 de Mayo (Rey Jorge) a 62°05'29.6", latitud sur y a 58°28'16.4" longitud Oeste.

D. Algunas Conclusiones

Las hazañas históricas de muchos navegantes, exploradores de espíritu fuerte, osado y valiente, en las épocas pasadas son parte de una proyección que infunde nueva vida a las actividades que se desarrollan en el continente antártico para proteger el medio ambiente antártico y preservar la Antártica como región dedicada a la paz y la ciencia. Las expediciones precursoras a los mares australes, que salieron del Callao contribuyeron significativamente al descubrimiento de la Antártida.

Bibliografía

- CIEZA DE LEÓN, PEDRO. 1553. *La Crónica del Perú*. Cap. IV, España.
- DE BETANZOS, JUAN. 1574. *Suma y narración de los Incas*, España.
- MONTESINOS D. FERNANDO, Licenciado. 1644. *Memorias Antiguas, Historiales y Políticas del Perú*.
- DE CALANCHA, ANTONIO Fray. Reverendo Padre maestro. 1638. *Crónica Moralizadora del orden de San Agustín en el Perú* (Libro I- Cap XXXVII), España.
- COBO, BERNABÉ. 1653. *Obras del Padre de la Compañía de Jesús* (Tomo I-Tomo II-Libro Tercero-Capitulo XXXI).
- DE LA VEGA, GARCILASO. 1723. *Comentarios Reales*, Madrid España.
- DE LA VEGA, GARCILASO. 1800. *Historia General del Perú*, España.
- PRESCOTT, GUILLERMO. 1847. *Historia de la Conquista del Perú* -Libro I-Cap. III).
- STIGLICH, GERMAN, Capitán de Fragata de la armada del Perú. 1922. *Diccionario Geográfico del Perú* (Tomo 2-3-4), Imp. Torres Aguirre, Lima.
- HEYERDAHL, THOR. 1951. *La Expedición de la Kon Tiki*, Editorial Juventud, Barcelona, España.
- PORRAS BARRENECHEA, RAÚL. 1962. *Los Cronistas del Perú*, Lima Perú.
- GARCÍA ROSELL, CESAR. 1964. *Diccionario Arqueológico del Perú*, Centro de Estudios Históricos Militares de la Sociedad de Lima y Sociedad peruana de Espeleología.
- COMPENDIO GRÁFICO DE LA HISTORIA DEL PERÚ. 1965. Distribuidora Almex.
- BUSE DE LA GUERRA, HERMAN. 1967. *Los peruanos en Oceanía*, Lima Perú.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ, *Historia Marítima del Perú*, (Tomos: I, II, III, IV) - (1972/75).
- MERCADO JARRÍN EDGARDO, MARCELINO, PERCY CANO IGLESIAS, RAMACCIOTTI DE CUBAS BEATRIZ, HERRERA ROZAS JOSÉ, FERNÁNDEZ PUYO GONZALO, RUIZ ELDREDGE ALBERTO, DEL AGUILA JORGE, BAKULA JUAN MIGUEL, CASTAÑON PASQUEL EMILIO. 1984. *El Perú y la Antártida*, Lima Perú.
- DEL BUSTO D, JOSÉ ANTONIO. 1989. *Los Peruanos en la Antártida*, Lima Perú.
- ZARATE, AGUSTÍN. 1995. *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*, Edit. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- ALEGRÍA AMAR, MARCELINO. 1998. *Antártida y la Historia Antártica del Perú*, Edición Publiluz, Lima Perú.

Dos suecos en el descubrimiento de la Antártida (1819)

*Ricardo Capdevila*¹

Introducción

En febrero de 2001, invité al ingeniero Lars Wiklander, de la empresa SADE SKANSKA y al Dr. Fred Goldberg, Secretario de la Sociedad Polar Sueca, a visitar la cabaña del Dr. Otto Nordenskjöld, construcción cuya restauración dirijo desde hace algunos años en mi carácter de responsable del Programa MUSEOANTAR de Restauración de Sitios Históricos en la Antártida. Los motivos de la invitación corrían por sendos canales diferentes. No se trataba de una visita turística, sino de la de dos especialistas con conocimientos específicos que favorecerían, como efectivamente sucedió, el mejor desarrollo de los trabajos del programa. El ingeniero Wiklander, especialista en obras hidroeléctricas, con un profundo conocimiento de tierras y los problemas que las estructuras presentan cuando son atacadas por factores meteorológicos, aportó una inteligente solución para detener los derrumbes que amenazan seriamente la estabilidad de la pequeña meseta que sostiene la antigua construcción (1902) en un medio tan inhóspito como es el antártico. El doctor Goldberg, hombre multifacético, inventor de sistemas electrónicos de última generación, filatelista y experto polar, el mayor conocedor de la expedición de su connacional Nordenskjöld, -de la que ha reunido y recuperado valioso material documental y museológico- brindó también su pleno apoyo para solucionar interrogantes aun pendientes para la terminación del trabajo de restauración. Así, entre los días 24 y 28 de febrero de 2001, Fred y Lars tuvieron la oportunidad de vivir en la cabaña de Cerro Nevado, protagonizando la singular circunstancia de ser los primeros suecos en habitar el lugar después de 99 años. De las conversaciones habidas en el marco recoleto de la histórica cabaña, nació la inquietud por profundizar en el conocimiento de la participación de los suecos en la primera etapa de la historia antártica a partir de la cita de Carlos Tidblom. Este fue un ciudadano sueco radicado en Buenos Aires a principios del siglo XIX y que mencioné como uno de los involucrados en la primera etapa de los descubrimientos antárticos, en una conferencia en la Academia Nacional de Ciencias, con ocasión de mi visita a Suecia en el año 1994.²

La historia guarda una cantidad de secretos que los investigadores tratamos de develar a través de los testimonios documentales, tradiciones y aún entrando en el terreno dudoso de la leyenda, ajustándonos a las reglas del arte para reconstruir, con la mayor objetividad posible, la realidad histórica. Dentro de estos secretos a develar, se inscribe un período de la historia de los descubrimientos en la Antártida, el correspondiente a las dos primeras décadas del siglo XIX, en que muchos navegantes llegaron al continente austral, no llevados por un afán descubridor, sino para realizar un negocio muy lucrativo para la época: la caza de lobos de dos pelos, cuyas pieles eran muy preciadas, especialmente en los mercados de Oriente. No existen, hasta donde sabemos, constancias documentales fehacientes sobre quien fue el primer hombre que traspuso las violentas aguas del mar que separa a América de la Antártida y llegó a sus costas, pero no cabe duda que la derrota seguida por cualquiera de ellos que hubiere sido, partió desde el sur de América, puertos del Río de la Plata o Chile, por ser este continente el más cercano al continente blanco. Estas circunstancias tan especiales, que caracterizan la llegada del hombre a la Antártida, permiten inscribir entre los postulantes al descubrimiento, una lista de nombres significativa, tanto más cuanto los registros de puerto y las noticias periodísticas abundan en información sobre aquella pléyade de navegantes, muchos de cuyos nombres todavía permanecen en la oscuridad de los archivos, sin permitir determinar a ciencia cierta quién fue el primero o quienes fueron los primeros navegantes que arribaron al sexto continente.

¹ Dirección Nacional del Antártico – Instituto Antártico Argentino, Cerrito 1248 Buenos Aires 1010, Argentina.

² Esta contribución al conocimiento de la historia antártica se realizó con el patrocinio de la empresa SADE SKANSKA de Construcciones S.A.

Históricamente está definido que la llegada de los primeros hombres a la Antártida se produjo en las primeras décadas del siglo XIX, hecho este en el que están de acuerdo casi todos los autores que han dedicado su investigación a esta materia. Sin embargo, no pueden omitirse algunos informes de tiempos anteriores que, por la vaguedad de la información, no han tenido una comprobación fehaciente sobre la verosimilitud de los hechos. Así, puede mencionarse un informe sobre la navegación del piloto holandés Dirk Gherritz en el *Buena Nueva*, que manifiesta haber arribado a los 64° de latitud sur en el cuadrante americano, allá por 1599. Define su acercamiento a las tierras australes como el avistaje de unas tierras altas y nevadas, parecidas a las de Noruega. Esta definición da cierta credibilidad a la noticia, aunque las costas altas de Noruega, se asemejan más a la zona de los fiordos australes chilenos, por la nieve y el tipo de vegetación de las regiones frías, vegetación de la que carecen casi totalmente las costas antárticas, donde sólo algunos musgos o líquenes no alcanzan a dar color al paisaje desde la distancia. Otro postulante al primer avistaje de las tierras sudpolares es el almirante español Gabriel de Castiglia o Castilla, que operaba como jefe de la flota que transportaba los productos del Virreinato del Perú hasta el istmo de Panamá, productos que eran llevados aquí por tierra y embarcaban en Portobelo hacia España. En el año 1603 Castilla expedicionó hacia las costas meridionales del Chile actual, y de los antecedentes parece surgir que, probablemente llevado por un temporal, alcanzó los 64° de latitud, donde avistó tierras cubiertas de nieve. El historiador peruano, capitán de marina, Jorge Ortiz Sotelo realizó un documentado estudio de la derrota seguida por el español, llegando a la conclusión de un acercamiento a la latitud mencionada pero, sin avistar tierras.³

El año considerado en general como de descubrimiento de las islas antárticas es 1819, cuando el navegante británico William Smith, denuncia ante las autoridades navales británicas surtas en puertos de Chile, haber avistado al sur del Cabo de Hornos y en alta latitud unas islas, las que hoy conocemos como Shetland del Sur. Esto ocurrió en el mes de febrero de 1819. Pero existen pruebas suficientes y de variada fuente, que mucho antes que Smith, los navegantes del Río de la Plata, y posiblemente de Chile, frecuentaban los archipiélagos antárticos. Una reseña significativa de esta presencia está documentada en un trabajo de Dagnino Pastore y un equipo de investigadores dirigidos por la doctora Essoinak de Garibaldi, publicado en el año 1950, que hacen plena fe de las incursiones rioplatenses en la Antártida, y cuyas partes esenciales transcribiremos en el apartado siguiente. A partir de ese trabajo, otros distinguidos historiadores argentinos, entre ellos Ernesto J. Fitte y Bernardo Rodríguez, han enriquecido aquella información original sumando pruebas a la prioridad de los marinos de puertos sudamericanos.

Iniciamos el trabajo de investigación para enriquecer el conocimiento sobre los primeros suecos que estuvieron en la Antártida, recurriendo a la información proveniente de aquellos estudiosos que han dedicado su esfuerzo a seguir dicha trayectoria y poniendo especial énfasis en las constancias documentales existentes en distintos repositorios nacionales.

Itinerario de la investigación

La nacionalidad sueca del marino Carlos Tidblom que denunciamos en la conferencia de Estocolmo, había surgido en el andar de la investigación sobre los precedentes argentinos en la Antártida, de una cita del doctor Ernesto J. Fitte, quien a su vez la toma de un trabajo del presbítero salesiano Ernesto Tornquist titulado "*Cuestionario del Presbiterio de la Casa Salesiana de Alta Gracia sobre los suecos en la Argentina*" emitido como circular por dicha casa en fecha 24 de agosto de 1967. Desconociendo el texto de dicha circular nos allegamos al Archivo Salesiano de Buenos Aires, donde el curador del repositorio, hermano Marino Francioni, nos facilitó varios legajos de cartas recibidas por el padre Tornquist, única

³ Jorge Ortiz Sotelo *Gabriel de Castilla y la expedición de 1603*. Actas del primer Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. Dirección Nacional del Antártico, Buenos Aires, 1999.

documentación referida a este prestigioso salesiano que pasó los últimos 25 años de su vida en la casa de la orden en Alta Gracia, provincia de Córdoba. Prolijamente revisada esta documentación, no apareció ninguna noticia sobre la circular. El curador nos manifestó que creía haberla visto en un archivo de la orden en el sur del país, que él hubo de organizar años atrás. Recurrimos entonces a la casa mayor del sur, en Bahía Blanca, no encontrando rastros del citado documento. Nos trasladamos luego a la Casa Salesiana de Alta Gracia, en la provincia de Córdoba, donde nos informaron que toda la documentación vieja de esa casa había sido enviada al archivo de la Inspectoría, en los alrededores de la ciudad de Córdoba. Nos constituimos en la nueva Inspectoría, todavía con olor a pintura fresca, donde el director nos informó que la documentación se encontraba sin clasificar a la espera de los muebles archiveros que permitieran ordenar y sistematizar un importante acervo documental, tarea que estaría a cargo del padre Marcelo Cañizares, historiador y director del colegio del barrio de San Vicente, en la ciudad de Córdoba. Entrevistamos al padre Cañizares, quien tomó el compromiso de realizar la búsqueda, una vez que contara con la infraestructura adecuada para organizar el nuevo repositorio.

¿Por qué esta búsqueda del trabajo de Tornsquist?. La razón principal era conocer datos más precisos sobre Carlos Tidblom, ya que en la cronología de los viajes que publicara en la década del cincuenta el Scott Polar Research del Reino Unido, Tidblom aparecía como de origen británico en abierta contradicción con la nota de Fitte.

1815: Un corsario argentino en la Antártica

Corrían los primeros años de la nueva nación recién separada de España, merced a los problemas internos de aquel reino y a la voluntad libertaria de un significativo grupo de hombres del Río de la Plata. Es el tiempo de las Guerras de la Independencia. Caído el Virreinato, se producen dos fenómenos paralelos: la liberación del sistema económico y los enfrentamientos de los patriotas con las fuerzas realistas. Dentro del primero cabe señalar el incremento de la inmigración que sentaba sus reales con vistas a un crecimiento económico, y dentro del segundo, a más de la guerra que libraron Manuel Belgrano y José de San Martín para la liberación de América, otros instrumentos que se usaron en este contexto fueron las patentes de corso que la nueva nación otorgaba a marinos distinguidos para atacar las posiciones españolas. El objetivo era debilitar al enemigo e incorporar los bienes que resultaran de la actividad al patrimonio del nuevo Estado. El corsario realiza una actividad similar a la del pirata, pero a diferencia de este que medra en su beneficio, el pillaje lo realiza con autorización de un gobierno constituido, con quien comparte el resultado de sus expediciones.

En 1815 el almirante Guillermo Brown, con patente del Río de la Plata, inició un viaje de corso hacia el Pacífico para hostigar las posiciones españolas. Iba al mando de la fragata *Hércules* que navegaba en conserva con el bergantín *Trinidad*. El episodio que nos interesa, según el capitán Héctor Ratto, fue así descrito por Brown en su diario de a bordo:

“Después de doblar el Cabo de Hornos y experimentar las tempestades frecuentes en aquellos mares, y después de llegar a los 65° en cuya latitud el mar se torna muy benigno, con un horizonte despejado y sereno y sin hielo, signos indicativos de no estar muy distante de tierra...”⁴

La narración de Guillermo Brown, -manifestación de rutina en su diario de a bordo, no comprometida con la historia de los descubrimientos polares, y que a modo de referencia manifiesta la proximidad de

⁴ La información transcrita está documentada en la “*Memoria de las acciones navales de la República Argentina desde 1813 hasta la conclusión de la paz con el emperador de Brasil en el año 1828*”. El autor es el almirante Guillermo Brown y el original se guarda en el Archivo General de la Nación, Sala VII 75-12.

tierras- es un señalado indicio de que los marinos del Río de la Plata -y Brown era de ellos- sabían de la existencia de tierras en tan altas latitudes

¿Conocían la Antártida los marinos del Río de La Plata, antes del arribo de W. Smith?

Conforme la incidental anotación de Guillermo Brown referida en el apartado anterior, la respuesta se define claramente por la afirmativa a favor de los hombres del Río de la Plata. Pero hay otras fuentes que no debemos omitir para dar respaldo suficiente a una afirmación que fundamenta largamente el aserto y proviene de reconocidos autores de otras nacionalidades.

En primer término, la afirmación del expedicionario francés Dr. Juan Bautista Charcot que realizó dos campañas con invernadas en la Antártida en los años 1904 y 1908. Dice Charcot en su obra , en que relaciona su segunda expedición :

*“Ningún documento me ha permitido decir quién ha descubierto, propiamente hablando, la isla en la que nos encontramos ni quién la ha bautizado tan impropiedades, a mi parecer, con el nombre de Decepción . . .No estoy lejos de creer que era conocida por los españoles, o hablando más propiamente, de los antepasados de los actuales argentinos. La referencia histórica que yo debo, así como muchas otras, a los notables trabajos, tan documentados, del sabio americano Edwin Swift Balch, de Filadelfia . . .”*⁵

Se refiere Charcot al trabajo publicado en aquella ciudad por ese americano titulado “Antarctica Addenda” en el “Journal of the Franklin Institute” de febrero de 1904, trabajo que relaciona el arribo del *Hersilia*, del capitán Sheffield, a la isla Decepción, siguiendo al foquero argentino *Espíritu Santo*. Y ello ocurrió en el año 1819.

No es el objeto de este trabajo extenderse en demasía en las fuentes bibliográficas que apoyan la tesis sobre la prioridad de los sudamericanos en el descubrimiento de la Antártida, por lo que agregaremos solamente la cita de la “Geografía Universal” que en lo pertinente dice:

“que los marinos argentinos conocían dicho archipiélago y frecuentaban la región mucho antes de que los exploradores británicos tuvieran noticia de su existencia”.⁶

Un documento irrefutable

Vayamos ahora hacia la segunda década del siglo XIX en Buenos Aires. La finalización del monopolio comercial que sostenía la Corona de España con la consiguiente libertad de comercio, el cese de las restricciones para viajar y radicarse en las que fueran colonias, produjo una corriente inmigratoria significativa de los países europeos hacia América. En este contexto, se embarcaron marinos de profesión, a sabiendas de la necesidad de cubrir puestos en buques que se dedicaran al comercio en el Río de la Plata. Por ello se avizora en los registros del puerto de Buenos Aires los roles de embarque en los buques nacionales con marinos de todas nacionalidades, especialmente ingleses y norteamericanos. Una de las actividades marítimas más lucrativas y atractivas para la época, era sin duda, la caza de lobos de dos pelos en el sur, para medrar con el tráfico de pieles.

⁵ J. B. Charcot *El Pourquoi Pas? en el Antártico* traducida por José Eskoda y publicada en Madrid en 1921

⁶ Paul Vidal de la Blache y Gallois *Geografía Universal* tomo XIV, página 364, Barcelona, 1931.

Vaya como prueba y ejemplo.

El Consulado de Buenos Aires era la autoridad reguladora de la actividad comercial en el Río de la Plata. A ella se dirigió el comerciante de la plaza, don Juan Pedro Aguirre, solicitando autorización para fundar un establecimiento para la caza de lobos “*en alguna de las islas que en la altura del Polo Sud de este continente se hallan deshabitadas*”. La petición lleva fecha 18 de febrero de 1818, es decir, de un año y un mes antes que el inglés William Smith realizara el primer avistamiento de las islas Shetland del Sur, ocurrido en febrero de 1819. Es importante señalar este documento que guarda el Archivo General de la Nación (S IX, 29.2.2.9), porque prueba fehacientemente la existencia de un tráfico intenso, realizado por el peticionante, propietario y consignatario de buques que se dedicaban a la caza pelágica, y especialmente en el comercio de lobos finos antárticos. Y ello es así ya que por aquel tiempo los cazaderos australes de Patagonia, Malvinas y Tierra del Fuego estaban virtualmente exterminados por la caza indiscriminada, por lo que los cazadores del norte, autores del exterminio, se habían replegado a sus antiguos cazaderos del Ártico. Sólo algunos comerciantes del Río de la Plata, continuaban realizando significativas partidas de caza en el sur, regresando los buques con sus bodegas completas de la preciada mercadería, hecho este que ponía en evidencia la existencia de sitios muy ricos en lobos, los que no existían en las costas de más al norte, con lo que se prueba las altas latitudes alcanzadas por estos marinos, que no podían ser otras que la de los archipiélagos antárticos. Obvio es señalar que el conocimiento de estas regiones era mantenido en el más absoluto de los secretos, para evitar la dura competencia de los loberos del norte. Ratifica esta afirmación el fenómeno que se produjo con la denuncia y puesta en publicidad del descubrimiento de Smith a fines de 1819. En la temporada 1820 –1821 casi un centenar de foqueros del norte invadieron las islas Shetland del Sur, conforme lo relaciona Robert Headland en su cronología antártica.⁷

Carlos Tidblon y Carlos Gusmán: Expedicionarios suecos a la Antártida en 1819

El Derrotero Antártico Británico, edición 1948, dice en la página 8:

“1819-1820. Expedición foquera argentina San Juan Nepomuceno, Carlos Tidblon. El primer barco argentino conocido de haber obtenido cueros de foca en las islas Shetlands del Sur con propósitos comerciales; llegó a Buenos Aires el 22 de Febrero de 1820 con un cargamento de 14.600 pieles”

Como apéndice se reproduce el documento que guarda el Archivo General de la Nación con el manifiesto de la carga de 14.600 pieles llegada a puerto en el *San Juan Nepomuceno*, con la firma del propietario del buque, don Adan Guy, y que es la noticia citada por distintos autores, entre ellos por Bernardo Rodríguez en “Soberanía Argentina en la Antártida” publicada en Buenos Aires en 1974 por el Centro de Estudios Estratégicos y el Instituto de Publicaciones Navales, página 41. Este documento y la noticia que sigue es un modo de llegar al encuentro de los primeros expedicionarios suecos que arribaron a la Antártida a principios del siglo XIX. En el mismo sentido el periódico “Gaceta de Buenos Aires” del 1° de marzo de 1820, anota el siguiente registro:

“Relación de los buques de alta mar que han entrado en este puerto desde el día 16 de Febrero hasta el de la fecha. Día 22. Polacra Nacional S. Juan Nepomuceno procedente de Patagónicas de donde salió el 17 del corriente al mando de su capitán don Carlos Timblon con cargamento de 14.600 cueros de lobo, los que son para trasbordar, consignada a D. Adan Guy.”

⁷Robert K.Headland. *Chronological list of Antarctic Expeditions and related historical events*. Scott Polar Research Institute. Cambridge, 1995, pp.115.

Como existe otro Carlos Tidblom contemporáneo al marino sueco, la cuestión del verdadero apellido del primero de los Carlos, Timblon o Tidblom, queda zanjada en el documento que se relaciona en los párrafos siguientes. Sin lugar a dudas, el apellido verdadero es Tidblom, porque así figura en el contrato y en las firmas que lo suscriben. Si bien es cierto que en otras fuentes su nombre se deforma: Tedblon, Tinblon, Tiniblon, Thimblon, etc., la fuente que citamos hace plena fe en forma indubitable, sobre la grafía auténtica del apellido del marino sueco..

El Archivo General de la Nación (Sala III. Caja 9, Capitanía del Puerto, 1819) contiene el documento con la concesión de Patente de Navegación del *San Juan Nepomuceno*” a favor de su propietario, don Adan Guy, suscrita el 20 de agosto de 1819 por Matías de Irigoyen. El documento se continúa con los términos del contrato entre Adan Guy y Charles Tidblom, con las condiciones pactadas entre el propietario y el capitán del buque, con referencia a la actividad a desarrollar, el término de duración de la misma, que se fija en 6 meses, y la paga de los salarios que será una proporción de los resultados de la expedición, discriminando lo que correspondería a cada uno de los participantes, conforme a las modalidades de la época. Para el capitán, tripulantes y marineros, se conviene por remuneración total y en las proporciones que se fijan, el 30% del resultado del empeño, de lo que resulta que don Adan Guy, como propietario de la nave, se llevará el 70% de ese resultado. En esta distribución proporcional, Tidblom tendrá el 9,5%, bajando los guarismos hasta el 0,5% para el último de los marineros del rol de embarque, un portugués de Lisboa, llamado Manuel Vicente.

Sin lugar a dudas la parte más significativa de este documento, que acredita una tripulación de 18 hombres, en lo que se refiere a esta contribución, es la descripción física de Carlos o Charles Tidblom, su nacionalidad, que denunciada por el mismo se torna irrefutable. Pero hay en este documento otra información muy importante: la aparición de un segundo ciudadano de origen sueco, Carlos Gusman, como marinero del buque expedicionario que deja balizas en Buenos Aires para internarse en el mar, y que, al participar de esta expedición foquera, autoriza a inscribirlo entre los casi anónimos descubridores de tierras antárticas.

Con relación a Carlos o Charles Tidblom el rol y contrato dice:

Capitán D. Carlos Tidblom, natural de Suecia, edad 32 años. Cuerpo bajo, color trigüeño, pelo rubio, ojos azules.

Con relación a Carlos Gusman, penúltimo en el listado de marineros, dice:

Carlos Gusmán, natural de Suecia, edad 20 años, Cuerpo bajo. Color blanco, pelo rubio, ojos azules.

Quedan así perfectamente identificados estos dos suecos, Carlos Tidblom y Carlos Gusmán como protagonistas de la etapa descubridora del continente antártico.

Apuntes finales

¿Cuál es el argumento que legitima el inscribir a Carlos Tidblom y Carlos Gusmán entre los descubridores de las islas antárticas? En aquel tiempo –1819- cada buque que llegaba a la Antártida, tierra virgen, obligaba a reconocer los territorios para situar los mejores cazaderos de focas, lo que hace un primer argumento válido en su favor ya que era parte del emprendimiento la búsqueda de lugares geográficos que sirvieran a los fines de la expedición, y luego:

- El *San Juan Nepomuceno* deja balizas en el puerto de Buenos Aires en el mes de agosto de 1819 a pocos meses del avistamiento, todavía no publicado de William Smith, y antes de que este confirme su avistaje.
- En este tiempo, William Smith –primer navegante que oficializa mediante una denuncia la existencia de las islas antárticas- se prepara después de su frustrado segundo intento de llegar a las islas avistadas, en marzo de ese año, llegando a las mismas recién en octubre, dos meses después de la zarpada del *San Juan Nepomuceno* del puerto de Buenos Aires.
- La polacra de Carlos Tidblom regresa a Buenos Aires en febrero de 1820, cumplidos los seis meses de su contrata, por lo que es probable, y ello en razón de que la mejores poblaciones foqueras se encontraban en las costas sudorientales de las islas Shetland del Sur, que el segundo avistaje de Smith lo realizara éste desde las costas opuestas, es decir desde el noroeste, ignorando la presencia del buque de Buenos Aires en las mismas latitudes. Por otra parte la ratificación definitiva de este supuesto descubrimiento de Smith, ocurre en enero de 1820, cuando el *Williams* de su propiedad, al mando del capitán Bransfield de la Real Armada, hace el reconocimiento oficial por la parte británica, de la existencia de las islas. En ese momento, mientras se oficializaba el descubrimiento, el *San Juan Nepomuceno* con sus bodegas transportando 14.600 pieles de lobos finos antárticos, aparejaba en alguna ignota cala, para iniciar su regreso al puerto de Buenos Aires.

Tidblom y Gusman formaban parte de la importante masa de inmigrantes del hemisferio norte que arribaron al país después de 1810 para sumar esfuerzos y beneficiarse con las ventajas que el libre comercio ofrecía a quienes, con ganas de trabajar, coraje y ambición, se atrevieran a jugar su suerte en la nueva nación.

Existe otro Carlos Tidblom –Charles Oliver Tidblom- ciudadano ilustre que llegó al país en el año 1826, que probablemente fuera pariente del marino de autos. Comerciante, también nacido en Suecia, fue uno de los fundadores de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, conforme se cita en la obra de reciente aparición sobre los suecos en la Argentina, “Azul y Oro en la Argentina”. Pese a la homonimia, no deben confundirse los dos ciudadanos suecos.

Es de presumir que nuestro capitán Carlos Tidblom, llegó al país en la segunda década del siglo XIX participando desde su arribo a Buenos Aires en navegaciones australes, teniendo en cuenta que en agosto de 1819 ya se le confía el mando de una expedición hacia “Patagónicas” o las “Islas existentes a la altura del Polo Sud de este continente”, como genéricamente comerciantes y marinos del Río de la Plata llamaban a los archipiélagos antárticos en los que medraban con las poblaciones foqueras ya inexistentes más al norte, y que por razones estrictamente comerciales mantenían en el más absoluto secreto, secreto que luego develara William Smith. En agosto de 1819, Carlos Tidblom, para que se le confiara una expedición a las islas australes, debía tener anterior conocimiento de las mismas. Nadie confía tan importante negocio en manos inexpertas.

Colofón

Nada sabemos de la vida de Carlos Gusman después de su regreso en la expedición antártica de 1819. Joven marinero de 20 años entonces, probablemente haya seguido navegando por otros mares del mundo.

De Carlos Tidblom sí tenemos alguna noticia posterior a su histórica expedición antártica. Él formó parte de los hacedores de la historia nacional. En el año 1827, otro importante episodio histórico lo tiene

entre sus protagonistas: con patente de corsario en la guerra contra el Imperio de Brasil, aparece como comandante del buque corsario nacional *Sin Par* apresando naves enemigas y figura en el listado de oficiales de la marina realizado por Arguindeguy y Rodríguez, que se cita en la bibliografía.

Podemos entonces afirmar, sin que pueda cuestionarse documental y argumentalmente que los nombres de los suecos **Carlos Tidblom** y **Carlos Gusman**, se inscriben entre los de los primeros hombres que llegaron al continente antártico como parte de ese grupo de navegantes, algunos aun anónimos descubridores del sexto continente.

Archivos Consultados

Archivo de la Inspectoría Salesiana de la provincia de Córdoba
Archivo de la Casa Salesiana de Buenos Aires
Archivo Salesiano de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.
Archivo General de la Nación
Archivo General de Marina
Casa Sueca de Buenos Aires
Archivo de la Academia Nacional de la Historia
Archivo del Centro de Estudios Estratégicos

Bibliografía

- ALEGRÍA AMAR, Marcelino. *Antártida y la historia Antártica del Perú*. Publiluz Editorial, Lima 1998.
- ARGUINDEGUY, Pablo y Rodríguez, Horacio. *Nómina de Oficiales Navales Argentinos 1810-1900*. Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires 1998.
- CAPDEVILA, Ricardo. "Argentinos y suecos en la historia antártica del cuadrante americano". *Instituto Antártico Argentino. Contribución N° 45*, Buenos Aires 1996.
- DALHSTEIN, Ana y NAIDICH, Ricardo S. *Azul y Oro en la Argentina*. Asociación Sueca, Buenos Aires 1998
- DEBENHAM, Frank. *Antártida, historia de un continente*. Garriga, Barcelona, 1963
- DÍAZ, Emilio. *Relatos Antárticos*. Editorial Losada, Buenos Aires 1958
- FITTE, Ernesto. *El descubrimiento de la Antártida*. EMECÉ, Buenos Aires 1962
- FITTE Ernesto. *Crónicas del Atlántico Sur, Patagonia, Malvinas y Antártida*. EMECÉ, Buenos Aires 1974
- HEADLAND, Robert. *Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events*. Scott Polar Research Institute, Cambridge 1995
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Gabriel de Castilla y la expedición de 1603* en "Actas de Primer Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos", Dirección Nacional del Antártico, Buenos Aires 1999
- PASTORE, Dagnino, OSSOINAK GARIBALDI, Efi y otros. "Cronología de los viajes a las regiones australes" *Instituto de la Producción de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires Publicación N° 12*, Buenos Aires 1950
- RODRÍGUEZ Horacio y ARGUINDEGUY Pablo E. *Nómina de oficiales navales argentinos 1810-1900*. Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires 1998 página 257
- WEDDELL, James. *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24*. Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, Londres 1824

La quimera de un rey: aspectos de la expedición a las Tierras Australes del *Astrolabe* y la *Zélée*, 1837-1838

Fernando Berguño Hurtado*

Al asumir como Ministro de la Marina y de las Colonias, en 1836, el almirante Claude Ducampe de Rosamel, daría especial impulso a los viajes científicos y de exploración. Uno de los primeros proyectos en captar su atención fue la expedición de circunnavegación propuesta por el capitán de navío Jules Sébastien Dumont d'Urville, oficial elevado a la fama tras el descubrimiento de la *Vénus de Milo* en 1819 y el viaje de circunnavegación realizado al mando del *Astrolabe* (1826-29), ocasión en que contribuyó a resolver el enigma de la desaparición de Lapérouse.

El proyecto de Dumont d'Urville contemplaba un viaje al Estrecho de Magallanes, que los franceses no habían explorado desde los tiempos de Bougainville, y enseguida un crucero por el Pacífico, visitando las islas Pitcairn, Ducie, Rarotonga y Tonga, las Fidji, las islas Banks, Vanikoro, Santa Cruz, las islas Salomón, Nueva Zelandia, Nueva Guinea y el Estrecho de Torres, y un paso por las Indias orientales holandesas antes de emprender el regreso a Francia por el Océano Índico y el Cabo de Buena Esperanza luego de treinta meses de navegación. Se trataba de un viaje eminentemente científico, con gran énfasis en la hidrografía, la botánica y los problemas del magnetismo. Este proyecto, que retomaba la tradición de Baudin, estaba destinado a transformar a Dumont d'Urville en el mayor explorador francés de su era. Con el fin de captar la atención de las autoridades ministeriales, la expedición se proponía también estudiar y proteger la pesca ballenera francesa.

A estas consideraciones, se agregó en seguida la misión de explorar el continente antártico, iniciativa que según Dumont d'Urville se debía al propio rey Luís Felipe:

«Después de cruzar el océano atlántico meridional, Monsieur d'Urville debe intentar acercarse lo más posible al Polo Sur, siguiendo las huellas del capitán Weddell, pasará, entre la tierra de Sandwich y la Nueva Georgia, sea entre esta última isla y las Malvinas. Si tomara este último paso también podría examinar lo que realmente debemos pensar respecto a las islas Auroras que Weddell buscó en vano en la posición que les fue asignada por Malaspina y que, sin embargo, el navegante americano Fanning dice haber visto en número de tres, de las cuales la central se encontraría por 53°58'S y 50°11'O de París. Weddell piensa que Malaspina puede haber visto las rocas nombradas Shags Rocks que se encuentran entre los 53°48' S y 45°45' O y que son representadas de esta forma como siendo tres; El mismo Weddell no vió estos picos: quizás, en efecto, hayan sido tomados por las islas Auroras.

Sería interesante constatar si las Islas Auroras, que son un obstáculo a la navegación, deben ser borradas de nuestras cartas de navegación (...). Una vez llegado al mar glacial antártico no tenemos nada en particular que indicar al señor d'Urville. Se tratará entonces de verificar si realmente existe constantemente, al interior de una barrera de hielos formados a lo largo de las islas que están entre los 60° y 70° de latitud, un espacio de mar libre en el cual Weddell pudo navegar sin obstáculos hasta los 74°15' y sin ser detenido por los hielos y donde Morell, quien sólo llegó hasta el grado 70, piensa que pudo haber llegado hasta el grado 85°».¹

* Licenciado y Magister en Historia, Université de Paris - Sorbonne.

Candidato al Doctorado, Ecole pratique des Hautes Etudes, Paris. fberguno@hotmail.com

¹ A N.BB.4.1009, Instrucciones a Dumont d'Urville.

La Academia de Ciencias de París también fue invitada a aportar ideas para la redacción de las instrucciones de d'Urville, mostrando especial interés en la problemática de la geografía antártica, tarea en la cual se advierte el sello del navegante Louis de Freycinet.²

*«Haremos observar también al señor D'Urville que es posible que la Tierra de Graham se junte con la Tierra de Alejandro I, descubierta por Bellingshausen, e incluso con la de Pedro I. De hecho, en el último suplemento que el señor Kruzenstern entregó en sus memorias sobre el Océano Pacífico se encuentra el siguiente párrafo: «Es muy probable que esta tierra (de Alejandro I) esté pegada a la tierra de Graham descubierta por Biscoe. Si esta última, cuya parte meridional sólo está alejada de la Tierra de Alejandro I por cien millas y está pegada en el noreste con la tierra de Palmer, que forma parte de las islas Shetlands, si esta última se junta en efecto con la tierra de Alejandro, ello significaría que esta tierra tendría una extensión de 250 leguas y merecería realmente ser nombrada Continente Austral»».*³

A pesar del interés mostrado por la Academia, esta expedición desataría una fuerte polémica entre d'Urville, autor del proyecto de expedición, y el diputado y académico Arago. Dominique-François Arago era diputado por la circunscripción de los Pirineos orientales desde 1830 y Secretario Permanente del Departamento de Longitudes de París. Ya se había enfrentado a d'Urville en el pasado, menospreciando los resultados de la expedición del *Astrolabe* en 1829.

Ahora calificó como un retroceso para la ciencia el que la Academia no hubiera participado en la definición del trayecto mismo de la expedición. En seguida, criticó fuertemente el interés que demostraba d'Urville por el Estrecho de Magallanes y la decisión de adentrarse en los mares antárticos, objetando que el *Astrolabe* y la *Zélée*, las naves asignadas para la expedición, no eran adecuadas para este tipo de exploración:

*«Monsieur d'Urville irá a investigar si en los mares del Sur existe una vena de agua a través de la cual pudiera acercarse al Polo Sur : de qué servirá ? ... Si va hacia allá, podrá decir que estuvo ahí, eso es todo.... Por lo tanto se trata de un viaje de mera curiosidad, la gente sensata no emprende viajes peligrosos cuando no se puede esperar ningún beneficio para la ciencia y el comercio».*⁴

D'Urville contestó defendiendo la calidad de las naves, la decisión de explorar la Antártica, decisión que según él sólo podía ser atribuida al Rey, y resaltando el interés que representaba para la ciencia la exploración del Estrecho de Magallanes:

*«En cuanto al Estrecho de Magallanes, se lo dejo ya que con la excursión al Polo me será imposible ocuparme de él. Sin embargo me es fácil, al pasar, oponer a su desprecio por este punto el testimonio de los Sres. Blainville, Cordier y Mirbel, célebres naturalistas: el lugar del Mundo más interesante para visitar».*⁵

La expedición partió desde Toulon el 7 septiembre de 1837 por el temor, según d'Urville, de llegar

²FREYCINET (Louis Claude Desaulses, barón de), 1779-1842. Como joven oficial especializado en cartografía le cupo participar en la expedición de Baudin a bordo del *Géographe* (1800-03). En 1817 recibió el mando de la primera expedición de exploración de la Restauración a bordo de la *Uranie*, con la misión de circunnavegar la Tierra, estudiando su meteorología y magnetismo. Miembro fundador de la Sociedad Francesa de Geografía, obtuvo en seguida un asiento en la Academia de Ciencias, un cargo en el Departamento de Longitudes y una baronía.

³A N.BB.4.1009, Sugerencias de la Academia de Ciencias de París para la elaboración de las instrucciones del señor d'Urville.

⁴D.F. ARAGO citado en J.- P. FAIVRE, *L'expansion française dans le Pacifique (1800-1840)*, Nouvelles Éditions Latines, Paris, 1957. p.

⁵«Lettre de M. Dumont d'Urville commandant l'expédition au pôle austral et dans l'Océanie en réponse au discours prononcé par M. Arago à la Chambre des Députés, dans la séance du 5 juin 1837», dans *Annales Maritimes et Coloniales*, tome II, p. 64.

demasiado tarde en la estación para adentrarse en el Mar Antártico. Resulta difícil creer a d'Urville cuando sostiene que recién hacia fines de noviembre, a medida que se aproximaba a la extremidad austral del Continente Americano, se dio cuenta, tras una lectura más rigurosa de la literatura antártica, que estaba adelantado y que los meses de enero y febrero eran los más convenientes para un asalto al Sur.



Las corbetas en bahía San Nicolás, Estrecho de Magallanes, dibujadas por Lebreton
(cortesía de la Biblioteca del Museo Nacional de Historia)

D'Urville se documentó detenidamente sobre las regiones antárticas que iba a explorar, viajando incluso a Londres en busca de instrumentos y para recabar experiencias. Por lo tanto, resulta difícil creer que sólo en ese momento haya comprendido su supuesto error. Error que convenientemente le proporcionaba un mes para explorar el Estrecho de Magallanes, excursión que no estaba contemplada en el itinerario de la expedición.

De esta forma, por iniciativa propia, sacrificando el reconocimiento de la isla de los Estados que ordenaban sus instrucciones, prefirió una incursión al interior del Estrecho en espera de una estación más propicia antes de adentrarse en las regiones antárticas.⁶

Las naves francesas llegaron a Puerto del Hambre el 15 de diciembre de 1837 y su estadía se prolongó por doce días. Encontraron un puerto admirable, bien protegido y de fácil desembarque: *“Al examinar nuevamente Puerto del Hambre y sus alrededores cada uno de nosotros quedó convencido que la elección hecha por Sarmiento de este lugar para fundar su colonia fue acertada (...). Todo hace pensar que de aquí a unos cuantos años estas ventajas serán descubiertas por los ingleses, empedernidos invasores de todo el globo(enero 1838)”*.⁷

Los franceses instalaron un observatorio y mejoraron un buzón postal alimentándolo de correspondencia y elevando junto a él una placa anunciando su intención de alcanzar el Polo Sur, transformando en esta forma a Puerto del Hambre en la base de sus operaciones antárticas.

⁶ AN. BB.4.1009, rapport sur les opérations de la campagne de l'*Astrolabe* et la *Zélée*, depuis le port de Rio Janeiro jusqu'à l'arrivée à Valparaiso, Dumont d'Urville, 25 mai 1838.

⁷ DUMONT D'URVILLE, *Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée, exécuté par ordre du Roi pendant les années 1837, 1838, 1839 et 1840*, Paris, Gide, 1841-1846, tome I, p. 138-139.

Otro oficial de la expedición a las Tierras Australes, Joseph Du Buzet⁸, segundo oficial a bordo de la *Zélée*, presentó más tarde una memoria al ministro de la Marina proponiendo un establecimiento francés y una colonia penitenciaria en el Estrecho.⁹

Hasta entonces d'Urville había lamentado la falta de contacto con los indios patagones que atraían fuertemente su interés como también el de los demás oficiales y científicos de la expedición:

*“Al fin, el 4 (de enero de 1838) doblamos por el noreste las Islas Elizabeth; y en ese instante, habiendo descubierto en la playa del continente un grupo numeroso de patagones a caballo, fui inmediatamente a recalar en la bahía Pecket para poder observar de cerca a esta raza de hombres(...). Sin ser dotados de altas facultades, los creo susceptibles de recibir hasta cierto punto los beneficios de la civilización...”*¹⁰

“Sin ir tan lejos como los experimentos de Fitz-Roy con los fueguinos, las observaciones de d'Urville y de sus oficiales apuntaban a la posibilidad de utilizar a los patagones como auxiliares de una eventual colonización francesa, a diferencia de expediciones británicas y americanas que los emplearían como auxiliares en la cacería de focas y ballenas.

*“Luego de permanecer más de un mes en el Estrecho de Magallanes, dedicados a trabajos de hidrografía, observaciones físicas e historia natural, abandonamos el 8 de enero este famoso canal y favorecidos por un lindo tiempo y un buen viento durante las jornadas del 9 al 10 seguimos a una milla de distancia la costa occidental de la Tierra del Fuego hasta el Estrecho de Lemaire, haciendo un levantamiento exacto de su dirección y de todos sus accidentes”.*¹¹

A partir de entonces d'Urville se dirigió rápidamente hacia las regiones australes, divisando las primeras montañas de hielo el 15 de enero, en los 58° de latitud sur. El 17 pasaron a algunas millas de distancia de la Isla Clarence, aunque la neblina les impedía divisarla. Al salir de esa neblina los hielos flotantes se hicieron más numerosos obligando a las naves a realizar complicadas maniobras para evitarlos. Aún así el avance hacia el Sur se hizo a un ritmo acelerado hasta alcanzar los 64° de latitud sur. Luego, el 22 de enero al amanecer, se vieron enfrentados a una barrera compacta de hielos que se extendía hasta donde se perdía la vista del sudoeste hasta el noreste.¹²

D'Urville bautizó esta barrera de hielo como *banquise*, expresión utilizada por los pescadores de bacalao franceses para designar la gran barrera de hielos en el hemisferio norte. Vale la pena destacar que la primera identificación científica de la barrera de hielo antártica fue hecha por el ingeniero hidrógrafo de la expedición, Clément Adrien Vincendon Dumoulin¹³ en su cartografía de estos mares.

⁸ Du Buzet o Du Bouzet (Joseph Fidèle Eugène), nacido el 19 de diciembre de 1805. Alumno de tercera clase (1820-1822), ascendió a guardiamarina el 29 de octubre de 1826 y fue promovido a teniente de navío el 26 de abril de 1831. Capitán de corbeta el 21 de diciembre de 1840, ascendió a capitán de navío el 22 de julio de 1848. Por decreto del 22 de marzo de 1854 fue nombrado gobernador de los establecimientos franceses de Oceanía. Contraalmirante en 1858.

⁹ DU BUZET en J. DUMONT D'URVILLE, *op.cit.*, paginas 235-240.

¹⁰ A.N.BB.4.1009, rapport sur les opérations de la campagne de l'*Astrolabe* et de la *Zélée*, depuis le port de Río de Janeiro jusqu'à

l'arrivée à Valparaiso, DUMONT D'URVILLE, 25 mai 1838.

¹¹ A.N. BB.4.1009, Dumont d'Urville au Ministre de la Marine, rade de Conception, le 10 avril 1838.

¹² *Idem.*

¹³ Vincendon Dumoulin (Clément Adrien) nació el 4 de marzo de 1811. Ingresó a la Escuela Politécnica en noviembre de 1831 y participó en el segundo viaje del *Astrolabe* junto a Dumont d'Urville en calidad de ingeniero de tercera clase. Era un ferviente partidario de la ocupación francesa del Estrecho de Magallanes como medio de fortalecer la posición de Francia en Oceanía. Es coautor de dos libros: VINCENDON DUMOULIN et DESGRAZ: *Les îles Marquises ou Nuka Hiva*, A. Bertrand, Paris 1843 y *Les îles Tahiti*, 2 vol., Paris 1844. Luego de la muerte de D'Urville, fue Vincendon quien terminó de redactar y publicar el relato de la expedición.

Las corbetas siguieron la barrera de hielo hacia el Este a una o dos millas de distancia durante 240 millas, trayecto que fue conduciendo a las corbetas hacia el noreste, a los 61°S de latitud, hasta alcanzar las islas Orcadas. Luego de algunos días a la altura de este archipiélago y con la esperanza que el verano más avanzado hubiese producido un cambio favorable en el estado de los hielos, el 2 de febrero, d'Urville decidió hacer una nueva tentativa hacia el sur. El 4 de febrero la barrera de hielos hizo nuevamente su aparición a los 62°S. Viendo un espacio en medio de los hielos, d'Urville decidió internar a las dos corbetas al interior de la barrera. Al día siguiente estaban atrapados en un lago interior. Luego de dos días de esfuerzos las corbetas se encontraban casi inmovilizadas por los hielos. El 9 de febrero un viento violento del Sur-Sur-Este salvó a los expedicionarios de una muerte segura.

*“Inmediatamente después de escapar de nuestra prisión seguimos de muy cerca la barrera a 300 millas de distancia más o menos sin dejar que se produjera ningún vacío. Esta vez corría en forma uniforme de Oeste a Este, sin ofrecer la menor apariencia de un pasaje. El 15 de febrero, alcanzado el grado 33 de longitud, habiendo cruzado por todos los lugares donde Weddell pretendía haber penetrado sin haber visto ningún banco de hielo y viendo la barrera tomar la dirección del Norte, hacia las Islas Sandwich, juzgué que era tiempo de abandonar este penoso reconocimiento...”*¹⁴

En seguida los expedicionarios se dedicaron a realizar levantamientos de las islas Orcadas y parte de las Nuevas Shetland del Sur, descubriendo la Tierra de Joinville (en realidad una isla), la Tierra de Luis Felipe y la isla Rosamel. Finalmente, cruzaron el Estrecho de Bransfield en su totalidad, hazaña que aún no había sido realizada por ninguna otra nave de guerra, antes de emprender la retirada, el 7 de marzo de 1838, y abandonar definitivamente las regiones australes.

Al llegar a Talcahuano, los oficiales del *Astrolabe* y la *Zélée* fueron invitados a una cena por el comandante de la fragata inglesa *President* y presentados al almirante Ross, comandante de la Estación naval británica en Sud-América. Los ingleses siguieron con interés el itinerario de las naves y sus alabanzas contentaron a los expedicionarios, sensibles a las críticas que anticipaban de parte del mundo científico francés. D'Urville, por su parte, atribuyó la actitud de los ingleses al alivio de constatar que la expedición no había superado la meta alcanzada por Weddell.

Expedición científica por excelencia - a no ser por su misión de protección y estudio de la pesca ballenera - Dumont d'Urville no fue encargado, como otros comandantes, de tareas concretas en el contexto de la política francesa en el Pacífico, como el transporte de correspondencia y agentes consulares y la visita de puertos estratégicamente importantes para la expansión comercial.

A pesar de la primacía de esta motivación científica, no se puede ignorar el interés de Dumont d'Urville respecto al Estrecho de Magallanes, que trascendía su curiosidad por la botánica y los indios de la región, y que luego se concretaría en un claro llamado a favor de una toma de posesión en el relato de la expedición: *Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et La Zélée exécutée par ordre du Roi pendant les années 1837, 1838, 1839 et 1840*, publicado en París a partir de 1841.

A ello se debe agregar que la experiencia magallánica, que se prolongó durante un mes, convertiría a numerosos oficiales de su expedición a las ideas de d'Urville, creando un fuerte lobby a favor de la ocupación del Estrecho al interior de la Armada francesa.

A su vez, los descubrimientos en la Antártica americana, y la esperanza de explotar los recursos

¹⁴ A.N. BB.4.1009, Dumont d'Urville au Ministre de la Marine, rade de Conception, le 10 avril 1838.

marinos del Estrecho Bransfield, servirían como un argumento adicional para los defensores de la ocupación de la región de Magallanes, tal como lo señalaría algunos años más tarde Vincendon Dumoulin:

*“Hoy en día el monopolio de esta industria (pesca ballenera y de focas) pertenece por completo a los ingleses que están asentados en las Islas Malvinas; pero el Estrecho de Magallanes ofrece desde ese punto de vista ventajas incuestionables, y si un asentamiento fuera creado ahí, el aceite y las pieles de focas serían una de las mayores fuentes para la industria. Las islas Shetland, el Estrecho de Bransfield, las Tierras de Luis Felipe son los lugares de esta parte de las regiones australes donde las focas y las ballenas parecen más abundantes”.*¹⁵

Argumento tradicional para captar simpatías al interior de la Armada, la rivalidad con Inglaterra se transformaría en la década de 1840 en el más poderoso obstáculo a los proyectos de colonización del Estrecho, especialmente por el temor a una reacción decidida de la Albión.

En lo que respecta a los resultados de la exploración antártica fueron resumidos por el propio d’Urville en el relato impreso de la expedición:

“Para evitar toda especie de mal entendido y cortar de raíz las objeciones y recriminaciones malintencionadas que podrían ser alegadas por personas mal dispuestas hacia nuestros trabajos, confesaré yo mismo que esta primera tentativa fracasó totalmente en cuanto al objetivo principal y casi especial que se le había asignado. Se trataba, como lo hemos dicho a menudo, de dirigirse sobre las huellas de Weddell y buscar superarlas para acercarse cuanto fuera posible al Polo austral. Lejos de poder alcanzar el límite de éste inglés, fuimos detenidos constantemente por la barrera de hielo sólida e impenetrable desde los paralelos 64° y 63° de latitud austral. Intentamos en vano penetrar, tres veces, al interior de esta barrera de hielo, dos veces conseguimos liberarnos sin demasiado esfuerzo, pero la tercera vez nos quedamos encerrados y sólo fue gracias a una eventualidad, sobre la cual sería imprudente confiar, que logramos escapar de nuestra cárcel de hielos.

(...) si hubiese anticipado la suerte que me esperaba en mis tristes y estériles búsquedas hacia el Este, me habría dirigido de preferencia hacia el Oeste, y habría sido de gran interés verificar los límites orientales de la Tierra de Luis Felipe o al menos el punto donde la barrera de hielos se solda a los hielos que deben cercar su costa.

Entonces me pareció que lo mejor que podía hacer era completar la exploración de las islas Orcadas y extender mis reconocimientos a las islas Nuevas Shetlands del Sur e incluso a las tierras indicadas en forma vaga hacia el Sur.

*A pesar de los numerosos contratiempos, el descubrimiento de la Tierra de Luis Felipe, de las islas e islotes que la acompañan, es un fruto de esta resolución y en opinión de numerosas personas, este descubrimiento puede contrarrestar los grados (de latitud) a los que se debió renunciar...”*¹⁶

Si las conclusiones de Dumont d’Urville, sustentadas también en los estudios de su ingeniero hidrógrafo y de otros miembros de expedición, dejaban entreabierta la perspectiva de futuras expediciones polares, el informe de otro oficial, el teniente de navío Gustave de Roquemaurel¹⁷, colocaba una lápida mortuaria sobre la

¹⁵ A.N. Papiers Guizot, 42 AP 6, Pacifique et Océanie.

¹⁶ J. DUMONT D’URVILLE, *op.cit.*, tome I (deuxième partie), p. 169-171.

¹⁷ ROQUEMAUREL (Louis-François-Gustave-Marie-Auguste de), nació en Toulouse el 20 de septiembre de 1804 y participó en la expedición a las Tierras Australes en calidad de segundo comandante del *Astrolabe*. Autor de *Excursion vers le pôle austral* par M. G. Roquemaurel, Toulouse, 1868.

“quimera del rey” al descartar casi toda potencialidad de explotación comercial en las regiones antárticas sudamericanas; y expresar su escepticismo acerca de los pretendidos resultados de la investigación magnética en la Antártida como contribución de interés para la ciencia global.¹⁸

Los resultados de la excursión hacia el Polo austral eran manifiestos y, junto con sus posteriores descubrimientos en la Tierra de Adelia, transformarían a d’Urville en uno de los mayores exploradores antárticos del Siglo XIX: la expedición acompañó a la barrera de hielo durante más de doscientas cuarenta millas, se realizaron importantes levantamientos de las islas Orcadas y Nuevas Shetlands del Sur, se descubrió la Tierra de Joinville y se reconoció la Tierra de Luís Felipe, apenas avistada por los balleneros.

Sin embargo, la imposibilidad de superar el límite establecido por Weddell, la sensación de haber sacrificado a esa quimera un reconocimiento más completo de la Tierra de Trinidad y la certeza que de haber dirigido sus pasos hacia el Oeste hubiera alcanzado una latitud tanto o más avanzada que las de Cook, Bellingshausen y Biscoe, atormentarían durante largo tiempo al explorador francés.

De esta manera vemos que la expedición a las Tierras Australes estuvo condenada desde el comienzo, presionada por la búsqueda de objetivos inconciliables. Por un lado estaba la ambición del rey Luís Felipe, influido por las publicaciones de Weddell y secundado por su Ministro de la Marina, de transformar a la expedición en una empresa de prestigio destinada a superar la marca alcanzada por el navegante inglés.



Observatorio de Puerto del Hambre que sirvió de base para las operaciones antárticas de la expedición de d’Urville
(dibujo de Lebreton)

¹⁸ A.N. 5 JJ. 144 (serie hidrográfica), Diario del teniente Roquemaurel, *Astrolabe* 1837-1840.

Por otra parte estaba la ambición de la Academia de Ciencias de París, impulsada por Freycinet, de aprovechar esta expedición para realizar un riguroso reconocimiento de las tierras de Graham y Alejandro I para confirmar la existencia de un continente antártico.

Finalmente estaba el dilema de d'Urville, tironeado entre el deseo profesional de cumplir fielmente sus instrucciones, con la obsesión de superar la meta de Weddell, que en su íntimo fuero no merecía credibilidad, y la ambición de aprovechar la incursión hacia el mar austral para explorar hacia el Oeste las tierras que habían captado la atención de grandes nombres de la exploración antártica. Resulta revelador que en el primer informe al Ministro de la Marina después de la aventura polar, d'Urville se limitó a mencionar que *“entre los 63° y 64° de latitud, en el espacio de 180 millas, hicimos el reconocimiento de tierras hasta entonces completamente desconocidas”*, sin aludir directamente al descubrimiento de la Tierra de Luís Felipe, de la Tierra de Joinville y de la isla Rosamel¹⁹. Omisión intencional para no dar pie a eventuales acusaciones de haber descuidado sus instrucciones en busca de gloria personal.

Pero el estado de los tripulantes del *Astrolabe* y la *Zélée* no permitían a d'Urville seguir explorando hacia el Oeste:

*“Nuestros marinos habían sufrido tanto, habían quedado tan extenuados en el transcurso de nuestra penosa navegación y su ánimo parecía tan profundamente minado, que sentí que no habrían soportando nuevos esfuerzos. Varios de ellos se habrían convertido infaliblemente en víctimas de mi obstinación y habría comprometido la salud de mis marineros. Sin un motivo razonable, ni siquiera excusable, no podía pensar en hacer en nombre de mi sola vanidad los sacrificios que había hecho en favor del interés de la ciencia y del cumplimiento de mis instrucciones...”*²⁰

Con todo, mientras se alejaba de las regiones antárticas d'Urville ya tenía en mente una nueva incursión a los mares australes, esta vez al sur de Tasmania, en busca del Polo magnético, una aventura que lo llevaría a descubrir la Tierra de Adelia.

Sólo la competencia desatada a comienzos del siglo XX lograría remecer las fibras del orgullo francés. No obstante, cuando Charcot resolvió emular a d'Urville, no se aventuró en el mar de Weddell sino que emprendió un reconocimiento sistemático de la costa suroeste de la Península Antártica hacia la “Tierra de Alejandro I”. No lo guiaba ya la “quimera del rey” sino las interrogantes propuestas por Freycinet y las propias páginas escritas por d'Urville cuando expresaba su amarga decepción por no haber podido completar la exploración de la “Tierra Trinidad” ni sobrepasar allí el paralelo 64° S.

¹⁹ A.N.BB.4.1009, Dumont d'Urville au Ministre de la Marine, rade de Conception, le 10 avril 1838.

²⁰ J. DUMONT D'URVILLE, *op.cit.*, tome premier, (deuxième partie), p. 177.

Punta Arenas, un puerto para la Antártica. Expediciones de fines del siglo XIX e inicios del XX

*Sergio Lausic Glasinovic**

Introducción

La República de Chile toma posesión de las aguas y territorios del estrecho de Magallanes el 21 de septiembre de 1843. Uno de los frutos de esa expedición fue la fundación del primer poblado denominado Fuerte Bulnes. Por las condiciones poco adecuadas del terreno, para afianzar una colonización, se funda hacia fines de 1848 Punta Arenas, siempre sobre la costa del estrecho y en la península de Brunswick. Esta localidad se transforma en un vital puerto para las comunicaciones interoceánicas, principalmente hasta la apertura del canal de Panamá. Así Punta Arenas, en rápido crecimiento de fines del siglo XIX e inicios del XX, se convierte en un puerto estratégico en el ámbito de la navegación marítima. A su singular y expectante ubicación se debió su significación en las actividades antárticas que para ese período habían ganado en importancia y popularidad a nivel mundial.

Son varias las expediciones antárticas que están presentes en las aguas de la Patagonia occidental y oriental, mucho antes de la propia fundación de Punta Arenas. Loberos, foceros y balleneros recorrían sus canales y surcaban sus aguas buscando abrigo y abastecimientos en agua y leña. La aparición de Chile, heredero de los derechos sobre las posesiones españolas en esas latitudes, abre un nuevo escenario que permitirá, con Punta Arenas, una antesala a sus derechos antárticos y un punto de apoyo para todas las expediciones antárticas que crecieron en ambiciones y resultados.

El trabajo en cuestión presenta algunas de las expediciones a las aguas y territorios subantárticos y antárticos, que utilizaron el puerto de Punta Arenas como centro o paso de sus operaciones. Estas son las de Otto G. Nordenskjöld, la de Adrián de Gerlache en el *Bélgica*, la de Jean B. Charcot y el *Pourquoi pas?* la de la corbeta argentina *Uruguay*, la de Robert T. Scott y su *Discovery*, la del ruso Sergio Gaimán y finalmente la presencia de Ernest Shackleton y el salvamento de sus compañeros en la nave chilena *Yelcho*, con el Piloto Luis A. Pardo.

Como fuente de información y análisis histórico se utilizaron las diversas publicaciones periódicas que se editaban en la zona, las que registraron el paso y presencia, como las actividades de estas expediciones en Punta Arenas y las peripecias de sus viajes para alcanzar los objetivos deseados. Estas publicaciones son preferentemente “El Magallanes”, “El Comercio” y “Chile Austral”, todas ediciones periódicas de la capital del Estrecho.

El material es significativo y lleno de antecedentes, situación muy peculiar, ya que en el resto de las publicaciones chilenas no existía igual cantidad y calidad de información sobre estas expediciones. La prensa magallánica logra con ello demostrar la significación del momento histórico que se está viviendo a nivel mundial, con los alcances y logros de estas expediciones, como a su vez demostrar la importancia del puerto de Punta Arenas como punto a considerarse en el desarrollo de estas mismas expediciones, tanto en esos momentos como en el futuro.

* Académico de la Universidad de Magallanes, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. slausic@yagan.fh.umag.cl

Los archivos utilizados y sus respectivas hemerotecas son Biblioteca Municipal, Casa Editorial y Periódica “La Prensa Austral”, Instituto de la Patagonia (Universidad de Magallanes), y Museo Salesiano “Maggiorino Borgatello”, todos ellos de Punta Arenas.

1. La expedición de Otto G. Nordenskjöld

Se trata de la expedición de este científico sueco quien realizó investigaciones científicas junto al Dr. Oxel Ohlin, sobre la Tierra del Fuego, como así lo informa la prensa en 1896. Llega a Punta Arenas, procedente del área de San Sebastián, en Tierra del Fuego, donde se encuentra operando desde hace un tiempo. Los comentarios se refieren a que el propio Nordenskjöld se encuentra aún en Río Grande, en el establecimiento de la Misión Salesiana.

“Han tropezado con grandes dificultades para la conducción de provisiones. En San Sebastián y playas vecinas trabajan como 40 mineros que obtienen por término medio un kilo por semana de oro muy a menudo. Calculan que al sur de Río Grande no hay menos de 2000 a 2.500 indios”.¹

Junto a lo anterior se entrega información sobre los trabajos y estudios zoológicos efectuados por el Dr. Oxel Ohlin, compañero de Nordenskjöld.

Sobre las expediciones europeas, como la que se está analizando, la prensa magallánica recoge sus propias opiniones, ya sea de sus significados, como de la falencia de la presencia de científicos chilenos. Al respecto se dice:

“... han hecho una buena cosecha de objetos y muestras de productos de todos los reinos de la naturaleza con lo que se enriquecerán los museos de Europa y los gabinetes de los sabios del viejo continente, quienes vendrán después o nos enviarán sus libros a enseñarnos la historia natural y la climatología de nuestro país”.²

Insistiendo sobre este tema, la prensa de Punta Arenas efectúa una crítica sobre esta situación en el Chile del momento:

“Exploremos pues, pero hagámoslo nosotros. Lo que hoy sucede es simplemente ridículo: cargamos con buena parte de los gastos de las expediciones en forma de franquicias de todo género, transporte en buques del Estado con los desembolsos consiguientes y nos quedamos mirando a la luna o muy satisfechos con copiar de una revista científica extranjera, la descripción de las maravillas descubiertas en la Patagonia”.³

Sobre el propio explorador se dice que está a cargo de la expedición a Tierra del Fuego, expresando: “Es un joven de 23 a 24 años, alto, delgado, de buena figura. Tiene el título de geólogo de la Universidad de Estocolmo. Vienen a cargo de la Sociedad Geográfica de Estocolmo.”⁴

Sobre esta misma expedición se entrega información diciendo que sus trabajos han sido publicados en revistas especializadas europeas. Es decir, hay un seguimiento de la noticia y de sus participantes. Lo anterior nace de la afirmación que en la publicación “Natural Science” editada en Londres, en su volumen XI, N° 5 páginas 172 a 181, aparece un artículo con el título de “Un zoólogo en Tierra del Fuego”, cuyo autor es el Dr. Oxel Ohlin. Este investigador publica así sus excursiones y alcances efectuados en Seno Almirantazgo, Río Grande, Ushuaia, e incluso en el área continental de Ultima Esperanza y otros lugares. Logró con ello formar una colección de 1300 frascos con material de la región magallánica y fueguina.

¹ *El Magallanes*, 26 de enero de 1896.

² *El Magallanes* 05 de julio de 1896.

³ *Idem*.

⁴ *El Magallanes*, 27 de agosto de 1896.

Sobre el particular expresa Oxel:

“.., deseo ofrecer mis gratos reconocimientos a los funcionarios chilenos de Punta Arenas, al Gobernador Señoret, y al capitán Gómez del *Errázuriz*, quienes sin parecido a país alguno de Europa, pusieron buques a mi disposición y me dieron otras oportunidades de hacer exploraciones. Me complazco también en consignar mi gratitud hacia el capitán Fontaine, los tenientes Portaluppi, Valderrama, Sánchez y el piloto Hyden del *Cóndor* y el *Huemul*. Sin su bondadosa ayuda, mis colecciones zoológicas habrían sido bien poca cosa”.⁵

Como se ve, de estas publicaciones se deduce la importancia que tuvo en su momento la ayuda asignada a estas expediciones, en concreto a la de Otto Nordenskjöld, por las autoridades chilenas residentes en el Territorio de Colonización de Magallanes, como de los aportes en navegación y transporte.

2. Expedición de Adrián de Gerlache y el *Bélgica*

Una de las primeras informaciones que aparecen en la prensa local se refieren al arribo previo a la expedición, de E.G. Racovitza, naturalista que esperará la llegada del *Bélgica*. Se entregan interesantes datos biográficos sobre la personalidad del investigador, entregándole sus saludos de bienvenida. Con ocasión de la presencia del expedicionario, la prensa expresa como un comentario a la situación informativa a nivel nacional chileno:

“... Si el *Bélgica*, como punto de partida de su expedición al Polo Sur, hubiera elegido no a Punta Arenas, sino a otro puerto de cualquier otro país, estamos seguros que los grandes diarios de este país habrían enviado sus corresponsales para tomar datos e informarles. Estimamos como un honor para Chile que haya sido elegido Punta Arenas para punto de partida de este atrevido viaje, y como tal merecía el *Bélgica* más consideraciones”.⁶

El arribo de la nave *Bélgica* se produce el uno de diciembre y su comandante es el Teniente Adrián de Gerlache.⁷

Se trata, de acuerdo a la información de prensa, de un ballenero de 400 toneladas y construido para resistir la presión de los hielos, en especial la proa que se halla protegida con ganchos y planchas de acero. Esto último es importante recalcarlo, ya que con posterioridad será decisivo para evaluar los resultados de la expedición belga.

Se continúa informando que las provisiones se calculan para un período de tres años y, en cuanto al carbón, su abastecimiento será en Punta Arenas o incluso Australia. Entre las novedades técnicas que se consideran para el éxito de la expedición, se expresa la posibilidad del empleo de pequeñas habitaciones de doble muralla, rellenas con musgo y que se utilizará como morada de los expedicionarios. Estas construcciones son del tipo desarmable y están provistas de su propio mobiliario. Una novedad es la comunicación entre las viviendas por medio del teléfono.⁸

Con respecto a la tripulación también se entregan antecedentes importantes. Primeramente se trata de 24 expedicionarios, a cuya cabeza se encuentra Adrián de Gerlache, de treinta años de edad. Acompaña una biografía más extensa sobre este comandante.⁹

⁵ *El Magallanes*, 27 de diciembre de 1896.

⁶ *El Magallanes* 07 de noviembre de 1897.

⁷ *El Magallanes* 01 de diciembre de 1897.

⁸ *El Magallanes*, 02 de diciembre de 1897.

⁹ *El Magallanes*, 02 de diciembre de 1897.

Otros expedicionarios que se embarcaron en el *Bélgica* y cuyos nombres se consignan en las noticias son G. Lecointe como Segundo Comandante, de veintiocho años, ex miembro del ejército belga y en el último tiempo empleado del observatorio de París; H. Arctowsky, oceanógrafo y meteorólogo, procedente de Varsovia y con estudios en Lieja y París; E. Danco, observador magnético y fotógrafo, quien contribuyó en gran parte a la organización de la expedición; E. Racovitza, zoólogo y botánico, que había arribado con anterioridad, habiendo servido en el ejército de Rumania; A. Dobrowolski, glaciólogo polaco; F. Cook, cirujano, norteamericano, quien competiría con el Teniente Peary en la expedición hacia el Polo Norte; R. Amundsen, Segundo Oficial, noruego y futuro conquistador del Polo Sur; J. Malaertz, Tercer Oficial y los ingenieros H. Somers, J. Duvivier y M. Van Rysselberghe, quien terminaría radicándose en Chile; contra-maestres, H. Tomers, M. Warzee, A. Tollefsen; cocinero, J. Van Damme; mayordomo, L. Michote; marineros, F. Dam, H. Johansen, J. Van Mirlo, G. Dufour, A. Wiencke y J. Koren.¹⁰

Del listado de los expedicionarios y miembros de la tripulación se puede constatar que muchos de ellos son personas que tenían experiencia en este tipo de expediciones y que además son conocidas por hechos posteriores ligados a la historia antártica. Se constata además que al saberse del arribo de esta expedición, "... se enarboló la bandera nacional en los edificios públicos y particulares. Se veía flamear también en alguna casa la bandera belga. A mediodía del jueves, el señor de Gerlache visitó al Gobernador del territorio en su sala de despacho, visita que fue correspondida el sábado en la mañana por el Secretario señor J.B. Contradi".¹¹

Aneecdótico resulta destacar la posibilidad de utilización de palomas mensajeras, dos en concreto, donadas por el vecino francés Paute, de las cuales una se soltará en el cabo de Hornos y la otra en isla Alejandro.¹²

La estadía del *Bélgica* en el puerto permitió que varios de sus expedicionarios recorrieran la región y se formaran una idea de sus potencialidades de orden científico y económico. De esta manera el Dr. Racovitza efectuó algunas excursiones. La primera a Ultima Esperanza en la que acompañó al Perito Moreno, experto argentino en las tierras patagónicas. La siguiente fue al área de la ciudad Rey Don Felipe, más conocida en esos momentos como Puerto del Hambre. Sobre estas excursiones expresó la prensa, recogiendo expresiones del Dr. Racovitza:

"Tenemos datos para afirmar que ha quedado muy satisfecho de esta región y declara que se la ha pintado, sin razón, por algunos viajeros, con colores sombríos, que no merece bajo ningún aspecto. Aún más, desde el punto de vista botánico la encuentra sumamente interesante y la estima como un vasto campo de estudio para un especialista"¹³

Igualmente el Dr. Arctowsky aprovechó de visitar los yacimientos carboníferos al interior del valle del río de las Minas, como los lavaderos de oro que se explotaban en su lecho. Junto al Dr. Cook se embarcaron en el vapor *Vichuquén* para dirigirse a Pecket Harbour, acogiendo una invitación del Sr. M. Braun. Lo anterior le permitió hacer algunas observaciones sobre la formación geológica del área patagónica, recogiendo algunas muestras para la colección del Museo de Bruselas.

También hubo tiempo para las reuniones de camaradería y los oficiales fueron agasajados en el fundo Chabunco por el vecino E. Bays y señora, junto a D. E. Piña y D.A. Ladouch.¹⁴

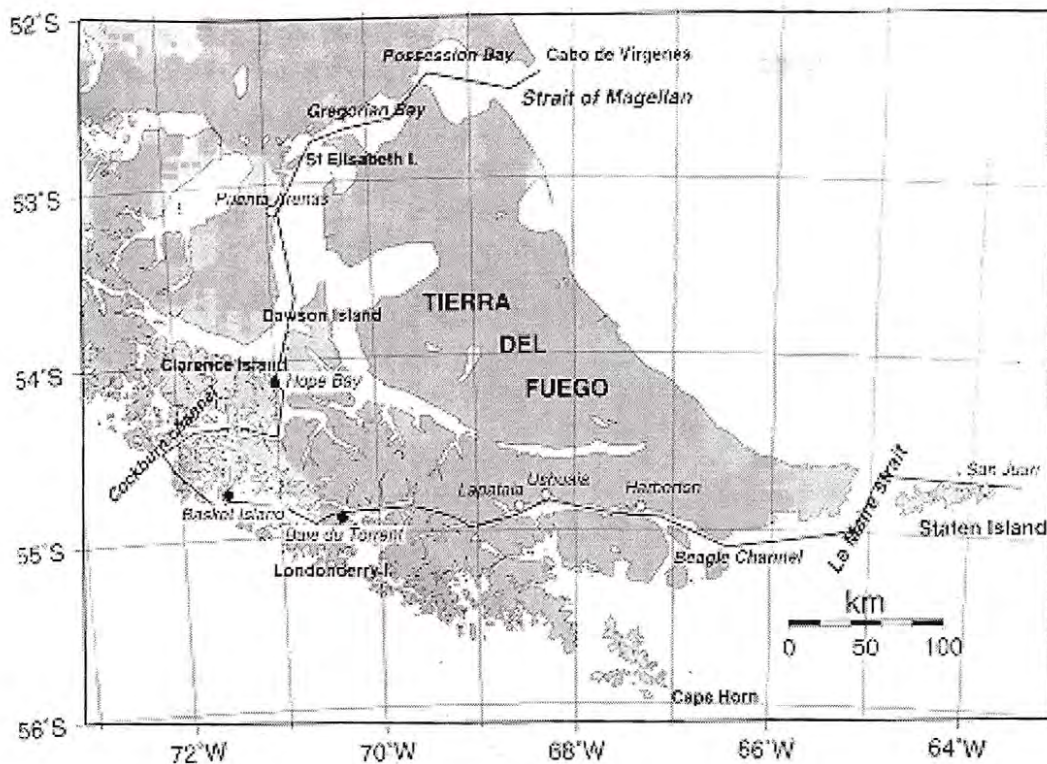
¹⁰ *El Magallanes*, 05 de diciembre de 1897

¹¹ *Idem*

¹² *Idem*

¹³ *El Magallanes*, 09 de diciembre de 1897

¹⁴ *El Magallanes*, 09 de diciembre de 1897



Navegación de la *Bélgica* por aguas chilenas escoltada por el buque *Toro* de la Armada Nacional

Sobre estos aspectos sociales se destaca además el homenaje del que fueron objetos los oficiales del *Bélgica* por el vecino magallánico W. Cutrze,

“con un espléndido lunch junto a algunas familias de nuestra sociedad en la hijuela del señor Buck. Los oficiales sacaron algunas vistas fotográficas del lugar en que se efectuó la fiesta y de la concurrencia, retirándose después de las 6,1/2 de la tarde”.¹⁵

Finalmente se registra el zarpe después de una estadía de catorce días. Todo ese tiempo lo dedicaron fundamentalmente a hacer los arreglos para el largo viaje, como ser el acopio de carbón, arreglo del instrumental y similares. Se dirigió el *Bélgica*, en un primer momento, hacia Ushuaia donde igualmente se aprovisionó de carbón. La idea que circula es alcanzar un punto más avanzado en el área Antártica y dejar una comisión para invernarse y dirigirse posteriormente con la nave hacia Punta Arenas o Australia. Agrega la prensa como despedida:

“Que la suerte proteja a los atrevidos e inteligentes exploradores, son nuestros deseos”,¹⁶

Durante el transcurso de la expedición se dieron algunas noticias sueltas sobre la suerte corrida por la expedición belga con contenidos contradictorios, pero hacia fines de marzo de 1899 se entrega la información del regreso del *Bélgica* al puerto local, después de una ausencia de 15 y medio meses.

De acuerdo a la versión que entregó el Segundo Comandante Jorge Lecointe, la ruta que se utilizó desde el zarpe de Punta Arenas fue la siguiente: se navegó hacia el sur por el Magdalena sound, Brecknock y canal Beagle. Se efectuaron recaladas en Lapataia y Ushuaia. Siguen rumbo a Isla de los Estados, en San Juan de Salvamento. Se continuó hacia el sur realizando trabajos de sondeos desde Tierra del Fuego hasta isla Graham. Siguió hasta bahía Hughes, explorando y constatando su posición geográfica, continuando hasta los 65° Latitud Sur. Se llega hasta la isla Pedro I, donde por razones del iceberg presente

¹⁵ *El Magallanes* 16 de diciembre 1897.

¹⁶ *Idem*

no se puede continuar. Posteriormente logran entrar en el pack-ice hasta el 71° 36', donde bloqueados por el hielo, pernóctan el invierno de 1898. Las condiciones climáticas son rudas y la temperatura desciende en septiembre a los -43° C. Las condiciones de estadía fueron difíciles. Se logran cazar algunos pingüinos con lo que se obtiene carne fresca. El 14 de marzo lograron zafarse de la situación y trasladarse a Pedro I, seguir a cabo de Hornos y de ahí a Punta Arenas. Informa este oficial a la prensa local, además, el fallecimiento del teniente de Artillería Emilio Danco, por una afección cardíaca. Era el observador magnético y fotógrafo de la expedición. También el fallecimiento, por accidente, de Augusto Wincke, marinero noruego. Sus intenciones al arribar al puerto magallánico es efectuar trabajos de reparación.

“Necesita vararse para calafatearse y limpiar sus fondos porque hace agua”.¹⁷

De estas noticias se puede inferir los graves contratiempos que tuvo la expedición belga y las condiciones extremas que hicieron casi fracasar y naufragar a la nave. La decisión de llegar a Punta Arenas revela el interés de que la nave sea revisada en el puerto magallánico, antes de proseguir rumbo hacia Europa. Estas afirmaciones efectuadas en el puerto fueron corroboradas por otras reproducidas por Wiencke “El Courier” de la Plata. Más adelante, se afirma que continuará el *Bélgica* hacia Buenos Aires, donde se le someterá a reparaciones en su casco ya que tiene una vía de agua, efecto de los destrozos por las presiones del hielo que le produjeron un daño en su estructura.

Mientras tanto, algunos de los integrantes retornan o se dedican a labores de investigación en el área local. El Dr. Arctowsky, geólogo y el asistente del laboratorio, regresan a Europa en un vapor alemán de la carrera transoceánica. El Dr. Cook, cirujano, se traslada hacia Ushuaia, para efectuar estudios étnicos de los grupos indígenas locales. El Dr. Racowitza, observó, en las áreas antárticas, los campamentos de pingüinos y recogió muestras geológicas, de flora como musgos y líquenes denominados “yerba de la nieve”.¹⁸

El zarpe definitivo del *Bélgica* se efectuó el 27 de mayo a las 11,40 AM, con destino a Montevideo y posteriormente a La Plata donde recibirá reparaciones a su casco. En Punta Arenas logró permanecer cerca de tres meses, lo que revela la seriedad de sus destrozos. Alcanzará el puerto de Amberes, su destino final, el domingo 05 de noviembre de 1899, revelador todo esto de la gravedad de las averías sufridas por la presión de los hielos antárticos.¹⁹

En Punta Arenas se seguirá proporcionando informaciones en la prensa sobre esta expedición, las que fueron entregadas por el Dr. Frederick A. Cook y traducidas del alemán por M.M. y reproducidas por “El Magallanes”.

3. La corbeta *Discovery*

Otra expedición de importancia histórica en las navegaciones antárticas, es la efectuada por la corbeta inglesa *Discovery*. Esta nave arriba a las 2.00 de la madrugada del 08 de julio de 1904. Procedía de Nueva Zelandia, en un viaje de 30 días, antes de seguir a Malvinas y de ahí a Londres. La nave de unas 600 toneladas, propulsada a vela y a vapor, posee una dotación de 47 hombres al mando del ya conocido capitán Robert T. Scott y su misión fue entregar correspondencia al correo de Punta Arenas, donde el capitán y un oficial depositaron cerca de 400 cartas. La lejanía de los viajes y la prolongación de ellos por muchos meses, donde la imposibilidad de comunicación hacia los centros poblados era muy difícil, entregaba a Punta Arenas una gran tarea como puerto, la de ser centro de entrega y recepción de correspondencia. Lo anterior apoyado por la secuencia de la presencia de diversas compañías navieras que efectuaban

¹⁷ *El Magallanes*, 30 de marzo de 1899.

¹⁸ *El Magallanes*, 11 de marzo de 1899.

¹⁹ *El Magallanes*, 28/05 y 21/12/1899.

la ruta de navegación entre Europa y las tierras americanas del Pacífico. En este caso la *Discovery* había estado tres años en los mares antárticos y regresaba sin ninguna noticia importante que comunicar a la Gobernación Marítima, partiendo ese mismo día hacia Port Stanley. La prensa local daba la bienvenida en especial al capitán Scott. Se reproduce información emitida en La Nación de Buenos Aires y que fuera escrita por otro integrante de relevante presencia en la historia antártica, el Teniente Shackleton.

Zarpó, como se señaló el mismo día del arribo, a las 14,30 horas, agregándose que no se pudo conseguir más información. Este interés estaba basado en la situación de falta de información sobre la suerte de estos expedicionarios, ya que por mucho tiempo no se tuvo noticias de ellos, temiéndose por su suerte. La presencia en el puerto no tuvo trascendencia, ya que no se conocía por la mayoría del público antecedentes sobre este buque explorador.²⁰

4. Informaciones desde Europa

Una información de relevancia que aparece en la prensa local, es aquella que reproduce los agradecimientos del gobierno del reino de Suecia, por la ayuda prestada a la expedición de Otto Nordenskjold, mientras estuvo en Punta Arenas. Esta misiva fue remitida desde Santiago al Gobernador del Territorio de Colonización de Magallanes, Carlos Borjes. En ella se expresa en uno de sus acápites:

“De vuelta a Suecia, el Dr. Nordenskjold se ha apresurado a presentar un informe al rey en el cual ha hecho notar la eficaz ayuda que su expedición halló en Punta Arenas. Y no contentas las autoridades de Punta Arenas de haber cumplido de una manera tan amable las órdenes recibidas de Santiago, han continuado dispensando hospitalidad y benevolencia a la nueva expedición que se envió a Suecia el año pasado en busca de la expedición de Nordenskjold. Esta expedición al mando del capitán Grylden, de la Marina Real, está igualmente de regreso desde hace poco, y este oficial no tiene sino los más amplios elogios por la acogida y facilidades que encontró en Punta Arenas...”²¹

Este expedicionario, sobrino de un famoso barón de igual apellido en Suecia, estuvo como se señalara más arriba en Tierra del Fuego. Posteriormente en la nave *Antarctic* efectuó una exploración en la península Antártica, siendo en febrero de 1903 aplastado por el hielo y obligado a levantar una cabaña en Cerro Nevado, desde donde fue rescatado.

5. La corbeta *Uruguay*

Una información interesante es aquella que consigna la recalada de la corbeta argentina *Uruguay*, a las once de la noche. Viene al mando del Capitán de Fragata, Ismael F. Galíndez. Había zarpado de Buenos Aires el 10 de diciembre en búsqueda de la nave *Le Francais*, que conducía al explorador Charcot. Se encontraba como segundo comandante, Jorge Jalour, quien en 1903, en la misma nave, participó en el recate de Nordenskjold. En esa ocasión la *Uruguay* al mando del capitán Irizar, rescató a los naufragos de la expedición de Nordenskjold en isla Paulet, en Snow Hill, a los 66° Latitud Sur.

Se afirma que la búsqueda de *Le Francais* es hasta ahora infructuosa, habiéndose estado en las Orcadas y bahía Decepción, donde Charcot debía haber dejado correspondencia, no teniéndose noticias de la expedición. Se alcanzó, en su búsqueda, los 64°46' Latitud Sur. Este navío efectuó en su momento escala en la Patagonia y Argentina lo adquiere, ya que había varado en una roca.²²

²⁰ *El Magallanes y El Comercio*, 08 y 09 de julio de 1904.

²¹ *El Magallanes*, 01 de agosto de 1904.

²² *El Magallanes*, 30 de enero de 1905.

6. La nave *Pourquoi pas?* del Dr. Charcot

A continuación aparece la expedición del *Pourquoi pas?* que comanda Charcot. Esta nave tipo ballenero estuvo en los mares antárticos alrededor de 14 meses, alcanzando los 70° Latitud Sur y en una Longitud de 120°. El arribo de la expedición francesa es el 11 de febrero de 1910. Visitaron la nave el Gobernador Marítimo y el Ayudante de la Gobernación, como el cónsul francés en la ciudad. La prensa local se congratula en saludar al “feliz e intrépido de los navegantes y exploradores franceses, gloria de su país y admiración de los pueblos civilizados, y lo felicita calurosamente por el éxito obtenido en su expedición, conjuntamente a los oficiales, tripulación y hombres de ciencias a bordo del buque”.²³

Esta nave ya había estado con anterioridad en Punta Arenas, desde donde zarpó el 16 de diciembre de 1908. En su itinerario hacia el sur recaló en isla Decepción el día 23 del mismo mes. Ahí se aprovisionó de carbón que le suministró la Sociedad Ballenera de Magallanes, como también de medicamentos. Este suministro lo efectuó el buque *Gobernador Bories*. Esta Sociedad podría considerarse continuadora de la primera concesión otorgada por Chile y al parecer de un Estado, como autorización de pesca hasta la zona antártica. Se concedió a Pedro Pablo Benavides el 31 de diciembre de 1902 y comprendía las islas Diego Ramírez y San Idelfonso.

Por su parte la Sociedad Ballenera de Magallanes poseía un Decreto del Gobernador de Magallanes de julio de 1906 que consideraba a la isla Elefante como base de operaciones y una autorización para operar en aguas antárticas incluyendo isla Decepción, concedida por Decreto Supremo. El capitán del ballenero era en ese momento Adolfo Andresen quien se hacía acompañar de su mujer Marie Betsie Rasmussen Johannesssen, la cual de este modo sería la primera mujer blanca presente en las aguas y territorios antárticos. Ella había nacido en Hamburgo y ambos, como matrimonio, tenían su residencia en Punta Arenas.²⁴

Al llegar a la Tierra de Graham el *Pourquoi pas?* sufrió una varadura grave.

“Haciendo esfuerzos inauditos, donde todos trabajaron en iguales condiciones, lograron zafar, después de tres días de producido el accidente”.²⁵

La nave continuó hacia el sur alcanzando la Tierra de Alejandro, sufriendo constantes choques con icebergs. Se efectuaron los trabajos de drenaje, sondajes y de coleccionar diversos materiales para las colecciones. Sorprendidos por el invierno fondearon frente a la isla Petermann, para pasar la estación. Por efectos de la presión del hielo el buque sufrió la pérdida del timón, debiéndose construir otro con los elementos de a bordo.

“Debido al mal estado de los hielos no fue posible usar los trineos automóviles; el motor a parafina que producía la electricidad en el buque y el bote automóvil funcionaron bien”.²⁶

Después de finalizar el invierno retornaron a Decepción para reabastecerse de carbón y continuaron hacia las islas Shetland del Sur y alcanzando hacia el sur la isla Pedro I. Alcanzaron los 71° de Latitud Sur, pero la nave no pudo ser reparada de la avería que hacía agua.

El buque ha demostrado cualidades náuticas inmejorables”, expresó el señor Charcot.²⁷

Como traductores de las entrevistas y escritos en los que la prensa se apoyaba destacan los nombres de Bertrand Baylac y Pablo Grisanti.

Algunos actos sociales destacados fueron el almuerzo de honor del Sr. Gobernador del Territorio

²³ El *Magallanes* 11 de febrero de 1910.

²⁴ El *Magallanes*, 05 de marzo de 1947.

²⁵ El *Magallanes*, 12 de febrero de 1910

²⁶ *Idem*

²⁷ *Idem*

Chaigneau, como también el que le otorgó la colonia francesa residente, en el Hotel France. Ofreció la manifestación Antonio Beaulier, quien entre otros conceptos expresó en esa ocasión:

“... que los franceses de Magallanes en forma sencilla quisieron demostrar su admiración por sus compatriotas que con orgullo pasearon el pabellón de su país por lejanos e inhóspitos mares”²⁸

Esta nave de la expedición antártica francesa zarpó desde Punta Arenas el 25 de febrero de 1910, teniendo como itinerario de retorno a Europa los puertos de Buenos Aires y Río de Janeiro.

La prensa local reproduce con posterioridad una carta del explorador Charcot, dirigida al Gobernador Chaigneau:

“Mi querido Gobernador: me es muy grato comunicaros que sin objeción alguna y atendiendo a mi solicitud, el Gobierno francés os ha nombrado Caballero de la Legión de Honor. Vuestra entrada en esta orden honra a mi país y me estimo muy feliz de haber contribuido en algo a ello. Quizás más pronto que lo que pensáis veréis volver al *Pourquoi pas?* a Punta Arenas, y me acompañará mi esposa, muy feliz de volver a ver, así como a vuestra encantadora familia, de la que conservamos tan agradables recuerdos.

Os ruego presentar nuestros saludos a Mme. Chaigneau, de quien conservamos los mejores recuerdos, y creedme vuestro muy cordial amigo.

Os envío por este mismo correo una muy pequeña cruz de soirée. Así al ponéros la os acordaréis de mí”²⁹

7. Visita del investigador ruso

Una visita que estuvo en la región magallánica fue la del investigador ruso Sergio Gaiman, quien recorrió el área austral fueguina. Se interesó especialmente por los poblados subantárticos y sus grupos nativos.

De su regreso de esas expediciones efectuó algunas conferencias en Punta Arenas, siendo incluso homenajeado por algunos grupos. En este caso particular destaca la cena que efectuó la colectividad croata en sus salones donde el Prof. Gaiman explicó el alcance de sus trabajos y las impresiones de sus visitas a esta austral porción del territorio americano.³⁰

8. Shackleton y sus intentos de salvataje de la tripulación del *Endurance*

La población de Magallanes estaba interiorizada de la personalidad de este expedicionario de los hielos antárticos. Ya en 1904 la prensa local consignó su presencia en el *Discovery* y más tarde se reprodujeron traducidos algunos de sus artículos desde la prensa internacional.

Noticias contradictorias se dieron también sobre su intento de alcanzar el Polo Sur y ya se le consignaba como primer explorador en alcanzar esa hazaña. Pero días más tarde se aclara la confusión. Se trataba de la expedición del *Nimrod* que capitanea E. H. Scott, donde se señala que Shackleton alcanza el Polo Magnético, el 16 de enero de 1909.³¹

La prensa local como era su costumbre, publicaba los titulares noticiosos en unas pizarras delante de sus casas editoras y en esa ocasión se siguió con interés los acontecimientos que efectuaba este valeroso expedicionario inglés. Por lo señalado, se le enviaban felicitaciones al cónsul británico en Punta Arenas, Carlos A. Milward.

²⁸ *El Magallanes*, 22 de febrero de 1910

²⁹ *El Magallanes*, 22 de febrero de 1911.

³⁰ *El Magallanes* 21 y 24 de abril de 1915.

³¹ *Chile Austral*, 4 de mayo de 1909.

El arribo a Punta Arenas, en esta ocasión, estaba circunscrito al naufragio de su nave *Endurance* y al rescate de sus hombres que había dejado en isla Elefante. Llega al puerto local en el vapor *Orita* el 04 de julio de 1916, no encontrándose antecedentes oficiales del anuncio de su llegada. Las primeras noticias de su arribo las conoce el propio Gobernador marítimo al apersonarse a bordo del *Orita*. De esta manera se informa al Gobernador del Territorio de Magallanes Fernando Edwards, quien le hace llegar sus saludos. Se aloja el explorador en casa de su compatriota Charles Milward.

Expresa Shackleton en Punta Arenas: “La expedición hacia los territorios antárticos se inició en Plymouth el 04 de agosto de 1914, en la nave *Endurance*.³¹ Continuando con su información señala que se siguió el derrotero de Montevideo para proseguir hacia las Malvinas y de ahí hacia los mares polares. Llega a South Georgia desde donde zarpa el 10 de enero de 1915. Desde el 17 de enero al 27 de octubre la nave fue prisionera de los hielos que terminaron por destruirlo a unas 346 millas de tierra firme. Su localización matemática fue de 77° longitud y a 40° latitud oeste. De este manera se procedió a desembarcar hombres, pertrechos y perros y dar forma a un campamento sobre el hielo. El *Endurance* se fue a pique el 20 de noviembre. Se emprende la marcha a través del hielo en busca del mar abierto. Cuando se presentó la oportunidad y el hielo comenzó abrirse se pudo lanzar los botes al agua y embarcarnos rumbo hacia el oeste, tratando de alcanzar isla Elefante. Desembarcamos el día 15 en una playa que no resultó favorable. Decidimos volver a navegar y el 17 desembarcamos nuevamente. La situación era desesperante y todo comenzaba a escasear, por lo que resolví, señala Shackleton, intentar un viaje a South Georgia, distante a 750 millas, dejando al grupo al mando de Frank Wild. El 24 de abril se emprendió la navegación con algunos voluntarios.

Para ello en compañía de cinco hombres se embarcan en un bote de 22 pies y navegan arribando a South Georgia. Después de 16 días de navegación alcanzan estas costas y desembarcan con mucho riesgo, dirigiéndose hacia la otra vertiente de la isla, travesía que se efectúa por primera vez, caminando sobre el hielo y la superficie rocosa. Al llegar solicitan ayuda de un ballenero y así poder rescatar a sus malogrados compañeros, pero el intento no llega a su culminación, alcanzando sólo hasta unas 60 millas de los naufragos, impedidos por los hielos. Debido a esto decide regresar a las Malvinas.

En este lugar y con el auxilio de la expedición uruguaya se lanza a un segundo intento, fracasando nuevamente, alcanzando eso si a unas 20 millas, retornando a las Malvinas. Desde este centro británico decide viajar a Punta Arenas y solicitar ayuda en ese puerto y así socorrer a su atribulados compañeros.

La llegada a Punta Arenas entrega una significación que no es otra que reconocer al puerto chileno como base de operaciones para expediciones antárticas. La ubicación de Punta Arenas, a orillas del estrecho de Magallanes, lo colocan y con ello a Chile en una posición privilegiada para acceder y apoyar expediciones en territorios antárticos. Los resultados afianzarán esta situación. Crece además la internacionalización de las actividades antárticas, como un antecedente serio a las posteriores firmas de los acuerdos internacionales sobre estas materias. Los hechos demostrarán las necesidades de contar con puertos como base de operaciones antárticas y Punta Arenas se presenta como una real alternativa.

Hay que señalar que ya en esos momentos se desarrollaba la Primera Guerra Mundial y los territorios y mares antárticos entran también en ese posible escenario.

Chile a través de su Armada Nacional, como de las empresas privadas armadoras presentes en Punta Arenas, mantienen una fuerza operativa naval. Este punto será determinante para lograr el buen resultado de las operaciones.

Digno de destacarse fue la capacidad de comunicación y liderazgo que ejecutó Shackleton en su permanencia en Punta Arenas. Entrevistas a los medios de prensa escrita, reuniones con autoridades,

conferencias públicas y una activa vida social, donde quedó a prueba la fama que venía provisto. Todo ello permitió organizar dos expediciones para ir en salvataje de sus compañeros en isla Elefante.

Magallanes y su población no hacen más que reconocer a E. Shackleton como un verdadero héroe antártico. De ahí la gran consideración y estima, como del propio Gobierno chileno, hacia su persona, como a sus experiencias y proyectos antárticos. Existía el deseo de alguna manera de incorporarse a esta gran aventura de descubrir este mundo ignoto que, gracias a hombres como Shackleton, permitían retirar el velo del misterio sobre lo desconocido, y así adentrarse a este mundo moderno.

El primer intento desde Punta Arenas, y tercero por alcanzar Elefante y salvar a los expedicionarios, se efectúa con la goleta *Emma*. Pertenecía a la firma de armadores de Robert Ewing y Mayer Braun.

La tripulación registrada era la siguiente: Capitán Ernest Shackleton, inglés; Piloto 1° Francisco Worsley, inglés; Piloto Tomás Crean, inglés; maquinista Enrique Gosselin, norteamericano; cocinero Augusto Delsa, norteamericano; marineros Manuel Bisaca, español, Domingo Gatica, chileno, Emile Neymann, noruego, y Juan Johanson, noruego.³²

Esta nómina de la goleta *Emma* nos coloca frente a la realidad del momento. Su composición denota el ambiente y realidad social y étnica de la población puntarenense de aquellos años y de las actividades marítimas, donde destaca la composición internacional. Llama la atención que para embarcarse tanto Shackleton como Worsley, debieron enrolarse como tripulantes, es decir capitán y piloto.

Acompañó a la goleta, por disposición del Gobierno, la escampavía *Yelcho* que contaba, para esta ocasión, con los siguientes oficiales: Piloto 1° Francisco Miranda; Piloto 2° Onofre García; Piloto 2° Contratado, León Aguirre; maestro de víveres y contabilidad, Jorge Valenzuela y Maquinista mayor, José Beltrán. El resto de la tripulación estaba compuesta de personal adscrito a la embarcación. Como mecánicos primeros Manuel Blackwood y Salvador 2° Trujillo, transbordados desde el Pontón N° 3.

Este intento no tuvo el éxito que se esperaba, de partida no fue fácil por las condiciones adversas encontradas en la ruta de navegación. Zarparon desde Punta Arenas el 12 de julio, cerca de la medianoche. La intención era navegar por el canal Beagle donde se completaron algunos preparativos para seguir viaje, pero el tiempo empeoró desatándose un fuerte temporal que originó percances. A poco de andar se rompió el cable de remolque y la *Yelcho* tuvo que efectuar diversas maniobras para alcanzar a la goleta. Vistas las condiciones se determina regresar a Punta Arenas.³³

El segundo intento desde Punta Arenas y cuarto desde que se iniciaron, lo efectúa Shackleton en la escampavía "Yelcho" de la Armada Nacional.

El propio Shackleton lo relatará una vez obtenido el éxito. Primeramente la meta era alcanzar Ushuaia. Ahí Shackleton desembarcó y fue recibido emotivamente por los pobladores. Desde ahí se continuó a Picton donde se abastecieron de carbón. Lo anterior fue un domingo y el lunes a las 3,30 hrs partieron hacia isla Elefante. El día martes estaban a unas 150 millas de los naufragos y se encontraron con una fuerte niebla, lo que hizo disminuir el andar, llegándose en la noche a alcanzar tres millas. El miércoles, a las 9.00 de la mañana, se reconocían las North West Island, pero la niebla impedía ver la isla. Hacia el mediodía del 30 de agosto de 1916 se llegó frente al campamento, hacia el NE de la isla, donde estaban

³² *El Magallanes*, 13 de julio de 1916. The Magellan Times del 17 de Agosto repite esta dotación pero describe a y Crean Shackleton como irlandeses, a Worsley como neocelandés, a Delsa (Delsey) como natural de Mauricio, a Bisaca como nacional de Andorra y a Johanson (Johannsen) como ruso-finlandés. Menciona al Piloto 2° León Aguirre que trasbordó de la *Yelcho* a la *Emma* como tercer oficial.

En la goleta *Emma* figura además como práctico Otto Fugellie.

³³ *Idem*.

refugiados los 22 expedicionarios. Estos al ver la nave prorrumpieron en vítores alzando sus manos, saludando a Shackleton y dando vivas a Chile y a la nave que venía a su rescate.

El salvataje fue rápido. El Piloto 2° Luis Pardo explicó que éste no demoró más de 45 minutos desde el momento que zarpó una lancha desde un costado de la escampavía. En ese lapso todos los náufragos estaban sobre la cubierta de la *Yelcho*. Sobre estos momentos tan emotivos para todos los presentes, nos dice el propio Luis Pardo: “Cuando la primera lanchada llegó a bordo, a un grito de Shackleton resonó en todo el ambiente un formidable ¡Viva Chile! Y los hurras acostumbrados, repitiéndose muchas veces en las rocas heladas y las montañas flotantes. Fue aquel un momento que produjo en nosotros una agradable recompensa al deber cumplido”.³⁴

Agrega este mismo Piloto, actor destacado en todo este proceso de salvataje, refiriéndose al estado de los náufragos y expedicionarios:

“sus figuras escuálidas demostraban enormes sufrimientos. Su estado de limpieza era una prueba manifiesta de su cruel vida. Las raciones disminuidas a menos un cuarto que se complementaba con una alimentación de pingüinos y lobos marinos. Estos mismos fueron escasos. En ocho meses sólo lograron cazar ocho...”³⁵

Lo anterior no produjo una situación desesperada y la moral se mantenía íntegra. Llamó la atención de Pardo el respeto y admiración que tenían todos los expedicionarios hacia su jefe Shackleton, como además la preocupación de éste por sus hombres.

El arribo de la *Yelcho* con los náufragos a Punta Arenas se efectuó por la boca oriental del estrecho de Magallanes y desde Río Seco, donde desembarcó el Piloto 2° Luis Pardo pudo dar telefónicamente a sus superiores la información. No pudo efectuar lo anterior desde punta Dúngenes por el mal tiempo. Eran pasadas las 10.00 de la mañana del 03 de septiembre de 1916, cuando el Gobernador Marítimo recibió la información de Pardo. Rápidamente se informó al Apostadero Naval, que así se llamaba la unidad administrativa de la Armada. La noticia corrió por todo el puerto. Por iniciativa de la autoridad civil se ordenó izar la bandera nacional en los frontis de los edificios públicos, y en las casas particulares. Había conciencia de la importancia de los acontecimientos y del significado histórico de los resultados.

Se calcula que una muchedumbre de seis mil personas se agolpó para recibir a Shackleton y sus compañeros, como a ese puñado de marinos chilenos que lideraba el Piloto 2° Luis Pardo. Fuertes pitos de sirenas anunciaban el arribo de la nave. En el muelle de pasajeros estaban las autoridades para recibir a los expedicionarios y a sus salvadores. Todos estaban deseosos de saludar a Shackleton y a sus 22 hombres, como testimoniar su júbilo hacia la persona del Piloto 2° Luis Pardo, quien con su gente, hicieron posible dar cumplimiento con éxito a la tarea encomendada.

El desembarco se efectuó en dos lanchas de la autoridad marítima. Uno de los náufragos venía herido, lo que exigió la presencia de la Cruz Roja.

Diversas agrupaciones estaban presentes para recibir a los expedicionarios, como Bomberos, Cruz Roja y tropas del Batallón Magallanes, que junto al numeroso público daban un marco relevante a la situación. El pueblo de Punta Arenas se aglomeró en los alrededores de la Plazuela Prat. Sobre esto se escribió:

“...una exclamación estruendosa, soberbia y rica en espontaneidad fue el saludo del pueblo entero, que un entusiasta sentimiento comprendía la grandeza del momento...”³⁶

³⁴ *El Magallanes* 04 septiembre de 1916.

³⁵ *Idem*

³⁶ *Idem*

Los expedicionarios se alojaron en el hotel "Royal", donde debieron salir en repetidas oportunidades al balcón para recibir los saludos de un público regocijado con su presencia y el éxito del salvataje. Shackleton y sus compañeros y el propio Pardo, que fue presentado por ellos mismos, desde el balcón, demuestran la importancia y significación de los personajes que intervinieron en este hecho que será recordado en los momentos estelares de la historia antártica.

Desde Punta Arenas, Shackleton envía el siguiente telegrama al Soberano Británico: Secretario Privado, Buckingham Palace-Londres. Ruégole informar a S. M. con mi mayor respeto lo siguiente: Gobierno chileno puso a mi disposición un vapor con oficialidad y tripulación equipada en ésta. Con el auxilio de la Providencia salvamos con felicidad a nuestros 22 camaradas. Les comuniqué el bondadoso mensaje de S.M. del 1. de junio. Ellos respetuosamente agradecen al Rey su interés. Deseo, en consecuencia, agregar que la seguridad y bienestar de la expedición se debieron principalmente a las cualidades de comando, tacto y fuerza de carácter de Frank Wild, Comandante de la expedición Shackleton.³⁷

En este mensaje se reconoce que el éxito de la tarea de salvataje se debió a la buena disposición del Gobierno chileno y sus autoridades. Prácticamente ocho meses de cautiverio en las soledades antárticas culminaron con un final feliz. Toda esta situación había despertado un gran interés por la suerte de los infortunados náufragos. Tres intentos fallidos y un cuarto que culminó la tarea hablan por sí mismos del esfuerzo desplegado por Shackleton por dar un feliz término a la situación de sus hombres en isla Elefante.

Diversas instituciones se sumaron a los agasajos a los expedicionarios. Así ocurrió con el Club Croata, la Primera Compañía de Bomberos, el Club Magallanes, el Club Inglés y la Junta de Alcaldes. Esta última organizó un gran picnic para 5000 personas en el Club Hípico, lo que demuestra el impacto en Punta Arenas por los acontecimientos del salvataje antártico.

Una de las demostraciones significativas efectuadas a los tripulantes de la escampavía *Yelcho* fue la que organizó la Segunda Compañía de Bomberos, donde además se invitó a Shackleton y sus compañeros. Este es uno de los reconocimientos públicos más puntuales hacia el Piloto Luis Pardo y sus hombres. De esta manera una de las instituciones bomberiles más antiguas de la ciudad y que recogía la tradición chilena, no quería dejar pasar la situación para destacar el trabajo y la pericia de los marinos chilenos que participaron en el salvataje desde isla Elefante.³⁸

Shackleton y su gente proseguirán hacia Valparaíso en la *Yelcho* y de esta manera agradecerán personalmente a las autoridades máximas de la República su voluntad de apoyo para ir en salvamento de los expedicionarios. Manifestó :

"Debo mis más profundos agradecimientos al Gobierno Chileno, al almirante Muñoz Hurtado y al almirante López, quienes contribuyeron a proporcionarme los medios de salvataje. El comandante Pardo que comandaba la *Yelcho* y el teniente Aguirre se portaron como inteligentes y entusiastas marinos, quienes contribuyeron en gran parte al éxito de la expedición. La energía incansable del señor José Beltrán, primer ingeniero, contribuyó también al mismo fin".³⁹

Conclusiones

1. La prensa escrita de Punta Arenas ofrece desde su aparición a fines del siglo XIX e inicios del XX una importante muestra de información sobre temas sub antárticos y antárticos. Esta información viene referida preferentemente a las diversas actividades de exploración en las aguas y territorios antárticos, en especial aquellas que utilizaron a Punta Arenas como puerto de recalada.

³⁷ *Idem.*

³⁸ *El Magallanes*, 06 y 09 de septiembre de 1916.

³⁹ *Idem.*

2. Se trata de las expediciones de Gerlache con el *Bélgica*; de Otto Nordenskjöld y sus exploraciones a Tierra del Fuego principalmente; de R. Scott en el *Discovery*, la corbeta argentina *Uruguay*; de Charcot en el *Pourquoi pas?*; la del ruso Sergio Gaiman en Tierra del Fuego, como las más significativas para el puerto, y para Chile la de Shackleton y la *Endurance*.

3. Todas estas expediciones proporcionaron un conocimiento significativo sobre la Patagonia en general y Magallanes en particular. Las excursiones científicas en Punta Arenas y sus alrededores como en Última Esperanza, fueron motivos de acuciosos estudios e impresiones en sus diversos informes y trabajos científicos que publicaron en prestigiosas ediciones en Europa y EE.UU.

4. Igualmente todas las expediciones colectaron un valioso material de diversas disciplinas de Ciencias de la Tierra y el Mar, dando con ellas forma a importantes colecciones.

5. La prensa local magallánica revela un profundo conocimiento sobre la significación de estas expediciones, como su aporte y contribución al conocimiento general de la Humanidad, al destacar y tener un seguimiento de diversas expediciones y sus personajes más relevantes. Además se contribuyó a mantener a la población informada con antecedentes relevantes sobre las intenciones y objetivos de ellas, como de las rutas y dificultades. La prensa escrita fue un actor de significación para lograr el apoyo de diversos sectores sociales y económicos, como de las autoridades para apoyar al mejor cumplimiento de las misiones antárticas y sus objetivos.

6. El apoyo brindado en Punta Arenas a las expediciones fue motivo de reconocimiento tanto por las propias autoridades de los gobiernos y estados comprometidos en las exploraciones, como por los propios líderes que las comandaban.

7. Punta Arenas fue reconocida como una real alternativa de recalada, para abastecerse, tanto de carbón y leña, para los vapores como de agua y alimentos frescos para las tripulaciones. Se debe sumar la actividad de socorro y auxilio a las expediciones y naves siniestradas, como también de las comunicaciones hacia el exterior, por las naves de itinerario y por lo tanto del correo, en la carrera interoceánica, como también en la información telegráfica una vez que ella se implementó.

8. Punta Arenas y Magallanes se convirtieron en una real alternativa de apoyo y trabajo antártico que, en su momento más estelar, se representó en el salvataje de los hombres de Shackleton desde isla Elefante. De esta manera el puerto austral representó a Chile cuando se adoptaron decisiones de significación que marcaron hitos en la historia antártica chilena.

9. La región magallánica se perfiló en los primeros decenios del siglo XX como una gran opción de apoyo a las actividades antárticas chilenas y se presentó, a través del puerto de Punta Arenas, como un elemento a considerar en las nuevas políticas de estado sobre estas materias. La historia antártica chilena se inicia en gran medida, en Magallanes al ser Punta Arenas un puerto de actividad antártica con proyección hacia el futuro. Punta Arenas se transforma en el puerto chileno que desde fines del siglo XIX y apoyando la visión del Libertador Bernardo O'Higgins, se desarrolla como el principal punto de apoyo para las iniciativas de actividades antárticas, hacia el siglo XX y el futuro.

10. La ubicación estratégica del puerto puntarenense coloca a Chile en una posición privilegiada para acceder y apoyar tareas antárticas, siendo de esta manera el puerto una base de operaciones para reunir recursos humanos, materiales y técnicos y emprender tareas antárticas.

Gastronomía Antártica: Dificultades y creatividad en la época heroica de la exploración antártica

*Hamish I. Stewart Stokes**

Una de las funciones indispensables para la supervivencia humana ha sido la preparación de una comida nutritiva pero agradable. En el caso de las exploraciones antárticas, durante el periodo heroico de la exploración (1890-1950), esto se hacía aun más difícil por lo limitado de los recursos alimenticios autóctonos y por la fuerte necesidad de calorías que el clima antártico exige. A esto se debe añadir las dificultades que representaban el transporte hasta y dentro del continente blanco. El presente artículo tiene la intención de examinar los problemas que enfrentaron algunas de las primeras expediciones europeas a la Antártica, alrededor de los comienzos del Siglo XX, y compararlos con las dificultades que enfrentó la expedición chilena de 1947, que fue la primera expedición que estableció una permanente presencia nacional en el continente blanco.

Entre todos los problemas, uno de los más importantes, aunque a primera vista no lo parece, es la falta de agua potable en la Antártica. Existen pocos lugares donde hay cascadas, muchos de los sitios donde corre agua fresca resultan estar contaminados con excremento de pájaros y animales marinos; y la otra alternativa, el consumo de nieve o hielo en forma directa, sin derretirlo, siempre estuvo descartada por razones médicas. Además las condiciones climáticas de la Antártica, la sequedad y el frío, producen deshidratación, que aumenta aun más la necesidad de consumir líquidos. Las expediciones británicas de Scott y Shackleton de principios del siglo XX preferían el consumo de piña en lata, no sólo por la fruta misma sino por el jugo que contenían las latas. El informe final de la primera expedición chilena de 1947 recomendó aumentar considerablemente la cantidad de jugos y bebidas que se llevaba a bordo de la flotilla debido al consumo por encima de lo usual que se registró durante la estadía en la Antártica.

Sin embargo, siempre era necesario depender principalmente del consumo de agua. Era y sigue siendo necesario depender del derretimiento de la nieve; pero para conseguir un poco de agua hay que derretir mucha nieve, con un alto consumo de combustible. Este trabajo ocupaba mucho tiempo y producía agua destilada, lo que no era lo más agradable para tomar. El Grupo Norte de la Segunda Expedición de Scott de 1910-13, bajo el mando de Victor Campbell, quienes tuvieron que pasar un invierno solos, sin apoyo, inventaron una estufa que quemaba grasa de foca que empleaban para derretir la nieve. Así pudieron ahorrar la poca parafina que tenían para el anafe Primus. La estufa consistía en una lata cortada que llenaron con huesos de foca. Se colgaba un pedazo de grasa de foca sobre el fuego y la grasa derretida goteaba sobre los huesos y alimentaba el fuego. En esa forma derritieron nieve o hielo, cocinaban el *hoosh*¹ casi tan rápido como con el Primus y, al mismo tiempo, producían aceite para las lámparas. Lo negativo del invento era que la cabaña se llenaba de un humo negro que producía una ceguera similar a aquella que provoca la blancura de la nieve. Por otra parte, gradualmente los muros se cubrieron de una capa de grasa de varios centímetros de espesor, mientras que la ropa y las bolsas de dormir de los hombres se impregnaban igualmente.² La expedición chilena de 1947 también tuvo problemas con el suministro de agua, los que fueron solucionados en los años siguientes, cuando la cocina en la Base Prat fue provista con un estanque de cobre para nieve, que fue conectado a la cocina por medio de una serpentina que derretía

* Prof. Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, Chile, stewart@upa.cl

¹ Nombre que los británicos daban a la comida en la Antártica, la que consistía de una mezcla de charqui ya fuera de vacuno, caballares o caninos, o carne de foca cocida en agua con galletas marinas.

² King, H.G.R., ed., *The Wicked Mate* (Bluntisham Books, Inglaterra, 1988) 135.

la nieve.³

También la falta de recursos alimenticios autóctonos representaba un serio problema. En la Antártica había focas y lobos marinos, además de pingüinos, otras aves y pescado. Pero, en general, tanto en las expediciones árticas como antárticas, la caza era un problema. En general, los expedicionarios parecen no haber sido grandes cazadores. En el Ártico, se podía depender de los esquimales, pero esto no era posible en el Antártico. La carne fresca era muy importante porque ayudaba a prevenir el escorbuto, la enfermedad más peligrosa que enfrentaron los expedicionarios.

Por otra parte, una dieta exclusivamente de carne fresca también afectaba seriamente la salud. Frank Worsley, el capitán del *Endurance* durante la expedición de Shackleton de 1916, escribió:

“Pienso que muchos de nuestros estómagos se están rebelando en contra de la dieta excesiva de carne. Espero que pronto nos acostumbraremos a ello, pero pienso que sería mejor si cocinásemos algo de grasa junto con ella. Muchos de nosotros estamos sufriendo de lo que se puede describir, para ponerlo en términos suaves, de flatulencia y de lo que casi se podría describir como intestino chillona... Como resultado de las cortas raciones, casi todos los hombres sufrieron de estreñimiento, lo que hacía más complicado lo que ya era un deber muy desagradable. El procedimiento usual cuando un hombre sentía la necesidad, era de esconderse detrás de una barrera de hielo—más para protección que privacidad—y hacer el trabajo lo más rápidamente posible. Dado que uno de los artículos que tuvimos que abandonar junto con el *Endurance* era el papel higiénico, tuvimos que sustituirlo con el único material a mano—hielo. Así que, casi todos estábamos terriblemente irritados y ningún tratamiento era posible, dado que todos los ungüentos y la mayor parte de las medicinas ya estaban en el fondo del Mar de Weddell.”⁴

Victor Campbell en su diario antártico menciona algunos problemas similares. El 27 de marzo de 1912 escribió:

“Browning y yo estamos sufriendo de ‘disentería’ lo que es muy inconveniente en este clima cuando estar afuera en el viento durante algunos segundos resulta en el congelamiento. Esta dieta de carne de foca sin suficiente carbohidratos ha producido otros resultados desagradables. Debido al estado ácido de nuestra orina, tenemos grandes dificultades para retener nuestra agua una vez que sentimos el deseo de hacerlo. De hecho, algunos de nosotros hemos empezado a mojar nuestra ropa mientras dormimos. A uno de nosotros le pasó mientras estaba despierto antes de que pudiese salir afuera—y esta es la ropa que tenemos que usar durante ocho meses. Mientras escribo sobre esta página de horrores, mejor menciono que esto no es lo único que pasó. La disentería, o diarrea aguda, me pescó una vez antes de que pudiera llegar afuera. Cuando estuve afuera, en mis esfuerzos para arreglar las cosas, congelé seriamente mis manos y algunas partes de mi cuerpo debido a la tormenta que había en ese momento.”⁵

Los métodos tradicionales de pesca parecen no haber servido. Según los diarios de Víctor Campbell y Frank Debenham de la Segunda Expedición de Scott de 1912, casi todo el pescado que consumieron durante su estadía en la Antártica se conseguía abriendo los estómagos de las focas y pingüinos frescos que capturaron. Debenham describe como abrieron un día el estómago de una foca y tuvieron la suerte de encontrar una cantidad apreciable de pescado fresco, que pudieron freír usando grasa de foca, una exquisitez para los hombres que no habían podido comer pescado en varios meses.⁶

³ Archivo Especial Antártico, *Parte de Viaje N° 1 de la Fragata Iquique: Expedición a la Antártica Chilena* (Instituto Hidrográfico de la Armada, SHOA, Valparaíso) 273.

⁴ Lansing Alfred, *Endurance: Shackleton's Incredible Voyage*. Carroll & Graf, Nueva York, 2000) 112.

⁵ King, 132.

⁶ Back, June Debenham, ed., *The Quiet Land: The Antarctic Diaries of Frank Debenham*. (Bluntisham Books, Inglaterra, 1992) 52.

Los participantes en la expedición chilena de 1947 recibieron cuidadosas instrucciones de cómo aprovechar los animales locales. Primero, la carne de foca:

“Después de descuerarla hay que quitar la gordura superficial que se encuentra entre piel y carne, esta gordura se pone rápidamente rancia y penetra la carne con su mal gusto. La carne de lomo se desprende del espinazo y de las costillas y se subdivide en tiras longitudinales de 2 a 3 pulgadas de espesor. Antes de prepararla, éstas se cuelgan por 4 hasta 6 días lo que les hace más digestibles. Se guardan por mayor tiempo en temperaturas de -2° hasta -5°C. Como carne gorda aguanta también temperaturas más bajas sin sufrir alteraciones considerables. Con tiempo que pasa a mayor temperatura de 0° conviene rozar la carne con sal antes de colgarla.”

Estas instrucciones no mencionaron los sesos e interiores de las focas, que fueron muy apetecidos por los expedicionarios ingleses, y que consideraban esenciales para mantener la salud. Segundo, los cormoranes y pingüinos:

“Recién muertos, a los cormoranes se les abre el buche, que generalmente contiene pescado apto para el consumo humano. Las aves se cuelgan enteras durante 2 hasta 3 días. Después se limpia de grasa, se descuera la pechuga, se desprende con el hueso del cuerpo, se limpia de grasa superficial y se guarda en condiciones correspondientes a las que se indican para focas.”⁷

Hasta después de la Segunda Guerra Mundial, cuando llegaron los adelantos en la refrigeración y congelamiento de comida, era difícil almacenar durante largos periodos no sólo carnes sino también frutas y verduras. Inicialmente no hubo intentos de criarlos en la Antártica, a pesar de la importancia que se les otorgaba. En todas las expediciones se llevaba frutas y verduras secas y enlatadas, entre las cuales, las de mayor importancia eran las pasas y la fruta enlatada, para tratar de impedir el escorbuto. Sin embargo, cualquier interrupción en la llegada de los buques de apoyo con suministros, ponía inmediatamente en peligro la salud de los hombres, ya que era imposible llevar suficientes suministros, para poder enfrentar todas las emergencias. Muchas expediciones terminaron comiendo los animales de transporte que trajeron con ellos. La segunda expedición de Scott tuvo que consumir los ponis, mientras en varias de las expediciones de Shackleton al final se preparó charqui de perro. En las siguientes expediciones chilenas después de la de 1947, se embarcó ovejas y aves vivas, en Punta Arenas, además de huevos y carne fresca.

Aunque a primera vista, dado el clima de la Antártica, parece lógico preservar la carne afuera, enterrada en la nieve o el hielo, esto no resulta factible, debido a que la carne reacciona ante cualquier cambio de temperatura. En la expedición chilena de 1947, se perdieron 478 kilogramos de carne fresca, que fue embarcada en Valparaíso en un día caluroso, cuando el sistema de refrigeración a bordo de los buques todavía no estaba funcionando. Otra posibilidad, las carnes enlatadas, aunque populares, fueron consideradas problemáticas. En las dos expediciones de Scott, los doctores recomendaron no consumir demasiadas salchichas y jamones enlatados. Aunque aparentemente algo parecido nunca ocurrió en la Antártica, una de las causas de la muerte de todos los miembros de la Expedición de Franklin de 1845 al Ártico, fue el envenenamiento con plomo debido a carnes enlatadas en mal estado.⁸

Además de las dificultades con los suministros, también existían inconvenientes con el proceso mismo de cocinar. La casa prefabricada que la expedición chilena de 1947 armó en la Antártica incluyó una cocina de cuatro por cuatro, por dos metros setenta, que fue suficiente espacio para los seis hombres que invernaron ese año en la Antártica. La cocina tenía un mesón que abarcaba el lado enfrente de la cocina, que en su parte inferior tenía divisiones para guardar víveres y artículos de cocina. En su parte superior tenía dos buenos estantes para guardar manteles, paños de cocina, etc. y artículos de cargo del cocinero. Había un lavaplatos enlozado que en su parte inferior también tenía divisiones. El desagüe iba directo al

⁷ Archivo Especial Antártico, *Directivas para la conservación de víveres en clima frío*.

⁸ Burton, Pierre, *The Arctic Grail* (Viking, Nueva York, 1988) 330.

exterior a un estanque de tambor hecho especialmente. La cocina estaba equipada con una cocina económica, y en el lado este, había una carbonera de 800 kilogramos.⁹

En las expediciones anteriores las condiciones muchas veces no eran tan buenas. Campbell describe las condiciones que enfrentaron el Grupo Norte:

“Lo hacemos en turnos—trabajando en parejas—los deberes de los cocineros son de levantarse a las siete, cocinar y servir el desayuno, mientras los demás se quedan en sus bolsas de dormir esperando la comida. Después tomamos una siesta hasta las 10:30 cuando no levantamos para trabajar. El cocinero enciende el horno de esperma y derrite la esperma para las lámparas. Su ayudante, con una hacha de hielo, corta la carne de foca congelada a la luz de una lámpara de esperma. Este sí que es un trabajo frío y desagradable con pedazos de carne volando en todas direcciones, que hay que recoger. Los demás traen carne y esperma o buscan focas. Para las 5 de la tarde todos menos los cocineros están en sus bolsas y tomamos la cena. Después de la cena los cocineros derriten el hielo para la mañana, preparan el desayuno y limpian. Nuestras raciones en ese momento fueron lo siguiente: desayuno—1 taza de hoosh hecho de pingüino y foca y 1 galleta; la cena: 1° tazas de foca, 1 galleta y 1° tazas de chocolate delgado. Siempre sentimos hambre con esto, y para aumentar el hoosh intentamos añadirle algas marinas que habíamos encontrado en la playa. Cuando estaba fresco esto no era tan malo, pero la mayor parte de ello se había deteriorado en el verano debido al sol y los pingüinos que caminaban encima de ello. Solamente podríamos tomar el chocolate cinco días de la semana y solamente en una forma muy aguada, pero como teníamos un poco de té, tomamos un débil té los Domingos y hervíamos las hojas usadas de nuevo los Lunes. De lujos, tuvimos un poco de chocolate, 2 onzas para cada hombre por semana, y 12 cubos de azúcar cada Domingo. Rápidamente quedamos sin tabaco, aun con la más estricta economía, y fuimos reducidos a fumar una mezcla de las hojas de té hervidas y viruta de madera.”¹⁰

Cuando los expedicionarios viajaban por trineo, uno de los artículos más importantes era la cocina de parafina o Primus:

“Si existe un instrumento del cual depende más que ningún otro la vida de un hombre es el Primus. No es que la comida caliente sea absolutamente necesaria, pero significa algo que beber para él, ya que no estoy totalmente cierto que sería posible saciar la sed comiendo nieve... Sin importar si el Primus es esencial, ciertamente es la principal fuente de confort y el sonido alegre que hace es consolador en un viaje duro. No es necesario decir que se le cuida celosamente, y que siempre se lleva un buen suministro de las agujas especiales. La cocina es el verdadero triunfo del equipo en lo que concierne a eficiencia de diseño. Está hecho totalmente de aluminio y se llama la cocina Nansen¹¹ en honor de su diseñador. El equipo completo se guarda junto encima de la caja de instrumentos, y pesa, cuando vacío, alrededor de 7 libras.”¹²

Sin embargo, encender y cocinar adentro de una pequeña carpa usando el Primus no era nada fácil, especialmente cuando había vientos fuertes. Harry Dickason de la Segunda Expedición de Scott relató en sus notas culinarias:

“Necesitamos algo que pueda cocinar la comida en el menor tiempo posible, y también con el menor consumo de combustible posible. Lo que tenemos es una Lámpara Primus que consume aceite y funciona por medio de una bomba, que comprime el aire dentro del cuerpo de la lámpara para que un torrente de aceite vaporizado fluya a través de la boquilla de la lámpara. Encima de esto ponemos una olla llena de hielo o nieve que hay que derretir antes de que se pueda empezar

⁹ Archivo Especial Antártico

¹⁰ King, 139

¹¹ Dr. F. Nansen, famoso explorador, diplomático y hombre público noruego.

¹² Back, 48.

a cocinar cualquier cosa parecida a una comida... Cuando la carpa está lista, entro con el Primus... inserto lámpara en una bandeja redonda que forma parte de la olla de aluminio, lleno la copa que forma parte de la lámpara con alcohol, o con aceite si no tenemos alcohol con nosotros y espero hasta que la boquilla esté caliente. Entonces aumento la presión del aire lentamente por medio de la bomba hasta que se tiene una buena llama, y se instala la olla previamente llena de hielo o nieve encima. Ahora se espera algunos minutos mientras el hielo se derrite. Cuando el agua está lista, si se requiere la carne seca o pemmican primero, averiguo la cantidad de agua que queda en la olla interior, transfiero el agua adicional a la olla exterior, pongo adentro el pemmican, las galletas en polvo y sal a gusto, reemplazo las tres tapas y espero ansiosamente a que el pemmican empiece a hervir y hay una comida caliente y agradable esperando.”

Esa descripción según Dickason es cuando todo funcionaba correctamente, algo que, enfatiza, rara vez ocurría:

“Logré entrar a la carpa con la lámpara, y hasta la etapa del alcohol cuando desafortunadamente empecé a bombear antes de que la boquilla estuviese suficientemente caliente, así produciendo una llama alta que me hacía temer que había incendiado la carpa. Después de solucionar esta dificultad y haber logrado que la lámpara quemaba correctamente, mis compañeros entraron a la carpa con una apariencia hambrienta y añadiendo su cuota a lo azul y lo neblinoso del ambiente. En mi excitación traté de tomar la cocina con mis manos desnudas, y encontré que el metal frío se había pegado a mis dedos. Dando un grito de dolor intenté soltarlos y di vuelta la lámpara, que había funcionado bien hasta ese minuto, así dándome el trabajo adicional de tener que comenzar de nuevo... .”¹³

La expedición antártica chilena de 1947 se organizó en forma apresurada, lo que no permitió la preparación de raciones especiales para la Antártica. El personal médico que participó en la expedición solamente abordó los barcos el día anterior a la partida. Sin embargo, cuando se compara la Ración Especial Antártica chilena con las raciones que llevaban expediciones anteriores, resulta ser una ración variada de excelente calidad. Además, se tomó la decisión de dejar raciones suficientes para dos años para los seis hombres, aunque los planes eran relevarlos después de un año. Una de las recomendaciones que hizo el comandante del Iquique en su informe final, era complementar la ración normal de chicha con una de vino. Esto se debió al estudio del único libro sobre exploración antártica que se llevó en la expedición: *El Pourquoi Pas*—el relato de una expedición francesa a la Antártica donde los hombres habían recibido el doble de la ración normal de vino de la Armada de su país.¹⁴

Hoy en día los adelantos tecnológicos en las áreas de comunicaciones y transportes han eliminado muchos de los peligros que eran parte normal de las expediciones antárticas a principios del siglo XX. Probablemente el cambio psicológico más importante es que ninguna expedición desaparece durante años, sin que nadie tenga una idea de lo que les ha pasado. Esto es mucho más importante que los avances en ropa, o en los métodos de conservación y preparación de comida. El más claro ejemplo de esto fue la evacuación de dos personas que cayeron enfermas en bases antárticas durante el año 2001. Los detalles de sus enfermedades fueron transmitidos a hospitales al otro lado del mundo, y cuando se decidió que era necesario evacuarlos, esto se llevó a cabo rápidamente, aunque en condiciones adversas. ¡Qué diferente a las experiencias de Scott, Shackleton, Charcot o Drygalski, o por qué no decirlo, de los seis chilenos que internaron por primera vez en la Antártica en 1947!

¹³ King, 86.

¹⁴ Archivo Especial Antártico, 34 y 273.

Expediciones Charcot: Sus topónimos antárticos en recuerdo a Uruguay

Cristina Montalbán¹

Introducción

Tenemos nuevamente el gusto de participar en otra Reunión de Historiadores Antárticos, compartiendo investigaciones y vivencias que conforman ese devenir complejo, que caracterizó a la región de los hielos eternos, desde la segunda década del siglo XVIII cuando se tuvo seguridad de su existencia.

Las diferentes misiones que enfrentaron los peligros de la zona, avanzaron lentamente en su geografía, alentadas por móviles políticos, económicos y posteriormente científicos.

La Historia nos señala en los inicios nebulosos una serie de vínculos indiscutibles entre nuestro país y las inhóspitas regiones vecinas al continente antártico. Como uno de los fundamentales podemos establecer la disposición real de 9 de agosto de 1776 que designaba a Montevideo como Apostadero del Atlántico Sur, con la responsabilidad de la defensa de la soberanía de la corona española en los territorios australes.

De acuerdo a lo estipulado en la Real Orden, el Apostadero montevideano debía ejercer la vigilancia de las Islas Malvinas y atender asimismo la colonización de las tierras patagónicas.

Ese interés en la custodia de las bajas latitudes atlánticas atendía dos principales aspectos: el cuidado de la ruta del Cabo de Hornos que abría las puertas del Pacífico y por otro lado la cuestión pesquera. En este sentido preocupaba la acción de los cazadores de distintas naciones quienes ejercían una fructífera explotación, a lo que se sumaba el peligro implícito en las intenciones británicas de establecer en Malvinas bases de operaciones para estas actividades.

La fuente de riqueza que constituían las loberías de Patagonia y Malvinas, a las que se sumaron posteriormente las Georgias del Sur, dio origen a una organización peninsular para explotar esta industria, surgiendo en 1789 la Real Compañía Marítima.

Desde el puerto montevideano, al igual que desde Buenos Aires, se desarrolló la acción de los foqueros hacia los ricos “cotos de caza” de lobos y anfibios, quedando involucrado también, hacia 1790, el puerto de Maldonado, donde la citada Compañía Marítima había establecido una de sus bases, prueba incuestionable de reconocimiento geográfico estratégico.

Nombrado como puerto menor, fue el punto de apoyo para la base de puerto Deseado, funcionando también como centro de aprovisionamiento e intercambio desde y hacia la costa patagónica y la península.

Tales determinantes propiciaron una valoración polivalente de los territorios australes, así como de la importancia de ampliar los horizontes desconocidos.

No fue casual, en modo alguno, que la trascendencia del avistamiento de las Shetland por el Capitán William Smith fuese aquilatada en primera instancia en Montevideo. Según las declaraciones del propio Smith al Almirantazgo, fue aquí donde habiéndose conocido la noticia, fue presionado por norteamericanos- autoridades o marinos- que descaban les diera datos sobre la ubicación del archipiélago que confirmaba la existencia del continente que ocupaba el Polo Sur.

¹ Instituto Antártico Uruguayo. 8 de Octubre 2958 esq. Jaime Cibilibis, Montevideo. cmon@elsitio.net.uy

Paralelamente a que los nexos protagónicos australes de nuestro país sufrían cambios fundamentales justificados en nuevas situaciones políticas, podríamos detectar un período de general postergación del objetivo antártico.

Pasarán años antes de que las distintas naciones se ocupen en foros internacionales de la necesidad de conjuntar esfuerzos para profundizar y optimizar los conocimientos aislados debidos a escasos exploradores.

Inspirada en los adelantos árticos y en el convencimiento de que los avances científicos que pudieran brindar las observaciones en la Antártida redundarían en un bien común a toda la humanidad, se organizó en 1897 la expedición científica comandada por el belga Adrien de Gerlache.

Montevideo, que continuó manteniéndose como escala en la ruta hacia el continente antártico, sobre todo en lo que se refería a actividades pesqueras, acompasó el renovado interés mundial por avanzar en el desafío relegado.

Al arribar al puerto la expedición, según hemos captado en la prensa y revistas especializadas de la época, la sociedad demostraba las lógicas expectativas de un público conocedor e interesado.

Cuando a su regreso, entre abril y junio de 1899 los integrantes de la misión de Gerlache, entre los que se hallaban Amundsen, Arctowski, Dubrowelski, Racovitza, Cook, y el mismo comandante- a pesar de las lógicas reservas- realizaron algunas declaraciones sobre la importantísima experiencia de haber cumplido la primera invernada, el interés por la Antártida volvió a ocupar primerísimos planos.

Con los resultados obtenidos por la “expedición antártica belga” que bajo este título publicó un extenso informe, Alemania, Suecia, Inglaterra, Escocia y posteriormente Francia, organizaron expediciones- prácticamente contemporáneas- para continuar avanzando en la geografía así como especialmente en la meteorología y magnetismo.

La expedición comandada por el Dr. Jean Baptiste Charcot, permitió a Francia reingresar a los objetivos polares antárticos (a más de 60 años del viaje de Dumont D’Urville) y fue complementada por una segunda campaña que se verificó de 1908 a 1910.

Los dos viajes franceses a la Antártida conforman el punto medular de esta reseña y de acuerdo con los datos de ambos pasajes por el puerto montevidiano podemos aseverar la vigencia del interés por un tema que nuestra geografía reclamaba y en el cual habíamos estado tan involucrados históricamente.

1903 - Un Momento Especial

Para referir un acabado panorama respecto al arribo de la primera expedición comandada por Charcot hemos utilizado diferentes fuentes. La bibliografía específica- es decir la obra “*Le Français au Pole Sud*”, nos ha brindado -desde el ineludible enfoque personal- las referencias básicas. Ello ha sido complementado con las actas de la Cámara de Comercio Francesa e interesantes notas que recogieron los medios de prensa de Montevideo y Buenos Aires.

Tales registros nos dieron una visión más amplia que permitió incorporar una “imagen marco” incluyendo hechos conexos a la expedición.

El estudio de estas fuentes permitió por ejemplo constatar la repercusión que tanto en el campo científico como social implicó el viaje del Dr. Charcot y de sus arriesgados compañeros, en instancias en

que el destino, aún incierto, de la expedición Nordenskjöld presentaba en forma más dramática los peligros de aquellas regiones.

De acuerdo a las noticias recibidas desde Europa, la Cámara de Comercio Francesa, que nucleaba a los miembros más influyentes de dicha colonia, daba cuenta a mediados de setiembre de las deliberaciones para instrumentar en Montevideo una recepción del nivel que merecía la expedición que encabezaba el famoso médico.

En las actas de principios de Octubre reproducidas en el Boletín de la agremiación comercial, se anunciaba que los Presidentes de las Sociedades Francesas de Montevideo habían decidido abrir una suscripción entre sus miembros para contribuir a los fines de la expedición.

Todos estos previsores preparativos reconfortaron el ánimo de los integrantes de la misión que desde su inicio -en agosto de 1903- había sufrido serias dificultades.

A la temprana baja ocurrida por el accidente del Marinero Maignan se sumó el inconveniente que produjo la decisión del comandante De Gerlache y los dos naturalistas, de abandonar la expedición.

Para completar el desalentador comienzo el buque alistado experimentó desperfectos en la hélice, los cuales no pudieron ser reparados en Pernambuco.

Tal fue la razón de que *Le Français*, al mando del Capitán Solé, cubriera la etapa hasta nuestro país navegando a vela, llegando al puerto a las 7 de la mañana del 15 de Noviembre de 1903.

Una hora después de que las autoridades marítimas fueran recibidas a bordo, el Dr Charcot y el Ingeniero Pleneau bajaron a tierra para realizar algunos trámites y compras.

En la corta estadía uno de los periodistas de "La Tribuna Popular" realizó un reportaje al Dr. Charcot, quien junto al Teniente Matha, hicieron declaraciones acerca de los trabajos que se tenía previsto desarrollar al llegar a su meta antártica.

Cumpliendo con lo planificado, ese mismo día el *Solis*, perteneciente a la casa Lussich, remolcaría a *Le Français* para entrarlo a dique en Buenos Aires, adonde arribó en las primeras horas de la mañana del 16.

Frustradas momentáneamente las expectativas de agasajo de sus coterráneos, los actos de adhesión a la importante empresa, quedaron pendientes para una posterior visita que el científico prometió, en la cual brindaría una conferencia acerca de su viaje.

Tras los apoteósicos festejos realizados en la vecina orilla por el rescate de la expedición sueca, al que se plegaron los gremios marítimos y gran parte de nuestra sociedad, el sábado 5 de diciembre, Charcot telegrafió desde Buenos Aires al Círculo Francés para anunciar su traslado a Montevideo.

Además de los compromisos asumidos, su viaje obedecía al deseo de reunirse con los dos naturalistas-Turquet y Gourdon- quienes habían llegado el 5 en el vapor *Oropesa*, y debían cubrir las bajas sufridas por el alejamiento de los dos hombres de ciencia que -según se dijo- habían abandonado el proyecto, regresando a Europa.

Las expectativas promovidas por su presencia, acrecentadas por la repercusión del rescate logrado por la Marina Argentina, provocaron en la sociedad montevideana - y más enfáticamente en la colonia francesa- sentimientos que fueron desde la admiración por el sacrificio y riesgos que planteaba la misión,

hasta llegar al deseo por demostrar el apoyo y sentirse en alguna forma partícipes en la gestión.

El día 6 de diciembre, el *Venus*, en el que se trasladaba el expedicionario, fue alcanzado antes del arribo por el vaporcito *Sarandí* donde una comisión de residentes franceses se adelantaron para recibirle, acompañándole posteriormente hasta el hotel "Pyramides" donde se alojó.

A las 11 de la mañana de ese mismo día el ministro francés, conde Du Chaylard, ofreció a Charcot un banquete en el palacio Jackson, sede de la Legación, al que fueron invitados un núcleo selecto de personas, tanto compatriotas residentes en nuestra República como representantes orientales que se movían en el círculo diplomático y científico.

A las 3 de la tarde, en un carruaje descubierto, y acompañado de la misma Comisión nombrada para agasajarlo visitó el Prado, concurriendo posteriormente a una función de fútbol que se realizaba en el Club Albion.

Tras haber visitado al Presidente de la República, que también había estado presente en el banquete, asistió a las 9 y media de la noche al Ateneo, a los efectos de cumplir con la Conferencia que era aguardada con gran expectativa.

El acto estuvo presidido por los naturalistas Turquet y Gourdon y fue presentado por el Dr. Pedro Figari.

La asistencia que fue realmente multitudinaria, conjuntó representantes de la intelectualidad uruguaya en sus más diversas especialidades, así como convocó a mucho público ansioso por conocer los planes del científico.

Recibido con calurosos aplausos, Charcot dedicó en primer lugar un especial reconocimiento al rescate de la expedición Nordenskjöld, habiendo compartido 4 días antes los tocantes festejos en recepción de la corbeta *Uruguay*.

Charcot refirió interesantes detalles de la construcción de *Le Français*, historió las expediciones antárticas que le habían precedido con mayor o menor fortuna, y se dedicó luego a especificar las utilidades que su viaje podría reportar sobre todo en la parte científica, pero también en beneficio del potencial económico de ese continente.

La apretada agenda de la jornada se cerró con una recepción en el "Cercle Français", entregándole el Conde Du Chaylard en dicho acto un portamonedas con el producto de la colecta en beneficio de la expedición.

La obra de Charcot alude específicamente a las generosas contribuciones que las comunidades francesas de Montevideo y Buenos Aires aportaron, colaborando a los exiguos fondos con que podía contar, si se comparaban con los adjudicados a las otras misiones antárticas contemporáneas.

Al día siguiente los tres destacados científicos visitaron el Colegio Carnot, partiendo en la misma jornada-por la tarde- en el *Venus* para Buenos Aires, desde donde comenzaron el viaje hacia el Sur el 23 de diciembre.

Se explicitaba asimismo en las actas del Boletín de la Cámara de Comercio Francesa, posteriores a la partida de Charcot, el generoso proceder del Sr. Lussich quien no había cobrado el remolque del buque expedicionario así como el del propietario del Hotel Pyramides, quien también había rehusado percibir lo adeudado por concepto de atención de los tres huéspedes que habían estado alojados en su establecimiento.



El *Pourquoi Pas?* de Charcot

1910 - De los Avances Científicos a la Carrera Polar

El vapor *Pourquoi Pas?*, llegó al puerto montevideano en la noche del 6 de marzo de 1910.

El Boletín publicado por la Cámara Francesa de Comercio, al igual que los distintos medios de prensa, anunciaban el retorno de la expedición francesa cuyo periplo se había iniciado en 1908.

El rigor de la campaña se había atemperado en parte por el apoyo de una de las estaciones balleneras

noruegas con base en la Isla Decepción, donde se les había provisto de víveres y carbón y el mecánico de la misma- Michelson- había inspeccionado el casco del buque, que estaba haciendo unas dos toneladas de agua por hora.

El *Pourquoi Pas?* mostraba una grave avería a proa —tenía arrancada toda la roda por debajo de la línea de flotación, así como la quilla, en varios metros y la madera estaba “machacada” hasta la concavidad del casco. A ello se agregaban otros desperfectos de menor riesgo como una abolladura a babor, que se extendía en una longitud considerable, se le habían desprendido algunas maderas, y lo mismo le había ocurrido con un trozo de la falsa quilla en la popa.

El citado mecánico había advertido el peligro que implicaba continuar navegando en tan malas condiciones, pero llevado por el deseo de culminar la misión cumpliendo con la campaña de verano, Charcot informó a medias de la grave situación a su plana mayor, ocultándolo totalmente a los demás.

La recalada en puerto montevideano obedecía entonces a la necesidad impostergable de reparar el buque, aprovechando además para reabastecerse y descansar de las fatigas de la extensa campaña.

Cuando el *¿Pourquoi Pas?* fue puesto en seco, se comprobó que en la proa la madera estaba completamente debilitada en razón de las sucesivas encalladuras en las rocas de la Isla Petermann y por la lucha con los hielos flotantes.

Dichas averías, así como la abolladura de babor que se extendía por 15 metros, fueron reparadas por la Empresa francesa del Puerto de Montevideo, quedando el casco según lo expresado por el propio Dr. Charcot “como si verdaderamente fuese nuevo”.

Mientras dichos trabajos eran llevados a cabo, el 9 de marzo la casa naviera de los señores Antonio y Manuel Lussich ofreció un almuerzo al expedicionario francés y a sus oficiales. El mismo se realizó a bordo del *Powerful*, uno de sus más potentes vapores remolcadores, el cual se hallaba fondeado en la dársena.

El acto de homenaje comenzó con breves discursos, uno de ellos a cargo de Don Antonio Lussich y la respuesta al mismo por parte del Dr. Charcot, quien agradeció la deferencia del anfitrión, brindó por Uruguay, y en particular por la prosperidad de la empresa. Posteriormente la concurrencia fue cautivada por anécdotas y recuerdos de la campaña.

El día 16, se dirigieron en el *¿Pourquoi Pas?* a la propiedad de Lussich en Punta Ballena, orgullo del polifacético marino. Además de los invitados especiales se habían integrado a la excursión algunas autoridades, entre las que se contaba el intendente montevideano.

La permanencia de Charcot en Montevideo se prolongó en esta oportunidad, quizás por la razón fundamental de controlar los arreglos de su nave, aunque creemos que influyó también el malestar que habían causado en él y sus compañeros, las publicaciones de algunos medios periodísticos de Buenos Aires, donde se había atribuido a su expedición un móvil comercial.

Tales conceptos le habían llevado a negarse a visitar la vecina capital para no verse en la violencia de tener que rebatir esas insinuaciones que desmerecían sus miras científicas y resultaban incluso absurdas si se consideraban los riesgos y sinsabores a que se habían expuesto, en un ambiente inhóspito, lejos del mundo y de sus familias.

Lo cierto es que el Dr. Charcot finalmente cedió a la insistencia de varios allegados, y cruzó el río el 23,

apareciendo el día 28 de marzo, en “La Nación” un extenso reportaje, en que remarcó enfáticamente el éxito de la dilatada estadía, cuyo principal logro había consistido en la continuación de observaciones y estudios comenzados en la expedición de *Le Français*

El 29 por la mañana regresó a Montevideo, donde comenzó a aprestar la partida hacia Río de Janeiro, escala de donde continuarían hacia Le Havre.

Debido a una fuerte sudestada la expedición pudo zarpar recién el 6 de abril, a las 18.30, saludada por las sirenas de todos los vapores surtos en el puerto. El *¿Pourquoi Pas?* fue llevado a remolque por el *Solis* hasta Maldonado.

Los Topónimos Antárticos en recuerdo a sus estadías en Uruguay

Durante la primera campaña, la expedición francesa tomó como zona de acción la parte occidental de la Tierra de Graham, el estrecho de Bismarck, las tierras de Alejandro I y de Palmer, invernando en la isla Booth.

Mientras el buque permanecía prisionero por el hielo en una caleta, los integrantes de la misión realizaron innumerables incursiones en la zona circundante.

Las investigaciones se dieron a publicidad en informes muy parciales, hasta que ya enteradas las Sociedades Científicas que le habían apoyado, se editó la obra “*Le Français au Pole Sud*”, donde el propio Dr. Charcot refiere en forma diaria la dura estancia y las sacrificadas actividades que cumplió la expedición de su comando en el continente antártico.

La publicación, tuvo una amplia difusión y sabemos que Charcot envió algunos ejemplares dedicados a sus amigos montevidéanos.

Como un detalle anecdótico podemos agregar que el ejemplar que hemos manejado en la Biblioteca Nacional, (al igual que el correspondiente a la segunda campaña) lucen afectuosas dedicatorias aunque lamentablemente no pudimos saber quien o quienes, fueron sus destinatarios por haber sido borrados los nombres.

Los trabajos desarrollados se presentaron divididos por especialidad. Cada apéndice explicitaba las observaciones en los distintos campos científicos, así como los resultados en lo atinente a conocimientos geográficos, incorporando una importante cartografía con la que iba develando la incierta configuración de la región antártica.

El capítulo dedicado a los topónimos con que se denominaron distintos puntos en la región transitada, explicaba además el criterio para su selección. En principio se nominaron los mismos para homenaje de los miembros de la expedición o de sus familiares, pero también se habían contemplado a “benefactores”, aquellas personas que habían colaborado y que en reconocimiento, habían sido integrados al nomenclator.

Luego de haber compulsado la lista explicitada por Charcot con las obras -argentina y norteamericana- que tratan el tema de toponimia antártica, constatamos que en esta primera expedición Charcot había designado una isla con el nombre del Ministro Plenipotenciario francés en Uruguay. El conde Juan María Guy Jorge Du Chaylard, había sido reconocido en su cargo por el Gobierno del Presidente Juan Lindolfo Cuestas, según decreto del 19 de Setiembre de 1902.

El activo diplomático, que hemos ubicado asimismo como Presidente Honorario de la Cámara Francesa de Comercio, había encabezado los agasajos rendidos al Dr. Charcot durante su corta estadía, así como también fue quien organizó la colecta para colaborar a los gastos de la expedición.

Su cortesía y especial colaboración, además de un reconocimiento en la Introducción de la obra, mereció que llevara su nombre una isla que se hallaba al Oeste del Canal Grandidier, al Sureste de la Isla Vieugué, a 12 millas del Cabo García, al Oeste de la Tierra de San Martín- o de Graham- a los 65°45' Lat. Sur y 65°08' de Long. Oeste.

Según se describía, la misma tenía aproximadamente unas 2.5 millas de largo por 1.5 de ancho. Presentaba hacia el Norte un paredón oscuro de 300 mts. de altura que caía a pique sobre la costa. Al Sur de dicho paredón se apreciaba un morro que se asemejaba a una aleta de un pez.

El mapa donde podemos ubicarla es el resultado de los trabajos de la expedición y fue sacado de la obra del Dr. Charcot.

Con respecto a la región antártica en la que accionó la segunda campaña, podemos observar que durante el primer verano se completó la carta geográfica –levantada en la expedición de 1903– al Norte de la isla Adelaida, descubriendo al Sur una serie de tierras- hasta entonces desconocidas- que llegaban hasta la tierra de Alejandro.

La internada se realizó en la Isla Peterman, en la misma región, pero algo más al Sur de donde la había efectuado *Le Français*, y de igual forma se verificaron excursiones circundantes en trineos o en las lanchas del buque.

Durante el 2º verano, se reanudaron las navegaciones en las proximidades de las islas Shetland, explorándose las regiones al Sur y al Oeste de la llamada tierra de Alejandro.

Contrariamente a como se había manejado el tema en la campaña anterior, en la obra "*Le ¿Pourquoi pas? en el Antártico.....*" no se incluye un apartado específico sobre Toponimia. Si bien Charcot refiere algunos de los topónimos con que se iban nominando los distintos puntos de la extensa geografía recorrida, muchos de los nombres que dejó enclavados en el helado continente se dieron "a posteriori".

Dentro de éstos, hemos encontrado cuatro topónimos relacionados con Uruguay.

Los primeros que expondremos fueron los dedicados a dos compatriotas franceses que estaban empeñándose en la empresa constructora que tenía a cargo los trabajos en el puerto de Montevideo: "Allard, Coiseau, Couvreur, Dollfus, Duparchy, Sillard y Wiriot".

El Ing. Sillard, era uno de los socios responsables de dicha firma, y Director de la French Montividio Cº: –donde se había reparado el *¿Pourquoi pas?* mientras que- el también Ingeniero- Jean Emile Alain Amiot, había tenido a su cargo dichos trabajos.

Como distinción a Sillard tomaron su nombre los islotes situados a una milla al Noroeste del Cabo Mascart, extremo N. de la Isla Rey Jorge –o 25 de Mayo- al Oeste de la Tierra de Graham- o de San Martín- a los 66° 40' de Lat. Sur y 67°45' de Long. Oeste.

En cuanto al Ingeniero Amiot, para quien Charcot tiene un especial recuerdo en su obra, falleció de manera inesperada, en la mañana del 30 de junio de 1910, pocos meses después de haberse producido la visita del Dr. Charcot.

Como Ingeniero principal, dicho profesional tenía a su cargo -desde 1904- la dirección de las obras portuarias. Según su obituario poseía una vastísima preparación y claro talento, que le habían hecho acreedor a un puesto de “primera fila entre los hombres de ciencia de Francia”.

Podemos agregar además que se había ganado las simpatías del medio en que se movía, y en ocasión de su inesperada desaparición física, las casas lanchoneras, en señal de duelo, decidieron unánimemente izar las banderas a media asta.

En su memoria, como retribución de su colaboración profesional y amistad personal, Charcot nominó Amiot a los arrecifes situados al Suroeste de la Isla Belgrano -o Adelaida- en la entrada de la Bahía Margarita, a los 67°38' Lat. Sur, 69°37' Long. Oeste.

Nos referiremos ahora más extensamente a los uruguayos, cuyos nombres se perpetuaron en la lejana Antártida: Hamlet Bazzano y Antonio Lussich.

Con respecto al Agrimensor Hamlet Bazzano, podemos decir que en 1895, al egresar de la Universidad, y con tan sólo 19 años, pasó a formar parte del personal técnico de la Comisión de Estudios del Puerto de Montevideo, encomendándosele la organización del Observatorio Meteorológico e Hidrométrico

En 1905, al crearse el Instituto Meteorológico Nacional, Bazzano fue nombrado como Director y 20 años más tarde, cuando se fundó el “Observatorio Meteorológico”, también ocupó ese cargo, avalado por su dedicación y trayectoria profesional.

Es de hacer notar que desde estos puestos bregó siempre por un cambio en los sistemas de trabajo de los Observatorios Meteorológicos del país que, según su criterio, no obedecían a la exigencias de la época y adolecían en su desempeño de defectos y vaguedades.

El Director del Observatorio Nacional y Jefe de la sección de Oceanografía, era distinguido como “especialista en asuntos antárticos”, y podemos agregar que dentro de sus actividades le fueron encomendadas las intervenciones en el Museo Natural y en el Instituto de Pesca. De acuerdo a que dichas ciencias estaban dentro de las principales estudiadas en ese continente, se justificaba su preocupación por tomar contacto con las diferentes misiones que en viaje hacia la Antártida, recalaban en Montevideo.

Hemos encontrado datos de que a lo largo de su proficua labor había colaborado con Amundsen, Charcot, Shackleton, Wilkins, entre otros famosos expedicionarios.

En el mismo sentido cuando en la mañana del 8 de junio de 1916, ya estaba próxima a partir la expedición conducida por el T/N Ruperto Elichiribehety, en procura de rescatar a los compañeros de Schackleton, refugiados en la isla Elefante, Bazzano se apersonó en el *Instituto de Pesca N°1*, dando instrucciones precisas para que- aprovechando el viaje- se llevaran a cabo una serie de estudios meteorológicos y oceanográficos.

Su preocupación por la investigación corría en forma paralela a su afán por la enseñanza de materias como Astronomía, Física del Globo, Geografía Física, Meteorología y Oceanografía, contándose entre los docentes de la Universidad, Escuela Naval y Enseñanza Secundaria.

Sus prolijos estudios se tradujeron en trabajos que fueron presentados a distintos congresos, representando claros ejemplos de su intelectualidad, y pautando el grado de su valor profesional.

La investigación titulada “Estudios sobre el Río de la Plata y movimientos de las aguas relacionados

con los elementos meteorológicos”, obtuvo el “Gran Premio de Navegación” en Turín, habiendo presentado un estudio sobre la “Circulación General de la atmósfera en la parte austral de la América”, en el Congreso Panamericano de Washington, a los que podemos agregar las “Relaciones de los delitos cometidos contra personas y los agentes atmosféricos” y la “Incorporación a la enseñanza de los cursos con proyecciones luminosas”.

38 años de labor ininterrumpida dedicó a estos intereses que llenaron su vida, que paradójicamente acabó el 27 de abril de 1939, 6 años más tarde de haberse jubilado.

La referencia a que se había bautizado un islote con el nombre de Bazzano la encontramos en forma casual al recoger datos sobre la expedición Wilkins.

En el mes de octubre de 1928, Sir Hubert Wilkins visitó el Observatorio Nacional, donde aún continuaba Bazzano como Director, en procura de copias de las cartas enviadas por Charcot a esta dependencia. Entre las informaciones se mencionaba que Charcot había dado a un islote antártico el nombre del citado profesional.

El Islote Bazzano está situado al Sur de la Isla Petermann, al Oeste de la Tierra de Graham -o de San Martín- a los 65°12' de Lat. Sur, 64°11' Long. Oeste, según las coordenadas dadas en la obra Argentina sobre toponimia.

Hemos tenido la fortuna de localizar la carta original, enviada en aquella época al Observatorio por el científico francés. Esta documentación se hallaba en el Archivo General de la Nación de Montevideo y que es la que Uds. pueden apreciar.

En cuanto a don Antonio Lussich

Era el hijo mayor de Felipe Lussich fundador de la empresa de transportes fluviales que posteriormente se conoció como “Casa Lussich e Hijos”. Recibió una esmerada educación en el Colegio Alemán, la cual se vio acrecida por sus viajes y su gusto por la lectura que le ayudó para manejar con fluidez cinco idiomas, destacándose en los más selectos círculos culturales.

La colaboración de don Antonio como se le conoció, dio nuevo impulso a la empresa paterna que fue tomando incremento, tanto por compras como por las construcciones del varadero propio.

A la muerte de su padre, la “Empresa de Lanchajes y Remolques de Antonio y Manuel Lussich” tuvo su época de esplendor, siendo famosos los arriesgados salvatajes, en los que participaba activamente el armador.

Los remolcadores que la integraron *Solís*, *Emperor*, *Atlántico*, *Huracán* y *Powerful*, fueron reconocidos internacionalmente.

La Introducción de la obra de Charcot especifica que el remolcador que Lussich les cedió gratuitamente- y que por la prensa se identificó como el *Solís*, llevó a *Le Français* al puerto de Buenos Aires en menos de 12 horas. Dato que también aparece en las actas de la Cámara de Comercio Francesa.

La “flota gris”, color que identificaba sus unidades, que había sido considerada como la mejor de Sudamérica, fue adquirida en 1917 por la Administración Nacional de Puertos. Lussich tenía entonces 69 años, y su actividad se volcó a otra de sus pasiones: Punta Ballena. Este desafío, al que había dedicado sus

esfuerzos desde 1897, tuvo como resultado el convertir la zona antes estéril y desierta en un extenso y hermosísimo parque, a pesar de los desfavorables vaticinios de botánicos y paisajistas.

El orgullo que sentía por esta obra, que aún perdura, era el que le llevaba a compartir su disfrute con aquellos que consideraba dignos de calibrar los esfuerzos que en ello había invertido.

Esta es entonces una de las razones fundamentales de la visita que ofreció a Charcot durante su estadía en 1910. Espíritus batalladores, entusiastas y desinteresados, apreciaban sus compatibilidades a pesar de que estaban empeñados en metas diferentes.

Al igual que las múltiples condecoraciones y distinciones que le fueran otorgadas a Lussich por diferentes gobiernos – por las vidas rescatadas y los intereses económicos salvados en siniestros ocurridos en nuestras aguas, así como en las de Brasil y Argentina, la inclusión de su nombre entre los topónimos dejados por Charcot en el continente antártico, resulta un distinguido reconocimiento

La Caleta Lussich está situada en la costa Sureste de la Ensenada Martel, en Bahía Laserre, Isla Rey Jorge- o 25 de Mayo- en las Islas Shetland del Sur, a los 62°05' de Lat. Sur y 58°21' de Long. Oeste.

Conclusión

La introducción de esta reseña pautó las dificultades que el conocimiento del continente antártico supuso desde épocas remotas. Ya entonces nuestro país, involucrado en su Historia por una misión político-estratégica, a la que se agregó la empresa económica, acompañó los esfuerzos que iban delineando su geografía y las trabajosas rutas entre costas y horizontes de hielo.

Los objetivos más poderosos para estos logros estaban identificados con alguna de esas metas, pero podríamos señalar como una constante el carácter especial que definía a aquellos aventureros que tomaban la responsabilidad, para quienes lo fundamental era el desafío de lo desconocido.

El compromiso de los montevideanos desde sus raíces les preparó para la valoración de estas vocaciones, para comprender a esos hombres amantes del riesgo, signados para ignorar los límites cuando se empeñaban en un reto. La causa de Charcot entraba en esa categoría, toda su fortuna y energías estaban invertidas en esta empresa incierta.

Por ello le apoyaron la población de Montevideo solidaria por convicción, sus compatriotas, orgullosos por la misión que iba a desempeñar, Bazzano apasionado de su ciencia y admirador de quienes apostaban a su avance, Lussich como amante del mar y de los peligros.

Identificados desde cada perspectiva y conscientes de la importancia de la potencialidad antártica, encontraron un deber colaborar dentro de sus posibilidades, con quien asumía tantos sacrificios para contribuir al beneficio de la humanidad.

En retribución del interés, de las atenciones y agasajos recibidos en sus estadias, Charcot con la misma grandeza de espíritu, guardó siempre un grato recuerdo para quienes consideró “sus amigos”, envió sus obras para que se sintieran integrados en el espacio histórico conquistado, y concretó para algunos su reconocimiento en una forma imborrable.

Ese fue el criterio para la cantidad de topónimos que dejó en agradecimiento de quienes- en ambas orillas- habían tenido una participación para apoyar las difíciles campañas.

Pocos de los que hoy observan las cartas antárticas ubican que esos nombres conocidos, fueron colocados por las expediciones francesas a su comando, y pocos son también los que valoran el homenaje que implicó a los elegidos el quedar perpetuados en las remotas regiones.

Y ya que estamos hablando de reconocimientos justos, no queremos finalizar nuestra intervención sin hacer el agradecimiento correspondiente al Dr. Capdevila, con quien continuamos trabajando en el tema antártico.

Si bien él -tanto en lo teórico como en la práctica- está profundamente involucrado en la Historia de la Antártida desde hace muchos años, en nuestro caso particular hemos incursionado en ella en forma totalmente fortuita.

Por lo tanto es de orden reconocer que el apoyo y la generosidad de este profesional nos ha permitido contar con importante material bibliográfico y cartográfico que fue la base de esta reseña.

Nuestro particular agradecimiento entonces para él y para todos ustedes por habernos escuchado en nuestra exposición.

Bibliografía

Archivo General de la Nación- Montevideo- Sección Mapoteca.

BAZZANO, HAMLET. 1921. *Cursos de Conferencias con proyecciones luminosas.* Escuela Naval. Montevideo.

BLANCO, JUAN CARLOS. 1912. *El Puerto de Montevideo- Monografía ilustrada.* Talleres Gráficos Barreiro y Ramos. Montevideo.

CAPDEVILA, RICARDO. 1986. *Comerci, Santiago- Historia Antártica Argentina.* Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires.

CAPDEVILA, RICARDO. 2001. *Antártida. Más allá del fin del Mundo- Zaguier y Urruty-Ushuaia. Chambre de Commerce Française de Montevideo. Bulletin Bi-Mensuel- Imprimerie Latine- Montevideo.*

CHARCOT, JEAN B. 1906. *Le Français au Pole Sud.* Ed. Ernest Flammarion. París.

CHARCOT, JEAN. 1921. *"Pourquoi-Pas" en el Antártico. Diario de la expedición al Polo Sur en 1908-1910.* Trad. José Eskoda. Ed. Calpe. Madrid.

Geographic Names of the Antarctic. 1995. 2ª Ed. Names Approved by the United States Board on Geographic Names- Compiled and Edited by Fred Alberts.

Instituto Nacional para la predicción del tiempo. Año 1906. N°1- Talleres Tipográficos de "La Prensa"-Montevideo-1906.

PIERROU, ENRIQUE. 1970. *Toponimia del Sector Antártico Argentino.* Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires.

Prensa de Montevideo: *La Tribuna Popular - La Razón - El Diario - La Mañana - El Telégrafo Marítimo - El Siglo - El Tiempo -* Prensa de Buenos Aires: *La Nación.*

SCARONE, ARTURO. 1956 *Efemérides Uruguayas - Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.* Montevideo. Tomos I-II-III

SCARONE, ARTURO. 1937. *Uruguayos Contemporáneos. Nuevo Diccionario de Datos Biográficos y Bibliográficos.* Barreiro y Ramos. Montevideo.

Servicio de Hidrografía de la Marina. República Argentina

WEDDELL, JAMES. 1825. *Voyage towards the South Pole, performed in the Years 1822-24.* Imp. Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown y Green. London.

Shackleton en Chile, nuevos antecedentes

Oscar Pinochet de la Barra ¹

Sir Ernest Shackleton es, sin duda, uno de los exploradores antárticos de comienzos del siglo XX, que más contactos tuvo con Chile, y aún hoy, casi un siglo después, todavía ha sido posible agregar otros antecedentes.

Shackleton y el Piloto Pardo

Son bien conocidos los esfuerzos realizados por el marino inglés en 1916, tanto desde las islas Malvinas, como desde Montevideo, para llegar con una embarcación apropiada a la isla Elefante, donde había dejado a parte de su gente.

Una conversación que mantuve con una de las personas que esperaban a la escampavía *Yelcho* en Punta Arenas, era el entonces Subteniente de Ejército Ramón Cañas Montalva. A los 20 años de edad permanecía en esa ciudad como ayudante del Teniente Coronel Higinio Espíndola, Comandante del Batallón Magallanes. El joven Cañas supo de muy cerca el fracaso del buque “*Southern Sky*”, contratado en las Malvinas, en Mayo de ese año; como así mismo, del infructuoso esfuerzo del buque uruguayo “*Instituto de Pesca N° 1*”.

Entonces llega Shackleton a Punta Arenas y comienza una serie de entrevistas y gestiones con las autoridades chilenas y con sus empresarios, deseosos todos de ayudar, con los medios apropiados. Esos días de nervios contrastaban con la tranquila actitud de las autoridades de Londres, según un telegrama del rey Jorge V, que el explorador llevaba en el bolsillo, del siguiente tenor:

“Encantado de saber que llegó sano y salvo a las islas Falkland. Espero que sus camaradas de la isla Elefante serán pronto socorridos”.

¡Esa sí que es flema inglesa!

¿Cómo vio el joven Subteniente Cañas al ya famoso explorador antártico ese año 1916?

Se lo pregunté y me lo describió así:

“Lo recuerdo perfectamente. Tenía unos 40 años, agradable en su trato, lleno de energía. Lo conocí en el Consulado inglés de esa ciudad austral, mientras trataba de conseguir la *Yelcho* y el máximo de ayuda”.

Continuaba el anciano General y ex Comandante en Jefe del Ejército, con una nota novedosa:

“Todos contribuyeron con víveres para quienes esperaban, medios muertos de hambre y frío en pleno invierno antártico. Por cierto que el pequeño buque se relleno de carbón por todas partes”.

Le pregunté si costó mucho conseguir la *Yelcho*.

“Fueron gestiones muy fáciles -me dice-. El Jefe del Apostadero en Punta Arenas mantuvo conversa-

¹ Embajador, Director del Instituto Antártico Chileno, Luis Thayer Ojeda 814, Providencia, Santiago, Chile.

ciones con el Almirante Muñoz Hurtado, en Valparaíso, máxima autoridad de nuestra Marina, y fue inmediatamente autorizado”.

Entusiasmado por el tema, Cañas pasa a referirse al Piloto Pardo:

“Era admirable este Luis Pardo. De grado más bien bajo, nada más que Piloto 2° de Remolcador, de estatura mediana, tranquilo, callado. No representaba mucho a simple vista ni, seguramente, lo pretendía. Pero, eso sí, decidido, valiente sin aspavientos, a sabiendas que difícilmente podía triunfar allí donde habían fracasado varias expediciones anteriores”.

“Pero Pardo – continúa el general- no navegaba por primera vez en esos mares. No, mi amigo. Lo que han olvidado muchos chilenos es que su embarcación, de apenas 687 toneladas, fue dos veces a las regiones antárticas ese mismo invierno. La primera vez en Julio, remolcando a la goleta pesquera “Emma”, que había sido contratada por la Asociación Británica para hacer el rescate. En esa ocasión se trataba de ahorrarle carbón a la “Emma” y la Yelcho la remolcó hasta la latitud 60° Sur, en pleno Mar de Drake”.



Shackleton y Pardo son recibidos en el muelle de Punta Arenas
(Fotografía de Cándido Veiga)

Luego le tocó el turno al piloto chileno y partió el 25 de Agosto desde Punta Arenas y después de una increíblemente fácil navegación de 5 días estaba a la cuadra de la isla Elefante. ¿Qué había pasado? Que los vientos habían empujado los hielos hacia el Norte, dejando un espacio libre o canalizo y en una hora se embarcó a los 22 náufragos.

A mi viejo amigo Cañas le brillan los ojos, exaltado, cuando me relata la recepción en Punta Arenas.

“Fue extraordinaria... El muelle viejo pudo haberse hundido con el peso de la muchedumbre que lo ocupó completamente. Luego siguieron las fiestas. Todos querían agasajarlos. Recuerdo una comida de etiqueta ofrecida por las autoridades en el hotel. Yo acompañaba siempre al comandante Espíndola y esa noche estaba conmigo un muchacho que hablaba perfecto inglés y que ayudó a traducir: Rodolfo Suárez, mi futuro cuñado. Pues bien, en la pechera almidonada de su smoking firmaron todos los expedicionarios...”

Sir Ernest Shackleton recordó siempre esta notable acción de Pardo y en su libro, “Mi expedición al Sur Polar” estampó lo siguiente, que vale la pena recordar:

“La República de Chile fue incansable en sus esfuerzos de socorro y se ganó la gratitud de todos los miembros de la expedición. Menciono especialmente la simpática actitud del almirante Muñoz Hurtado, jefe de la Marina chilena, y del capitán Luis Pardo, quien comandó la *Yelcho* en nuestra última y victoriosa tentativa”.

Shackleton en Valparaíso y Santiago

No son muchos los detalles que se conocen de la permanencia de Shackleton en Valparaíso y Santiago. Un artículo de Federico Vergara Vicuña (“Perico”, nieto de Benjamín Vicuña Mackenna) escrito en *La Nación* de Santiago el 8 de Diciembre de 1926, y descubierto hace poco, y otro de Francisco Sohr publicado en la revista *Masónica de Chile* en 1991, permiten seguirle la huella en nuestra capital al gran explorador.²

Después de quedarse unos días en Punta Arenas, el explorador inglés se vino a Valparaíso en Septiembre, donde fue recibido en medio de gran entusiasmo.

Sabemos que en esa oportunidad se rindió homenaje por la Masonería tanto a Shackleton como al teniente Frank Wild, al Dr. A. Mc Ilroy y al piloto Pardo. Según ha sido recordado en 1991, el templo masónico de la calle Wagner de Valparaíso los recibió en una importante tenida el 30 de Septiembre de ese año, quedando constancia de las felicitaciones en el acta respectiva.

En Santiago se le preparaban asimismo numerosas recepciones.

Una de las primeras estuvo a cargo de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, en su sede de la Biblioteca Nacional.

Ya en sesión del 22 de Septiembre de ese año 1916, el Presidente de la Sección de Geografía, Sr. de Montessus de Ballore, dio cuenta “de los pasos que ha dado para preparar una recepción a nombre de la Sociedad, al explorador del continente antártico Sir Ernest Shackleton, actualmente entre nosotros”, como se lee en el acta respectiva.

En esa misma sesión se tomaron tres decisiones en esta materia: conceder al Sr. Shackleton el título de socio correspondiente, designar a los señores Montessus de Ballare, Luis Risopatrón, Silva Cruz y Benjamín Vicuña Mackenna para organizar la recepción y designar al Miembro de la Junta de Administración don Alberto Edwards para hacer el discurso correspondiente.

Se acordó, para más adelante, organizar otra recepción en honor de Pardo y de sus compañeros, entregándoles una medalla especialmente acuñada, lo que ocurrió el 5 de noviembre de ese año.

Diez días después de lo mencionado, el lunes 2 de Octubre de 1916, se volvió a reunir la Sociedad, en la 11ª. Sesión General, dedicada exclusivamente a festejar al explorador inglés. La corta acta levantada anota lo siguiente:

“Don Alberto Edwards ofreció la manifestación; contestó el Sr. Shackleton y el Sr. Emilio Rodríguez Cerda, representante de la Sociedad Científica de Chile, que había adherido a esta manifestación, hizo entrega al Sr. Shackleton de un diploma de socio honorario de aquella institución”. Todo lo anterior fue completado más adelante con una medalla de oro de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.³

² *La Nación*, 8 de diciembre 1926. *Revista Masónica de Chile* N°s 1-2, 1991 pp.41-43

³ La disertación de Alberto Edwards fue publicada en la revista *Mapocho* Año IV, Vol. V, pp.17-23

Los agasajos y las medallas se multiplicaron y el Gobierno de Chile le otorgó la Medalla al Mérito en una ceremonia que organizó el Ministerio de Relaciones Exteriores. El Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes lo recibió en el Palacio de la Moneda.

Había gran interés de los santiaguinos por escuchar a Shackleton, conocer de sus labios todas las etapas que culminaron en el rescate de Pardo, que por esos días cumplía sus obligaciones de marino y estaba ausente.

Se organizó entonces una reunión en un lugar amplio y de categoría como el Teatro Municipal, de la cual hay una descripción hecha por Federico Vergara Vicuña en 1926, diez años después, que, por los detalles que da, parece auténtica.

Lo recuerda en el vasto escenario “deletreando en español su conferencia y ayudándose con una larga batuta en la mano para precisar en las proyecciones luminosas a sus compañeros, sus rutas y sus perros”.

Sigue Vergara Vicuña con una pintoresca descripción del explorador-conferenciante, que él conserva como “una imagen fresca”:

“La fisonomía del héroe cuando enfocó risueño la concurrencia santiaguina, paseando su torso de atleta en ajustada chaquetilla azul –y aquí viene un detalle de su vestimenta que debe haber hecho temblar al tradicional recinto de comienzos del siglo XX- los pantalones cortos, achicados tal vez por las temperaturas extremas, el todo del conjunto balanceado sobre dos gruesos zapatos londinenses...”

Un año después, en 1917, volvió Shackleton a Santiago en un viaje rápido que algunos relacionaron con la Primera Guerra Mundial.



La escampavía *Yelcho* arribando a Punta Arenas con los náufragos
(Fotografía de Cándido Veiga)

Shackleton en Londres

Lo curioso de nuestra historia es que un tiempo después se encuentran en Londres nuestros dos informantes ya señalados: Cañas Montalva y Vergara Vicuña.

El primero de ellos está en Europa –ahora es Teniente- enviado a participar en un curso de oficiales especialistas en educación física. El relato que me hizo es el siguiente: “Parece que el tema antártico me estaba marcando para toda la vida. ¿Sabe con quién me encontré en Londres? –me dice el general Cañas y me queda mirando- Pues con Shackleton... Un día llegó a la Legación de Chile a invitarnos a una conferencia que daría tanto sobre su última expedición, como acerca de la otra que ya preparaba...”

Cañas alude aquí a la última expedición antártica, la de 1922, y a su trágico desenlace, el 5 de Enero de ese año: la muerte del inglés de 47 años de edad, víctima de un ataque al corazón, al llegar a la isla Georgia del Sur y desembarcar de su buque el "Quest".

Pero sigamos con los recuerdos del entonces Teniente Cañas Montalva en Londres:

"Todos fuimos a la conferencia y oímos palabras de agradecimiento para Chile, sin dejar de mencionar al joven oficial chileno presente (el mismo Cañas), que recordaba muy bien desde los agitados días de Agosto de 1916".

Esto mismo lo cuenta Federico Vergara Vicuña, también testigo en Londres. Recuerda que a la conferencia aludida fue la Legación de Chile en pleno, es decir, el Ministro Plenipotenciario Agustín Edwards Mac Clure, el Consejero Gonzalo Montt, el Adicto Civil Carlos Silva Vildósola y el Teniente Cañas, a quien también cita.

Dice Vergara en su artículo de 1926 que Shackleton, tan pronto llegó al teatro, reconoció entre la concurrencia a sus amigos chilenos, y dirigiéndose a ellos exclamó:

"Hasta ahora no había tenido la ocasión de confirmar públicamente mi deuda con Chile. Día tras día miraba el horizonte con la fe serena que alguien debía salvarnos. Ese alguien fue Chile".

Se dice que los aplausos fueron tan grandes y sostenidos que el Ministro Edwards Mc Clure tuvo que levantarse y contestar a quien el Rey había distinguido con el título de Sir.

El destino ya tenía señalado a Shackleton su última destinación y, como acabo de decir, moriría en el continente que había movido siempre su interés y al cual había dedicado toda su existencia.

Así como los ingleses recuerdan sobre todo a Shackleton y mucho menos a quien rescató de los hielos a su tripulación, los chilenos, por nuestra parte, recordamos al explorador inglés especialmente a su paso por Punta Arenas. La verdad es que hubo admiración por él en el resto de Chile y asimismo las muestras de agradecimiento del inglés fueron numerosas, en diversas oportunidades, como lo han querido reflejar estos recuerdos.

ESTUDIOS POLITICOS Y JURÍDICOS

Influencia de la caza de la ballena en el origen del litigio antártico 1874-1917

[El caso del capitán Andresen]

*Jorge Berguño Barnes**

Por sus características, el primer ciclo lobero en la Antártida (1819-1829) no abrió paso a controversias territoriales y los actos posesorios que ejercitaron algunos marinos y navegantes que participaron en esta primera fase de la exploración antártica no fueron confirmados por sus Gobiernos. La historia anterior a los grandes viajes científicos de Ross, Dumont d'Urville y Wilkes, no fue una crónica de conflictos nacionales sino un tejido de acciones individuales en que hubo codicia, destrucción y crueldad, pero también un despliegue de valor indescriptible para afrontar la inhóspita naturaleza antártica. A pesar de que Bernardo O'Higgins tuvo una visión de una futura grandeza de esas tierras, adelantándose a su época, y que existió una propuesta del armador James Byers al Presidente Monroe para que las Shetland del Sur fueran anexadas por los Estados Unidos, no se generaron las condiciones para un litigio territorial y una interpretación estrechamente nacionalista de la historia antártica del siglo XIX constituye una distorsión de su verdadero sentido.¹

No ocurre lo mismo con el segundo ciclo (1871-1913) pues el inicio de lo que podríamos denominar el «gran Pleito Antártico» se sitúa, al menos en parte, en los primeros esfuerzos de los países australes y de las administraciones coloniales con posesiones subantárticas (Malvinas) por controlar la depredación de las poblaciones de focas y lobos marinos en el Océano Austral. Las dificultades de aplicación de las primeras ordenanzas conducirían a las primeras concesiones antárticas, manifestación de potestades jurisdiccionales que inevitablemente irían articulando manifestaciones más ambiciosas de políticas antárticas nacionales.

Las primeras ordenanzas y concesiones de caza y pesca se impusieron en Chile, pero en Argentina se solicitaron las primeras concesiones de tierras y de exploración antárticas, por la empresa Linck y Cia. que actuaba impulsada por el aventurero rumano Julio Popper. La solicitud formulada en 1892 no llegó a ser conocida por el Congreso argentino, pero el Ministro de Chile en Buenos Aires, Juan Gonzalo Matta, llevó el tema a la atención de su Gobierno, quedando de esta manera el asunto radicado en la Oficina de Límites de la Cancillería. De paso, el Ministro Matta confidenció a su colega Encargado de Negocios del Reino Unido G.E. Welby que todo el esquema le parecía inspirado por el ex Ministro de Relaciones Exteriores Estanislao Zeballos. Welby transmitió estas impresiones al Foreign Office, añadiendo su propio comentario acerca de las escasas posibilidades de éxito del proyecto de ley, que nunca fue examinado por el parlamento argentino. Una resolución presidencial dictada por el Presidente Roque Sáez Peña el 29 de diciembre de 1894, que autorizaba al ciudadano argentino Luis Neumayer para efectuar exploraciones en las tierras antárticas por cuenta propia, no tuvo ningún principio de ejecución.²

La trayectoria de las concesiones chilenas sería diferente. Hay toda una cadena, que comienza el 1° de

* *Subdirector Instituto Antártico Chileno. jberguno@inach.cl*

¹ *El Bosquejo Comparativo de Bernardo O'Higgins*. Volumen XXX Archivo O'Higgins. Parte de la correspondencia entre el Secretario de Estado Adams y el Presidente Monroe acerca de una eventual anexión de las Shetland del Sur ha sido publicada bajo el título «The First American Discoveries in the Antarctic, 1819». *American Historical Review*, XVI, julio de 1911.

² Linck & Cia. *Tierras Polares Argentinas*. Este folleto se encuentra anexo a FO 83/1286, pp. 285 y 290-91, en el Public Record Office de Londres. Sobre concesión Neumayer, la Dirección Nacional del Antártico de Argentina, 1976, publica nota de Julio Popper al Ministro del Interior de ese país el 6 de mayo de 1892. El trasfondo diplomático en Legación de Chile en Argentina. Oficios recibidos 1893. Public Record Office F.O. 83/1286 ya mencionado.

octubre de 1901 con la autorización a Ruperto Vives Solar para establecerse en las islas Diego Ramírez y San Ildefonso; prosigue con la concedida a Pedro Pablo Benavides, que incluye la posibilidad de extensión «hacia el sur indefinidamente»; y la otorgada a Eugenio Bois de Chesne, quien realizó alguna actividad extractiva; pero cambia cualitativamente de naturaleza con el decreto supremo n° 260, de 27 de febrero de 1906, mediante el cual se concede a Enrique Fabry y Domingo Toro «la parte de la Tierra del Fuego comprendida entre las montañas Darwin y el Canal Beagle y las islas Guamblin, Gordon, Hoste, Wollaston, Diego Ramírez, Shetland y Tierras situadas más al sur». ³

A pesar que la intención del Gobierno chileno fue mantener en reserva este decreto, su texto fue conocido por el amplio debate que se generó en la prensa chilena a raíz de una denuncia del Diario Ilustrado. Ello ocasionó una protesta de la República Argentina, mediante nota dirigida al Canciller Antonio Huneeus Gana por el Ministro argentino en Santiago, Lorenzo Anadón, el 10 de junio de 1906. En ese momento, que antecede al desarrollo que tendrá poco después el conflicto por la explotación ballenera, queda trabada la disputa antártica y es esa la verdadera fecha crítica de una controversia que, en la región sudamericana, involucraría también al Reino Unido. Por el momento, recordaremos que el Canciller Huneeus propuso al Ministro Anadón una exploración conjunta de la Antártida, ofrecimiento que quedó sin respuesta porque Argentina tenía planeada una expedición a la isla Wandel, que fracasó al naufragar el *Austral* (el *Français*, de Charcot transferido al Gobierno argentino). Su sucesor, el Canciller Federico Puga Borne, inició una negociación bilateral para acordar con Argentina un Tratado Complementario de Demarcación en la Antártida, que se prolongó hasta 1908 sin que se pudiese alcanzar un resultado definitivo debido a la renuncia forzada del Ministro de Relaciones Exteriores argentino Estanislao Zeballos. ⁴

La administración británica de las islas Malvinas (Falkland) también se preocupó por regular la caza de focas y lobos marinos mediante ordenanzas de 1881 y 1899, que resultaron ineficaces frente a la presencia cada vez mayor de naves provenientes de los Estados Unidos, de Canadá y de Chile, que utilizaban Punta Arenas o los fondeaderos de la Tierra del Fuego para sus operaciones. Un informe reservado británico de una fecha muy posterior -mayo de 1910- seguía manifestando que «Americanos, Canadienses y Chilenos asolan los roqueríos de la propia Colonia (Malvinas o Falkland) como siempre lo han hecho» a pesar de haberse dictado una ordenanza más estricta en 1909. ⁵

Si bien los orígenes del conflicto antártico pueden remontarse a las consecuencias del intento de regular la caza de lobos marinos, es el ciclo ballenero el que definitivamente va a detonar una potencial confrontación. Las razones son fácilmente identificables: a diferencia de la explotación de focas y lobos marinos, en aparente extinción, se trataba de un recurso mucho más valioso, de grandes proyecciones económicas y políticas, pues contenía los ingredientes para una real valorización del Continente Antártico. Por otra parte, la operación de una flota ballenera, por las características de su tonelaje, aparejos y empleo de mano de obra, no se prestaba para las maniobras evasivas que las flotillas de pescadores o de cazadores de lobos marinos, con su movilidad y pequeña dimensión, podían realizar.

Sin embargo, la política de sigilo, más que de cautela, que seguían los gobiernos con intereses en la Antártida Sudamericana (Argentina, Chile y el Reino Unido) hacía posible evitar esta confrontación. Recordemos que Argentina había planificado en esta forma su incursión en aguas antárticas; que Chile adjudicó tierras antárticas mediante un decreto que cumplía los trámites de rigor pero en vez de decir

³ Julio Escudero Guzmán. «Cincuentenario de la Política Antártica Chilena» *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*. Año XX. Primer semestre de 1953, N° 48, pp. 73-78.

⁴ Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 2792 F. *Puga Borne. Negociación chileno-argentino-brasilero (1907-08)* 515 páginas. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Argentina. Proyecto de tratado secreto de alianza entre Argentina y Chile. Tratado Político de Zeballos. Caja 67. En mismo archivo, la caja 68 contiene el Tratado Complementario de Demarcación de Límites.

⁵ Informe impreso en Public Record Office. F.O. 118. The question of licences granted to occupy uninhabited islands. Apéndice I. Colonial Office.

«publíquese», decía «resérvese su publicación», y que el Reino Unido rehusó sistemáticamente toda notificación internacional de sus actos jurisdiccionales. Mientras Chile y Argentina procuraban demarcar sus reclamaciones en el Continente Antártico, Gran Bretaña y Noruega conversaban separadamente sobre el mismo tema. Los dos universos no se tocaban, giraban en órbitas independientes y sólo un acontecimiento fortuito podía provocar una colisión. En el plano diplomático, la pretensión de las Cartas Patentes británicas de 1908 pasó casi inadvertida hasta su reformulación en 1917.

El acontecimiento se produjo precisamente en el camino de regreso del capitán Adolfo Amandus Andresen, ballenero noruego naturalizado chileno, desde isla Decepción. Aún cuando la cantidad de ballenas cazadas en esta primera temporada antártica no era óptima, Andresen estaba seguro que el rendimiento de sus operaciones iría creciendo exponencialmente; contemplaba un futuro de expansión para la caza en las Shetland del Sur y su probable extensión a las tierras situadas más al sur; y disfrutaba intensamente con las perspectivas que ofrecía el fondeadero que había descubierto, o redescubierto, en isla Decepción, que podría llegar a concentrar un primer asentamiento humano en la Antártida, asegurando la primacía de su compañía, la Sociedad Ballenera de Magallanes que actuaba con autorizaciones y concesiones del Gobierno de Chile.



De izquierda a derecha los Capitanes Andresen, Stolhany y Lystad

Al costear Bahía Almirantazgo se cruzó con el *Admiralen* de Alexander Lange y ambos capitanes compararon sus respectivos resultados. Un inspector de aduanas británico que viajaba a bordo del *Admiralen* se entrometió en la conversación y le representó a Andresen la necesidad de remediar una transgresión de las ordenanzas de caza de la ballena de 1906, que se aplicaban a estas ignotas tierras antárticas pues eran propiedad de Su Majestad Británica. Andresen rio y consideró que el inglés había enloquecido por la soledad antártica, el hedor de los despojos de ballenas acumulados a bordo y la convivencia con ruda gente marinera de modales poco «British».

El incidente, que Andresen comentó con Mauricio Braun y su amigo Pedro De Bruyne, no le quitó un solo instante de sueño. Apenas si sirvió de diversión o chascarro para ser contado en un bar de Punta

Arenas. Los directivos de la Sociedad Ballenera coincidieron en que se trataba de un funcionario subalterno que sobrepasaba sus competencias. Todos estaban convencidos que Caleta Balleneros en isla Decepción sería un nuevo El Dorado por muchos años más.

La bonanza, sin embargo, no duraría. Súbitamente se llenó Punta Arenas de alarmistas rumores, probablemente transmitidos por algún buque que llegaba recién de las Malvinas y mencionaban la inminencia de un enfrentamiento con los ingleses, debido a las pretensiones territoriales encontradas de ambos países sobre la Antártida. Algunos comentaban que estos rumores ya se habían escuchado hacía algunos años, cuando Punta Arenas había acogido la flota lobera canadiense que operaba en la Antártida desde las Malvinas y las había abandonado por el alza de las licencias que exigían las autoridades malvinenses. Otros respondían que la caza de la ballena era un asunto más grave que la siempre incontrolable cacería de focas. Había llegado un nuevo Gobernador a Magallanes, don Alberto Fuentes, quien consideró estas versiones suficientemente preocupantes y las transmitió en un oficio secreto de 28 de marzo de 1907.⁶

Cuando todos pensaban que definitivamente no ocurriría nada, la Sociedad Ballenera de Magallanes recibió, fechada el 9 de abril del mismo año, pero llegada a manos de su destinatario el 18 del mismo mes, una misiva de la Oficina en Port Stanley del Secretario de las Colonias, que registraba la denuncia del inspector de aduanas a bordo del *Admiralen* y conminaba a la Sociedad a recabar una licencia y a pagar no sólo las 25 libras esterlinas de la autorización sino una suma alzada por las ballenas capturadas, que legalmente se presumían tomadas en aguas territoriales británicas y que el inspector de marras había calculado «a ojo» en más de 200. La Sociedad podría efectuar estos pagos directamente mediante una orden sobre un banco mercantil de la City de Londres.⁷

La primera reacción fue de incredulidad, a la cual siguió la consternación. Andresen cayó en un estado de abatimiento, culpándose de deslenguado en su conversación con Lange, en presencia de un desconocido. Mauricio Braun estaba irritado pues no deseaba, de manera alguna, entrar en conflicto con Inglaterra, pero esta exigencia de un pago importante gravaría fuertemente las utilidades que se habían estado calculando alegremente. Pedro De Bruyne se hizo cargo de la situación diciendo: «Estamos en manos de nuestras autoridades y debemos seguir un procedimiento claro». Remitieron copia de la carta del Colonial Office al nuevo Gobernador de Magallanes y le preguntaron: “¿A quién pertenecen estas tierras antárticas? ¿A Chile, que nos ha dado en concesión la isla Elefante o a Inglaterra?”⁸

Fue el turno del Gobernador de sentirse incómodo, particularmente si no había tenido intervención en el otorgamiento de la concesión sobre isla Elefante. Se limitó a transferir la consulta al Ministerio de Relaciones Exteriores. El Ministro Puga Borne consultó a sus asesores más relevantes: el Jefe de la Oficina de Límites, Luis Risopatrón y el asesor letrado Alejandro Alvarez. Ambos corroboraron que Gran Bretaña no había realizado ningún acto de ocupación bajo el Derecho Internacional, que Chile sí había otorgado concesiones de tierras y que resultaba preocupante que los ingleses pretendiesen abarcar en su jurisdicción vastas comarcas que eran una prolongación natural del territorio chileno. Concordaron los asesores que era imprescindible avanzar en la negociación con Argentina y añadieron que, mientras se avanzaba hacia un entendimiento que debía ser indisoluble, importaba evitar una confrontación.⁹

⁶ Oficio secreto de Gobernador Alberto Fuentes el 28 de marzo de 1907.

⁷ *Carta del 9 de abril de 1907* firmada por H.E.W. Grant (Colonial Secretary) dirigida a G.A. de Bruyne (Sic). Public Record Office. F.O. 371/194 pp.218-219. También en Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores. Archivo Antártico. Volumen citado *Títulos antárticos etc. II-3*.

⁸ Respuesta de Pedro De Bruyne, fechada en Punta Arenas el 19 de abril de 1907 (pero enviada con posterioridad a esa fecha después de haber consultado a la Cancillería el tenor de la respuesta). Public Record Office. F.O.371/194. Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores. Archivo Antártico. Volumen Citado *Títulos antárticos, etc. II-3*.

⁹ Informes Asesor Letrado Alejandro Alvarez y Jefe de Oficina de Límites Luis Risopatrón en Volumen citado *Títulos antárticos, etc. II-3*.

¿Como podía lograrse ese objetivo sin amagar los derechos de Chile ni generar un conflicto? ¿Podía evadirse o aplazarse el pago? ¿Si una compañía nacional adquiría una licencia de caza o pesca de autoridades extranjeras se perjudicaban los derechos antárticos de Chile? Al final se optó por darle una pauta de respuesta a la Sociedad Ballenera de Magallanes, indicándole que podía pagar provisoriamente, sujeto a que Chile o Argentina no hiciesen demandas similares, pero enfatizando que la compañía actuaba en la Antártida con autorización del Gobierno de Chile para realizar faenas en las Shetland y que poseía una concesión sobre la isla Elefante. Estos elementos fueron incorporados a la respuesta que preparó Pedro De Bruyne y que fue fechada el 19 de abril (a pesar que ya habían transcurrido dos semanas desde la recepción del mensaje británico) para no dejar un indicio de las consultas que se habían realizado.



Marie Betsy Rasmussen, la primera mujer que en 1908 pisó el continente antártico.

Con todo, Pedro De Bruyne no se atuvo íntegramente al «libreto». O se dejó llevar por su fantasía, o tal vez reveló su pensamiento íntimo, al explicar que la Sociedad había actuado en el convencimiento que las Shetland del Sur eran «neutrales como el Estrecho de Magallanes o Spitzbergen», lo que parecía algo contradictorio con la afirmación con que habían actuado en todo momento ciñéndose a las instrucciones de su Gobierno y que detentaban una concesión sobre la isla Elefante. La carta estaba inteligentemente redactada y las autoridades británicas no recogieron el guante. Se limitaron a precisar que la licencia concedida podía ser renovada pero no cubría las aguas territoriales de las Malvinas (Falkland) o Georgias para las cuales se requerían otras licencias.¹⁰

¹⁰Después de la respuesta de De Bruyne, les fue concedida la licencia, esta vez con el nombre correcto «P.A De Bruyne» para capturar ballenas en las aguas territoriales de las Shetland con 3 buques: *Gobernador Bories*, *Almirante Valenzuela*, *Almirante Uribe*.

Si bien el Canciller Puga Borne había subrayado la necesidad de actuar unidos en sus conversaciones con el Ministro Anadón, fue recién el 24 de septiembre de 1907, cuando en conversación sostenida en la Legación argentina en Santiago, transmitió a su interlocutor las regulaciones que estaba aplicando Gran Bretaña a la caza de ballenas en la Antártica por chilenos y noruegos. «De aquí se deduce la conveniencia de que los dos gobiernos aúnen su acción para hacer valer sus derechos en contra de la pretensión inglesa que por lo demás me parece difícil de contrarrestar» señaló el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile. Anadón tomó nota y envió su informe. El Canciller Zeballos replicó prontamente: «Tenemos que defendernos unidos de Inglaterra».¹¹

Las minutas de la negociación Puga Borne-Anadón reflejan el impacto de las nuevas pretensiones británicas. El Canciller Puga Borne se había reservado la información, para entregarla con posterioridad a la presentación formal por Chile del anteproyecto de Tratado Complementario de Demarcación de Límites, que se efectúa el 6 de septiembre. El anteproyecto consta únicamente de dos artículos: el primero, atinente al Canal Beagle, renueva la propuesta del perito Alejandro Bertrand de 1904, que en el arbitraje de 1977 será aceptada casi integralmente por el Tribunal Arbitral. El segundo, expresa el interés de ambos Gobiernos en evitar cuestiones con motivo de los actos de ocupación efectiva de las «islas y Continentes de la Antártida Americana» y propone una línea entre las islas Clarence y Orcadas a la punta más al norte que desprende el monte Bransfield y sigue por el continente en una situación intermedia a las dos costas. Las tierras e islas al oriente de esa línea pertenecerán a Argentina y a Chile las situadas al occidente.

Pero Anadón demoraba mañosamente el envío del tratado y de los planos, razón por la cual Puga Borne resuelve darle a conocer la irrupción de Gran Bretaña en el pleito antártico. Las negociaciones se aceleran y, durante el resto del año y comienzos de 1908, se van angostando las diferencias. El 19 de junio, Zeballos instruye a Anadón de aceptar una línea transnacional que permitía adoptar el Tratado Complementario y todos los demás acuerdos, que incluían un entendimiento tripartito (Argentina, Brasil y Chile) sobre alianza defensiva, equivalencia naval y solución pacífica de las controversias. Pero cuando Zeballos da este paso gigantesco hacia la unidad sudamericana, hace una semana que el Presidente Figueroa Alcorte le ha pedido la renuncia y carece absolutamente de autoridad para negociar. Su sucesor, el Dr. Victorino de la Plaza resuelve tratar separadamente los litigios del Beagle y de la Antártida, y hacer otro tanto con las cuestiones trilaterales que sólo cristalizarán en el Pacto del ABC en 1915.

Las negociaciones argentino-chilenas se paralizan en 1908. Inglaterra hace irrevocable su decisión de considerar los territorios antárticos como «parte de nuestros dominios» en las Cartas Patentes del 21 de julio de 1908. No se encontrará aquiescencia de ninguno de los dos gobiernos, argentino o chileno, en la correspondencia diplomática. Distinto es el caso de Noruega que, al objetar por la vía diplomática las condiciones de las licencias, podía estar avalando las numerosas gestiones de sus súbditos para obtener dichas licencias.

Después de esta disgresión, volvamos al origen del litigio, a la conversación de Andresen con Lange en Bahía Almirantazgo, en presencia de un inspector británico. ¿Qué hacía ese funcionario a bordo del *Admiralen*? ¿Desde cuando tenía instrucciones de exigir licencias para las islas Shetland? ¿Cómo estaba al tanto de las actividades de Andresen? El inspector acompañaba el buque-fábrica del capitán Lange porque éste había solicitado una licencia para las aguas territoriales de Georgia del Sur. Se le había concedido esa licencia y asegurado que no necesitaba ninguna para las Shetland del Sur pues «no pertenecían a Inglaterra». Pero el *Admiralen* tenía una avería y debió regresar a Georgia, donde se le notificó que las

¹¹ El Ministro de Relaciones Exteriores transmitirá la información sobre los cobros de Gran Bretaña a los balleneros a su colega Zeballos, a través del Ministro argentino en Santiago. Zeballos respondió enérgicamente indicando que los dos países debían actuar unidos frente a Inglaterra.

condiciones habían cambiado y que ahora necesitaba una licencia para las Shetland del Sur. Lange debió adquirirla y el inspector supo que debía exigirla de todas las naves. Andresen había pasado antes por Bahía Almirantazgo, cuando se dirigía a Decepción. Su regreso, cargado de ballenas, era para el inspector de aduanas británico lo mismo que, en nuestros días, experimenta un inspector de Impuestos Internos cuando sorprende una evasión *in fraganti* de los tributos.¹²

El culpable de esta caprichosa ampliación de las pretensiones británicas era un hombre de Sandefjord, Noruega como Andresen, Christensen y Larsen, que, aleccionado por el ejemplo de esos grandes pioneros, había pedido a su amigo el Ministro de Noruega en Londres, que no era otro sino el gran explorador Fridtjof Nansen, que investigase si se requería licencia inglesa para cazar ballenas en las Shetland del Sur. Después de dos insistentes requerimientos, respondió el propio Secretario de Estado, Sir Edward Grey, el 16 de mayo de 1906: «las Shetland del Sur no son internacionales». Según Sir Edward, eran británicas como las «Georgias del Sur, las Orcadas del Sur y la Tierra de Graham». El Gobernador de las Malvinas se esmeraría en agregar también las «Sandwich del Sur».¹³

Estas explicaciones son necesarias para disipar la cortina de humo que se ha tendido con la aseveración que las Letras Patentes de 1903 constituyen la primera reclamación antártica, que habría sido formulada por Inglaterra, mientras que las de Chile (1940) y Argentina (1942) serían la penúltima y la última, respectivamente. Se confunden asuntos totalmente diferentes: reclamación y delimitación. Pero, además, se oculta una historia que revela escasa prolijidad y muchas contradicciones de todos sus actores, mas destaca un deseo común de evitar conflictos, que no ha sido debidamente comprendido.

Es indiscutible que si las reclamaciones hubiesen sido hechas en las fechas que consagran los manuales y enciclopedias, Gran Bretaña no habría podido imponer sus gabelas a los buques de terceros Estados en los islarios antárticos y Chile y Argentina no habrían estado negociando un Tratado Complementario de Demarcación de Límites en la «Antártida Sudamericana» entre 1906 y 1908.

Estos enredos diplomáticos no preocupaban excesivamente a Andresen. No sabemos si se enteró que las preguntas de su ídolo de juventud, el Dr. Nansen, habían conducido a los ingleses a arrogarse las potestades antárticas que ahora interferían con sus propias ambiciones. Adolfo Andresen había diseñado una estrategia que, a su juicio, iba a minimizar esa interferencia y asegurar a la Sociedad Ballenera de Magallanes la hegemonía de la caza de ballenas en la Antártida. Sus socios habían depositado en él su confianza, le habían designado administrador de las plantas en Bahía Águila y en isla Decepción, y comandante de la flotilla ballenera. El respondería a esa confianza con iniciativa y fuerte capacidad. La historia de su aventura en isla Decepción, acompañado de Marie Betsy Rasmussen Johanessen, la primera mujer blanca que vivió en la Antártida, su fulgurante trayectoria y trágico ocaso, pertenecen a otra etapa, igualmente apasionante, de la historia antártica.

¹² J.N. Tonnessen & A.O. Johnsen. *History of Whaling*. Canberra, 1972.

¹³ Las notas intercambiadas entre el Foreign Office y la Legación noruega en Londres en Public Record Office.F.O 371/4.

El servicio de pesca y caza y la Antártica, 1902 - 1939

*Mauricio Jara Fernández**

Este trabajo forma parte de una investigación mayor, referida a la política chilena y estadounidense en la Antártica durante los cuarenta y los primeros años de los cincuenta.

Al examinar documentación oficial chilena del Servicio de Pesca y Caza entre 1902 y 1939, se ha pretendido conocer si este organismo del Estado mantenía por aquellos años información de la Antártica y de que tipo se trataba.

Hasta donde sabemos este servicio se creó en 1902 con el nombre de sección de ensayos zoológicos y botánicos. Tres años después, en 1905, a raíz de la llegada al país de ovas de salmón de Europa, se estableció una Sección de Pesca dependiente de la Inspección General de Fomento Agrícola del Ministerio de Industrias y Obras Públicas.

Los buenos resultados alcanzados en ensayos y trabajos prácticos, llevaron a que este servicio se convirtiera en 1906 en Sección de Aguas y Bosques. Si bien su tarea principal comenzó a desenvolverse en labores forestales, también se desarrollaron trabajos de Piscicultura, que ya prometían buen porvenir, abarcando así mismo la atención de las faenas y necesidades de la pesca marítima que, con los miles de pescadores a lo largo del litoral, requerían de una nueva estructura y coordinación legal. No obstante, hacia esa fecha se creía indispensable establecer las bases de una explotación ordenada y eficiente de la inmensa riqueza hidrobiológica que bañan las costas del país; esta nueva visión se plasmó en la primera ley de pesca de 1907. En 1912 y por motivos presupuestarios fue necesario suprimir algunos funcionarios de la Sección de Pesca, conservándose únicamente la Inspección General de Bosques, Pesca y Caza.

Hasta 1925 el Servicio se ocupó casi exclusivamente de estimular los ensayos de las pisciculturas, en contabilizar las innumerables caletas de pescadores y en proponer las mejoras de infraestructura que habían aparecido con el desarrollo de la pesca marítima. Entre enero y marzo de 1925, la Inspección General de Bosques, Pesca y Caza se fusionó con el Departamento de Tierras y Colonización y paso a llamarse Dirección General de Tierras, Bosques y Pesca con dependencia del Ministerio de Tierras y Colonización. Así mismo en esa fecha se estableció una Sección de Pesca Marítima y una Fluvial.

En 1928, durante el gobierno de Carlos Ibáñez, se tomó conciencia de la necesidad de disponer de un plan de fomento pesquero para estimular la industria y la investigación de los recursos marinos. Junto con asignarse al servicio un presupuesto extraordinario, se contrató al técnico pesquero alemán Doctor Hans Lübbert, con el objeto de estudiar las posibilidades de las pesquerías chilenas y para proponer un plan de desarrollo futuro del servicio de pesca.

El informe del Doctor Lübbert - el cual fue evacuado en 1929 - si bien sugería la independencia administrativa del servicio de pesca, ésta no pudo ser implementada en ese momento debido a la severa crisis financiera por la que atravesaba el país. Sin embargo, dos años más tarde, a comienzos de 1931, se acogió la recomendación de Lübbert y se integraron los servicios de Piscicultura con el de Pesca Marítima y Caza en un solo organismo, llamado «Dirección General de Pesca y Caza», dependiente del Ministerio de Fomento.

Este nuevo organismo, a mediados del mismo año de su creación, y por razones esencialmente económicas, entró en un proceso de reorganización hasta 1933, año en el cual obtuvo un presupuesto

* *Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, Chile, mjara@upa.cl*

independiente y funcionarios propios. La problemática de fondo era que este organismo debía velar por el cumplimiento de la Ley de Pesca de 1925, Título III, artículos 15 al 17¹, ya que de no cumplir con esas disposiciones encomendadas en ese cuerpo legal, el ejecutivo podía ser acusado de incurrir en graves faltas administrativas, por lo que se hizo necesario allegar recursos para dejarlo en funcionamiento.

A las tareas ya mencionadas de la Dirección General de Pesca y Caza, se agregaron otras en 1936. A este respecto, en un informe de noviembre de 1937, el Director del servicio señor Luis Lagos, sostenía que «esas labores se agregaron a las existentes en la ley de 1925 y correspondían a movimiento comercial, cuyo desarrollo y atención se impusieron a la Dirección por las circunstancias. Esta nueva sección tiene por objeto fijar semanalmente los precios de venta minorista de los productos pesqueros, mantener puestos reguladores en los mercados y proporcionar a los pescadores los implementos de pesca más necesarios, a precio de costo y con facilidades de pago, del stock que para este objeto mantiene la Dirección»².

A juzgar por las informaciones del Director Lagos, este organismo a fines de los años treinta cumplía de la mejor forma sus obligaciones de supervisión, estudio y fomento de las actividades de pesca y caza en el país. Este mismo informe, daba cuenta detallada de este quehacer funcionario en las áreas del comercio de especies marinas, en estadística pesquera, en industrialización, en elaboración de un plan de fomento pesquero, en la regulación de los precios de productos del mar, en la disponibilidad de créditos pesqueros provenientes del crédito industrial, en la piscicultura y poblaciones pesqueras, en la ostricultura y mytilicultura, en la escuela de pesca en San Vicente de Talcahuano, en la formación de colonias agropesqueras, en las concesiones de terrenos de playa y de mar, en registro y entrega de carnets de pesca, en la caza marina, en la caza y criaderos de animales de piel fina, en la ampliación de los servicios de pesca y caza y en el escalafón funcionario.

De estas dieciséis áreas atendidas por este organismo público, la caza marina y los criaderos de animales de piel fina, parece que eran los de mayor importancia por la estrecha relación con los espacios marinos australes y por ende con la Antártica Chilena. En efecto, si bien existía un reconocimiento al valor de estos dos rubros, el precario conocimiento acerca de estos recursos y las escasas posibilidades de desarrollo industrial que se tenían y planteaban para la región austral en base a estos mismos productos, llevaron - hasta donde sabemos - a que no tuvieran la misma consideración que en los años cuarenta y cincuenta.

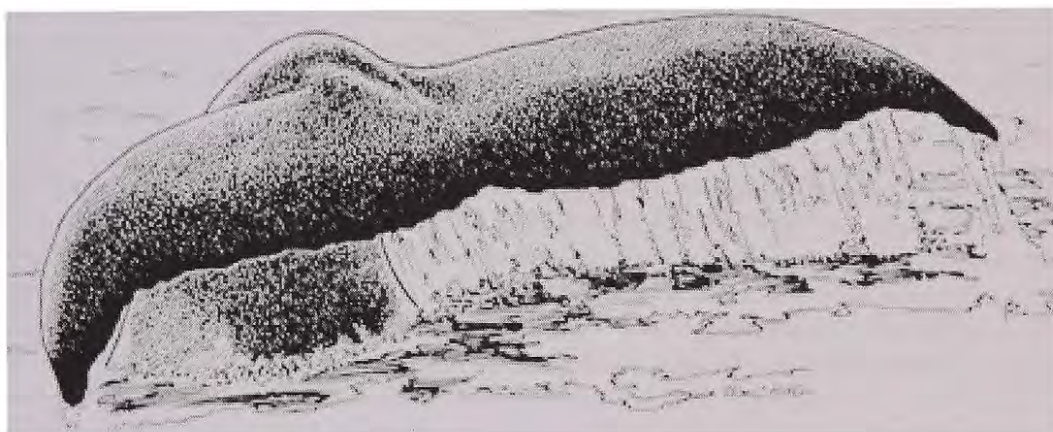
Independiente de las notables interrupciones temporales que presentan los documentos de este servicio, uno de los mayores problemas que se advierte en el contenido de estas fuentes es el limitado interés por estos recursos vivos marinos y la casi nula preocupación por el entorno espacial en donde estos desarrollan sus funciones vitales y se reproducen. En otras palabras, una notoria desaprensión por el recurso como parte de un proceso de formación y distribución en la inmensidad austral y antártica.

A modo de reflexión final, se puede sostener que desde los orígenes del servicio de Pesca y Caza en el país en 1902-1906, este tuvo como misión preocuparse del fomento de las actividades asociadas a la pesca y por ende de tener un registro y control de los recursos vivos del mar, ríos y lagunas - sean estas naturales o artificiales - a lo largo y ancho de todo el territorio nacional. La evolución de la institución que inicialmente fue pensada para fomento e investigación en los años treinta se fue transformando en un organismo de

¹ De acuerdo a esta Ley, la Dirección General de Pesca y Caza, tenía la misión de controlar y supervigilar todos los servicios de pesca y caza; efectuar estudios técnicos y científicos para el progreso de la pesquería, la caza y crianza de animales pelíferos; la coordinación y reglamentación de las actividades; la conservación y fomento de las especies útiles; la dirección y administración de escuelas de pesca, de los puertos pesqueros, los mercados, los frigoríficos, las estaciones de piscicultura; el estudio y concesión de playas y terrenos de mar para faenas de pesca y criaderos de peces y mariscos, de terrenos para criaderos de animales pelíferos y el control de esas concesiones en el país.

² Archivo Nacional, Ministerio del Interior (AN,MI), Ministerio de Fomento, 1936-1938. *Dirección General de Pesca y Caza*, Vol. 9.264, página sin numerar (psn).

fiscalización y fijación de precios de los pescados y mariscos en oferta en los mercados y caletas del país; una especie de organización pública para fines políticos muy alejada de su inspiración inicial. La única relación que existió con los mares australes y antárticos fue en torno a las ballenas y a las visitas inspectivas que se realizaban para supervigilar la caza de estos cetáceos marinos. El resto de las tareas de esta organización estuvo concentrada en estudios y fomento de infraestructura para la pesca fluvial y en pisciculturas. El aspecto más deplorable o poco destacable de este organismo en aquellos años fue indistintamente su excesiva preocupación por cargos y sueldos en el escalafón del Estado, más que por los fines que motivaban su existencia³.



³ Archivo Nacional, Ministerio del Interior (AN,MI), Ministerio de Fomento, 1936-1938. *Dirección General de Pesca y Caza*, Vol. 9.264, página sin numerar (psn). Véase: Memorándum Explicativo de la Organización de los Servicios de Pesca y Caza.

La ocupación, como modo de adquirir dominio, en el período anterior al Tratado Antártico

*Bernardita Blasco Pauchard **

El presente trabajo es de carácter preliminar y en él se ha realizado una revisión bibliográfica de obras de Derecho Internacional Público relativas a la ocupación y al derecho aplicable a las regiones polares, publicadas en la época inmediatamente anterior a la subscripción del Tratado Antártico.

El objetivo ha sido indagar el alcance de la ocupación como modo de adquirir el dominio de la *terra nullius* de acuerdo al derecho internacional de ese período, con especial énfasis en el tipo de actos requeridos para el perfeccionamiento de este modo de adquirir territorios y su aplicabilidad a las regiones polares, en particular a la Antártica. Para ello, se revisó el derecho internacional general existente sobre esta materia hasta la época referida, considerando tanto la doctrina como la jurisprudencia internacional.

Si bien el trabajo se sitúa fundamentalmente en el dominio jurídico, intenta también aportar a la perspectiva de la historia antártica un enfoque complementario. En efecto, por una parte se establece un paralelismo entre la evolución del concepto de la ocupación como modo de adquirir un territorio polar y, por otra, mediante el análisis de la jurisprudencia emanada de tribunales y arbitrajes internacionales, de la práctica de los Estados, que evidentemente no se ajusta a los mismos cánones doctrinarios. En otro nivel, se plantea la adecuación de las concepciones jurídicas a las características específicas de las regiones polares, materia que no se intenta elucidar sino exponer como problema fundamental, para ser abordado en un estudio posterior.

Teniendo en cuenta lo anterior y en caso que la ocupación fuese aceptada como modo de adquirir aplicable a las regiones polares, se intenta determinar si la naturaleza de los actos requeridos para posesionarse de un territorio mediante este modo de adquisición es siempre la misma, independientemente de las características del territorio que se pretende o, si por el contrario, tratándose de regiones como las polares, debido a sus condiciones climáticas extremas, los actos requeridos para consolidar el dominio mediante ocupación se aplicarían en una forma más atenuada que la que habitualmente se exige para aquellos territorios que presentan condiciones más aptas para la vida humana.

Desde el punto de vista de la teoría general del derecho, la ocupación es un modo de adquirir dominio de cosas que no pertenecen a nadie y, por tanto, es el único modo originario de adquirir el dominio; es al mismo tiempo el principio y un corolario de la propiedad. Todos los demás modos de adquirir la propiedad suponen su existencia y, en consecuencia, su legitimidad. Sin embargo, hay situaciones en que el único procedimiento posible de adquisición es la aprehensión directa, esto es, la ocupación.

En la ocupación, a diferencia de la prescripción, la posesión material no requiere ni de título ni de tiempo. Debe existir una posesión útil, es decir, una posesión para la utilización del objeto o bien reclamado. Nacida del derecho privado, la ocupación fue posteriormente recogida por el derecho internacional, pero, a pesar de su importancia, en opinión de algunos tratadistas, los legisladores modernos la han deliberadamente descuidado, porque aparece como de aplicación impracticable ya que en la actualidad no quedarían muchas cosas susceptibles de ser ocupadas.

En opinión de Genet, la ocupación ha engendrado el hecho de la propiedad, pero la idea misma de la propiedad arranca de la ocupación. La propiedad y la ocupación son hechos y los hechos gobiernan al

* Abogado, Magister en Estudios Internacionales. blascopauchard@yahoo.es

mundo. Los hombres tienden a hacerse iguales y el débil a buscar protección en la ley contra el fuerte, por lo que fue necesario buscar para la base de la propiedad una doctrina más moral que aquella consistente en tomar y conservar. Los jurisconsultos romanos la purificaron: del hecho brutal desprendieron el principio de la posesión y colocaron una barrera entre el pasado y el futuro, siendo solemnemente reconocidos los derechos del poseedor.¹

Esta propiedad no es otra cosa que el derecho sobre el objeto capturado y es la ocupación la que la confiere. Las reglas de la ocupación son simples y de una lógica elemental: son las cosas que no pertenecen a nadie, en tanto permanezcan en una comunidad negativa, las que son susceptibles de adquisición, que se hace a título de ocupación. Todos tienen igual derecho a las cosas comunes, pero si ésta es de tal clase que ninguno de los miembros puede utilizarla sin apropiarse del uso exclusivo o la cosa común permanecerá inútil para todos los miembros de la comunidad (lo que no es justo ni razonable), o alguno de ellos se puede apropiarse de su uso con la exclusión de los demás.

De esta forma, el primer ocupante anuncia por el acto de la ocupación: 1) la necesidad de la cosa y 2) su intención de apropiarse del uso. Es el verdadero fundamento del derecho de prevención del primer ocupante. Toda otra solución sería consagrar la ley del más fuerte.

Desde el punto de vista del derecho internacional, la ocupación se aplica a los territorios sin dueño. La accesión e incorporación son ocupaciones secundarias, invisibles y espontáneas efectuadas por la prolongación de la ocupación inicial, que ya ha producido efectos jurídicos bajo la premisa de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal. Se trata de un argumento que permite integrar territorios sin dueño en virtud de una suerte de derecho de contigüidad.

Desde la perspectiva histórica del derecho internacional, se pueden distinguir dos grandes etapas en la evolución de la ocupación: una que va desde los romanos hasta la Conferencia de Berlín y otra que va desde la Conferencia de Berlín hasta “nuestros días” (referido a la época en que fueron escritas las obras consultadas). En ambos períodos el trabajo de los publicistas no está en perfecta coincidencia con la política de los Estados.

Los romanos distinguían los modos de adquirir el dominio del derecho de gentes y del derecho civil. A comienzos del siglo tercero del Imperio, los modos del derecho de gentes pertenecían a todo el mundo y sólo los ciudadanos romanos, los latinos y los peregrinos que hubieren obtenido el *ius commercii* podían utilizar válidamente los modos del derecho civil. Caracalla va a conceder el derecho civil a todos los sujetos del imperio, por lo que esta distinción perderá importancia. Sin embargo, la ocupación para los jurisconsultos romanos presentará siempre, debido a su pertenencia a un procedimiento de adquisición del derecho de gentes, un carácter arcaico y primitivo.

Con Justiniano va a quedar establecida la fórmula que contiene la triple exigencia para una ocupación valedera y oponible:

1) La toma de posesión de la cosa (aprehensión), voluntaria e intencional, por lo que no debe haber una propiedad preexistente. Debe haber una toma material de posesión, o sea, el *corpus* que es el elemento concreto, tangible y material, por lo que la sola intención no produce efectos jurídicos. El detentador posee con la intención manifiesta de tener el objeto considerado por suyo y esto dará origen a la condición de ocupación efectiva. La ocupación es una forma de poseer, un hecho unilateral, al contrario de la tradición.

2) La voluntad de comportarse como poseedor de la cosa, es decir, el *animus*. Se excluye la posesión

¹ Raoul Genet. “Notes sur l’acquisition par occupation et le Droit des Gens traditionnel”. *Revue de Droit International et Comparé*, Bruxelles, année 61 N°1 et N°2, pp.362-390 et 121-200.

por interpósita persona; en cambio, el *corpus* se puede adquirir por otro. El ánimo preexiste en la conciencia del poseedor.

3) Deben ser cosas susceptibles de ser apropiadas, esto es, *res nullius*, por lo que no son susceptibles de ser apropiadas las cosas ya poseídas por otro y las que no están en el comercio, o sea, las *res divini juris*, *res comuni*, *res publicae* y *res universitatis*.

Esta clasificación de los bienes se fundaba esencialmente en el concepto de la propiedad, tal como se la concebía en la época fundacional del derecho romano. Por ejemplo, los romanos consideraron *terra nullius* las islas nacidas en el mar y las trataron como tales. Sin embargo, durante la Edad Media se desarrolló la doctrina de la pertenencia al Papado de estas islas, concepción que, si no era contradictoria, al menos era diferente de la que originalmente idearon los romanos. Además, si la tierra estaba ocupada por pueblos primitivos, no era posible para los romanos la ocupación. Los naturales eran reputados poseedores y la ocupación bélica, la conquista, debía iniciarse para modificar la situación jurídica existente. Nuevamente, en el período posterior y particularmente a fines del siglo XV y a comienzos del XVI la práctica en materia de ocupación estuvo dominada por tres ideas esenciales:

- 1.- El descubrimiento es suficiente para conferir un título de soberanía y atribuir la propiedad al soberano.
- 2.- La ocupación de las tierras habitadas resulta legítima si los habitantes son infieles, que se reputan nacidos para la servidumbre y cuyas tierras pasan a dominio cristiano.
- 3.- La adjudicación de tales territorios es realizada por la más alta autoridad reconocida por la *societas gentium*: el Papado.

Dado que el ejercicio de esta atribución pontificia concedió expresamente islas y tierras antárticas al dominio de España o Portugal en 1493, conviene indicar que este título, derecho derivado y no originario como la ocupación romana, fue discutido por una corriente divisionista encabezada por Francisco de Vitoria (1486-1546), quien cuestiona el derecho de la Santa Sede a disponer de las tierras no descubiertas y argumenta que las Bulas alejandrinas de 1493 sólo pudieron conferir a los españoles la facultad de predicar el Evangelio como mandatarios del Papa. No obstante, al igual que los romanos, contemplaban la ocupación bélica para resolver el problema de las tierras ocupadas por pueblos primitivos, Vitoria infiere del derecho a propagar el mensaje evangélico y de la oposición de los indios al ejercicio natural del *ius communicationis*, de entrar y transitar por sus territorios y de enseñar la verdadera fe, la causa justa de una guerra de conquista que otorgaría, por este título, la propiedad del territorio de Indias.

Serán los sucesores de Vitoria, Grocio, Puffendorf y Vattel, quienes van a preocuparse por definir escrupulosamente el carácter, alcance y condiciones propias de la ocupación en el marco del derecho internacional de su tiempo.

Hugo Grocio (1563-1645) establece un paralelismo de dos esferas de aplicación de la ocupación y determina una suerte de correspondencia del derecho privado y el derecho internacional. Dirá que Dios, inmediatamente después de la creación del mundo, da al género humano en general, un derecho sobre todas las cosas de la tierra. En virtud de este derecho cada uno puede tomar lo que quiera para servirse de ello; el uso que así hacemos de la propiedad común da origen a la propiedad, si alguien ha tomado posesión de las cosas de esta forma ningún otro puede tomarla sin injusticia. Si en un país ocupado como un todo queda cualquier cosa que no ha sido asignada a ninguna persona en particular no se debe considerarla por eso como vacante, porque pertenecerá siempre a quien es considerado el primer señor del país, sea el pueblo o el rey. Para Grocio, la ocupación es un modo originario de adquirir el dominio, tanto para los Estados como para los individuos, pero el del individuo está subordinado a la relación con el Estado.

Samuel Pufendorf (1632-1694) precisa que la comunidad positiva es una verdadera copropiedad y la

comunidad negativa es la ausencia de propiedad colectiva. La propiedad supone necesariamente un acto humano y se trata de una convención expresa o tácita. Todos los hombres tienen naturalmente el mismo derecho sobre los bienes del mundo, por lo que no se puede concebir que un simple acto corporal del primer ocupante pueda ser valadero a favor de alguien o perjudicar los derechos de otros, sin su consentimiento. Pufendorf conserva la distinción entre modos originarios y derivados, siendo los primeros la ocupación y la accesión.

Emmerich de Vattel (1714-1767), a su vez, sostiene que debe existir ocupación real de todo el territorio reivindicado y, al igual que Grocio, no va a reconocer las atribuciones papales, ya que todos los hombres tienen igual derecho a las cosas que no se encuentran en la propiedad de nadie y éstas le pertenecen al primer ocupante. Pero, si una nación se puede apropiar por la simple toma de posesión de un país que no ocupa realmente y de esta forma se reserva mucho más de lo que es capaz de poblar y cultivar, es una pretensión absolutamente contraria al Derecho natural y opuesto a la naturaleza que destina toda la tierra a las necesidades de los hombres en general.

El derecho internacional no reconoce, por consiguiente, la propiedad o dominio de una nación sobre un país vacío, que no ha ocupado materialmente mediante un establecimiento o la manifestación visible de un uso actual. Esta es la base de una teoría de la ocupación efectiva que prevalecerá mucho más tarde, debido a que la política internacional de los Estados sigue atribuyendo gran preeminencia al descubrimiento desde fines del siglo XVIII y comienzos del XIX.

Con la Conferencia de Berlín de 1885 se marca el comienzo de una nueva etapa en el Derecho Internacional respecto de la concepción de la ocupación de un territorio *nullius*. A partir de entonces, el descubrimiento no será suficiente para constituir el dominio, sino que además será necesaria una posesión efectiva que debe ser notificada a los demás Estados; la toma de posesión puede hacerse no sólo por fuerzas enviadas oficialmente por el país que trata de efectuar la ocupación, sino también por particulares que actúan con la anuencia del gobierno o cuyos actos son ratificados por éste. Por lo tanto, no son útiles las reivindicaciones privadas, ya que no permiten constituir ocupación.

Asimismo, el Art. 35 del Acta General del Congreso de Berlín establece la obligación de asegurar, en los territorios ocupados, la existencia de una autoridad suficiente para hacer respetar los derechos adquiridos y, en caso de necesidad, la libertad de comercio y de tránsito.

A partir de la Conferencia de Berlín se aprecia, en la doctrina de la época en estudio, la existencia de dos corrientes: una que sostiene que con esta Conferencia se codificó derecho consuetudinario y otra que, por el contrario, sostiene que la Conferencia es sólo aplicable a África y para situaciones futuras. Para esta última corriente, la Conferencia de Berlín sólo estableció las reglas de la ocupación efectiva y la notificación para los territorios africanos y para el futuro. Por lo tanto, para el período anterior, el descubrimiento conserva todo su valor, aunque sí se admite que los principios establecidos en 1885 se han beneficiado poco a poco del consentimiento universal.

Más tarde, la Declaración del Instituto de Derecho Internacional de Lausana, en 1888, establece que para que la ocupación de un territorio a título soberano sea reconocida como efectiva debe reunir las siguientes condiciones:

- 1) La toma de posesión de un territorio, dentro de ciertos límites, hecha a nombre de un gobierno.

La toma de posesión se completa por el establecimiento de un poder local responsable, con medios suficientes para mantener el orden y asegurar el ejercicio regular de su autoridad dentro de los límites del territorio ocupado.

2) La notificación oficial de la toma de posesión.

La notificación debe realizarse mediante la publicación, en la forma que cada Estado use para la comunicación de sus actos oficiales, o bien por la vía diplomática, y debe contener, al menos, los límites aproximados del territorio ocupado.

Haciendo un balance general de las tendencias dominantes en la doctrina de los tratadistas, Oppenheim sostenía en 1908 que existía acuerdo en que el descubrimiento daba al servicio del cual se hizo, un principio de título (*inchoate title*), título imperfecto que forma una barrera temporal contra la ocupación por otro Estado por un período considerado suficientemente razonable para completar efectivamente la ocupación del territorio descubierto. Una ocupación es válida sólo cuando es efectiva y, por lo tanto, sólo debe cubrir la totalidad del territorio reclamado.²

En el plano de la jurisprudencia, las diferentes decisiones recaídas sobre disputas que involucran diferendos territoriales han fortalecido el concepto de la ocupación efectiva como medio privilegiado de adquirir la soberanía territorial.

La sentencia arbitral del Presidente de Francia sobre la Bahía de Delagoa, en la costa de Mozambique próxima a la costa sudafricana, pronunciada el 24 de julio de 1875, reconoció la prioridad del descubrimiento por el navegante portugués Antonio de Campos en 1502, la posterior edificación de un fuerte por Lourenço Marques y la ocupación portuguesa de diversos puntos de la costa norte de la bahía, así como de la isla Inyack, que había sido temporalmente ocupada por Inglaterra. Después del descubrimiento, Portugal había reivindicado en todo momento sus derechos de soberanía sobre la totalidad de la bahía y los territorios ribereños —cuya unidad geográfica era reconocida por el árbitro francés— ejerciendo el derecho exclusivo de comerciar. La validez de sus títulos se fundaba tanto en la ocupación o aprehensión material del *corpus*, como en el reconocimiento no tan sólo tácito sino también expreso, de sus derechos por las demás potencias coloniales.³

En la sentencia sobre la isla de Palmas, situada en el Océano Pacífico entre la isla de Mindanao (Filipinas) y la actual Indonesia, pronunciada por el árbitro Max Huber el 4 de abril de 1928, se declaró incompatible con la ocupación efectiva, erigida en regla de derecho positivo, la noción de la existencia de regiones que aparezcan reservadas a la influencia exclusiva de un solo Estado, en virtud de un título de descubrimiento, insuficiente para conferir la soberanía. Dicho título inicial sólo podía considerarse embrionario e imperfecto si no era completado dentro de un periodo razonable mediante la ocupación efectiva de la región pretendida.⁴

Por su parte, el fallo arbitral de 28 de febrero de 1931 sobre la Isla Clipperton, pronunciado por el rey de Italia Víctor Emanuel III, en la controversia entre Francia y México, establece que la toma de posesión consiste en un acto o serie de actos por los cuales el Estado ocupante pone a su disposición el territorio en cuestión y hace valer sus derechos con exclusividad. Descartando la invocación de los requisitos contenidos en el Acta General de Berlín, el árbitro optó por favorecer la regularidad de la ocupación francesa del islote iniciada en 1858.⁵

En el caso de Groenlandia Oriental, la Corte Permanente de Justicia Internacional manifestó el 5 de abril de 1933 que los actos realizados por Dinamarca “testimonian suficientemente la existencia de dos

² L. Oppenheim. *International Law*. 6th ed. Por H. Lauterpacht, London, 1947. V.I. p.550.

³ Sobre este procedimiento arbitral, vide Sir Edward Hertslet. *The map of Africa by Treaty*. London, 1909.

⁴ *Recueil des sentences arbitrales*. Vol II, p.839 y siguientes.

⁵ *Recueil des sentences arbitrales*. Vol. II, p1108-1109.

elementos necesarios para establecer un título de soberanía válido, a saber: la intención y la voluntad de ejercer dicha soberanía y la manifestación de la actividad estatal". Al reconocer que Dinamarca ostentaba una larga ocupación, marcada por el ejercicio de una autoridad soberana y de una posesión efectiva de Groenlandia, la Corte Internacional confirmó la tendencia general hacia la ocupación efectiva pero consagró su adaptabilidad a las regiones polares en términos sumamente interesantes. En efecto, la sentencia morigeraba el *standard* exigible a los actos de administración en dichas regiones y simultáneamente consagraba la unidad espacial de las reclamaciones territoriales al hacer prevalecer los actos administrativos daneses sobre la totalidad de Groenlandia, desestimando las ocupaciones territoriales parciales de Noruega.⁶

Conclusiones

De todo lo expuesto se desprende que existe una aceptación, bien establecida en el derecho internacional, de la ocupación como modo de adquirir el dominio de territorios sin dueño, esto es, de territorios que no se encuentran bajo la soberanía de ningún Estado.

Paralelamente, se rechaza el mero descubrimiento como modo de adquirir el dominio de los territorios *nullius*. El primer descubrimiento no confiere un derecho absoluto sobre tierras nuevas no ocupadas; la costumbre ancestral que ha dado origen a esta regla del derecho de gentes es que, para perfeccionar el derecho resultante del descubrimiento de un país, debe ser seguido por una ocupación efectiva (esto ya era afirmado por la reina Isabel I de Inglaterra y sus consejeros).⁷

De manera consistente con lo anterior, el derecho internacional nunca ha autorizado a abandonar la exigencia de la efectividad, es decir, está plenamente aceptado que la ocupación debe ser efectiva por lo que una toma de posesión nominal no es suficiente. La verdadera ocupación es real y durable. La simple intención y su expresión simbólica o formal son insuficientes. La ocupación simbólica o temporal no puede engendrar un derecho.

Respecto a la Antártica, las obras consultadas resaltan el hecho de que las regiones cercanas al Polo Sur son territorios de difícil acceso y que el derecho que sigue al hecho del primer descubrimiento de esos territorios inhabitados corresponde a las diferentes naciones cuyos ciudadanos han ayudado a descubrir las tierras de las regiones antárticas. Esta valorización del descubrimiento contradice la tendencia preferente hacia la ocupación. Con muy escasas excepciones, la Antártica es considerada por la doctrina una *terra nullius*, por lo tanto susceptible de apropiación. Sin embargo, presentaría la ausencia total de un clima apropiado para una estadía permanente, por lo que no sería posible su adquisición. Se trata de territorios de una naturaleza particular, de los cuales el hombre puede apropiarse, pero sin que su ocupación pueda ajustarse a las reglas dadas para la ocupación efectiva. Tratándose de los territorios polares sólo puede hablarse, para algunos, de una ocupación de explotación y no de una ocupación de habitación.

En el continente antártico ninguno de los Estados que puede invocar los títulos de descubrimiento, en diferentes partes del continente, lo ha perfeccionado todavía a causa de las grandes dificultades impuestas por la naturaleza ni ha intentado perfeccionar una ocupación efectiva. Sin embargo, a partir del momento en que comenzaron las reclamaciones de soberanía antártica, los Estados reclamantes procuraron consolidar su presencia mediante medidas administrativas: decretos de concesiones, licencias de pesca y caza, actos de delimitación territorial, designación de jefes de correos y de magistrados, emisión de sellos postales, exploraciones de diversa índole, cartografía, topónimos y conmemoraciones históricas, establecimiento de bases científicas permanentes.

⁶ Louis Cavaré. *Travaux juridiques et économiques de l'université de Rennes*, t.XIII, 1934, p.118. Texto sentencia en Cour Permanente de Justice Internationale, serie A/B, N° 53, pp.45-46.

⁷ Percy E. Corbett. *Law in Diplomacy*. Capítulo I, pp.3-27, Princeton, 1959.

Se estima que debido a que se trata de territorios especiales, deben sujetarse a un régimen especial. Se trata de un territorio donde las reglas de adquisición no pueden ser uniformes, por lo que se ha intentado aplicar distintas teorías para constituir derechos en la región. Estas son: el descubrimiento seguido de la toma de posesión, la ocupación, la teoría de los sectores, la contigüidad y accesoriamente la continuidad.

En lo tocante al tema objeto de este trabajo, de las obras examinadas no se puede desprender un rechazo claro ni menos absoluto a la posibilidad de la ocupación como modo de adquirir aplicable al territorio antártico. Es más, algunos Estados que tienen pretensiones en el continente antártico las han fundado en la ocupación. Más aún, parte del debate se centra en el problema de cómo realizar una ocupación efectiva en la región debido a sus condiciones climáticas. Se recalca que es probablemente el dominio del globo difícilmente accesible y el más hostil a la vida por lo que el hombre está casi totalmente ausente.

En opinión de algunos autores, como Oscar Pinochet de la Barra, la efectividad no es una noción rígida, es una cuestión de hecho y en caso de litigio el juez resolverá si ella tiene o no existencia. Esta conclusión está fuertemente respaldada por la sentencia ya comentada sobre el caso de Groenlandia Oriental.⁸

Al examinar la práctica de los Estados en el continente antártico, se advierte que, de siete reclamaciones territoriales formuladas antes de la firma del Tratado Antártico, cinco se fundaron en títulos de descubrimiento: Gran Bretaña, Francia, Noruega, Australia y Nueva Zelandia. Por su parte, Estados Unidos se ha opuesto permanentemente a las reivindicaciones de otros Estados en la región, mostrándose contrario a las reclamaciones territoriales fundadas en el mero descubrimiento y sin el requisito esencial de la ocupación efectiva. Cuando Noruega definió el alcance de sus pretensiones en un cambio de notas que tuvo lugar en 1924, el Secretario de Estado de la Unión, Charles Evans Hughes, expresó al ministro noruego Byrn: "No tienen importancia, como fuentes de derecho, los descubrimientos, si no son seguidos por un establecimiento de colonos; y donde, por razones climáticas o de otro orden, eso es imposible, como en las regiones polares, tal conducta sería frágil soporte para un reclamo de soberanía". El representante noruego respondió que en el acto de informar que se tomaría posesión en nombre del rey de Noruega, de las tierras descubiertas por Amundsen, no estaba implícito que el Gobierno de su país pretendiera invocar un derecho fundado exclusivamente en el descubrimiento, sino que afirmaba una prioridad para adquirir subsecuentemente la soberanía por medio de un establecimiento o por otros procedimientos sancionados por el derecho internacional.⁹

Esta misma posición fue asumida por Estados Unidos respecto de las llamadas dependencias de las islas Falkland (Malvinas) en nota del secretario de Estado Cordell Hull al embajador británico en Washington DC de 30 de abril de 1935; y respecto de las pretensiones francesas, mediante nota del 26 de mayo de 1939. A su vez, la Unión Soviética, la Rusia actual, ha considerado que todas las futuras decisiones sobre la Antártica, tomadas sin la participación soviética, serían ilegales, porque habrían sido exploradores rusos los que descubrieron el continente antártico en 1820.

Si bien Chile y Argentina no han invocado el descubrimiento como título, historiadores de ambos países han puesto de relieve una importante actividad de exploración y utilización de los recursos vivos marinos desde el siglo XVII. Ambos países rechazan la caracterización de la Antártica como *terra nullius* e invocan derechos históricos bajo la fórmula del *uti possideti juris*, principio que ha obtenido un importante reconocimiento en las sentencias arbitrales del Consejo Federal Suizo sobre diversas cuestiones de límites pendientes entre Colombia y Venezuela, pronunciada en Berna (1922); por la corte arbitral en el caso del Canal Beagle (1977); y por una Sala de la Corte Internacional de Justicia en el caso de la controversia fronteriza entre las repúblicas africanas de Burkina Fasi y de Mali (1986).

⁸ Oscar Pinochet de la Barra. *La Antártica Chilena*. Cuarta edición. Santiago, 1976.

⁹ US, *Foreign Relations of the United States*, 1924, vol.II, pp.519-20.

Con todo, al igual que los Estados que fundan sus títulos en el descubrimiento, Chile y Argentina invocan también actos políticos, diplomáticos y administrativos, con miras a justificar una ocupación efectiva que consolide sus títulos históricos. Ambos países sustentan también sus derechos en razones geográficas, de continuidad geológica y de interdependencia ecológica, que se aproximan o constituyen variantes de la teoría de los sectores. Dicha teoría, originada en el Artico, ha sido utilizada en la Antártica como medio de delimitación convencional de los sectores reclamados, pero no ha obtenido el favor de los tratadistas ni de la jurisprudencia, que permanecen predominantemente fieles a la concepción de la ocupación efectiva.

Finalmente, una de las grandes interrogantes que queda planteada al analizar el conjunto de los antecedentes relativos a este tema de los modos de adquirir la soberanía en las regiones polares, es la de los efectos de los actos científicos realizados en la región y que han sido invocados para configurar la ocupación efectiva. Claramente, los actos exigidos por el derecho internacional son aquellos que impliquen el establecimiento de una administración local dotada de poderes suficientes para asegurar el ejercicio de su autoridad. Considerando que no se observa un rechazo abierto a la aplicación de la ocupación en las regiones antárticas y dadas las características especiales de esas comarcas, es válido plantearse si este tipo de actos, o los actos asociados al quehacer científico, hayan podido ser vistos como conducentes a la consolidación de una ocupación efectiva. El Tratado Antártico excluyó a futuro esta posibilidad, pero este trabajo aborda exclusivamente la situación de la doctrina, la jurisprudencia y las demás fuentes del derecho internacional con anterioridad a la adopción de dicho instrumento.¹⁰

Bibliografía

- BALCH, Thomas Willing. "Les Régions Arctiques et Antarctiques et le Droit International". *Revue de Droit International et Comparé*, Bruxelles, 2eme. Serie, tome XII, 1910, pp.434-442.
- BOURQUIN, "Maurice. Pouvoir Scientifique et Droit International". *Recueil des Cours*, vol. 70, n° 1, 1947, pp. 331-406
- DECENCIERE-FERRANDIERE, André. "Essai historique et critique sur l'occupation comme mode d'acquérir les territoires en Droit international". *Revue de Droit International et Comparé*, Bruxelles, année 64, n° 2, 1934, pp.284-324.
- DOLLOT, RENÉ. "Le Droit International des espaces polaires". *Recueil des Cours*, vol. 75, n°2, 1949, pp.121-200.
- GENET, Raoul. "Notes sur l'acquisition par occupation et le Droit des Gens traditionnel". *Revue de Droit International et Comparé*, 1ere et 2eme parties, Bruxelles, année 61, n°s 2 et 3, pp. 284-324, 418-450. (con más amplia bibliografía).
- GIDEL, Gilbert. *Aspectos jurídicos de la lucha por la Antártida*. Traducción de A. Herrero. Madrid, 1951.
- JEZE, Gaston. *Etude theorique et pratique sur l'occupation comme mode d'acquérir les territoires en droit international, these*. Paris, 1896.
- PINOCHET DE LA BARRA, Oscar. "Naturaleza Jurídica del Dominio Polar". *Revista Universitaria*, Universidad Católica, año XXVII, n°3, 1942, pp. 113-150.
- PINOCHET DE LA BARRA, Oscar. *La Antártica Chilena*, Cuarta edición, Santiago, 1976.
- SMEDAL, Gustav. *De l'acquisition de souveraineté sur les territoires polaires*. Paris, 1932.

¹⁰ La cuestión se consideró suficientemente importante como para justificar que, en la sesión plenaria de la Conferencia Antártica de París de 1955, que planificó el Año Geofísico Internacional, su Presidente ratificara el carácter estrictamente científico del AGI y las Delegaciones de Chile y Argentina formularan una declaración insistiendo en que las resoluciones de la Conferencia no modificaban "el status existente en la Antártica".

La apreciación estadounidense acerca de la Antártica durante la posguerra temprana

Consuelo León Wöppke*

Este trabajo analiza la “apreciación” de Estados Unidos acerca de la Antártica durante el período que se extiende entre el término del conflicto mundial y la consolidación del espíritu de la Guerra Fría. Se ha utilizado el término “apreciación” pues se intenta mostrar que las actitudes asumidas hacia la temática antártica estaban directamente relacionadas con el conocimiento y valorización que el continente helado fue adquiriendo a través de los años y que orientaron el posterior accionar estadounidense al respecto. Se ha evitado utilizar el término “interés” por considerar que el concepto “apreciación” tiene una menor connotación económica o estratégica, y está más relacionado con “valorización” o “significación” y con lo que Leibnitz llama “apercepción” esto es, “percepción atenta y acompañada de conciencia.”¹ En tal contexto, apreciar es distinto de “conocer”, ya que aquélla supera la mera intuición y la percepción confusa. Apreciar requiere no sólo conocer la realidad y potencialidad de la Antártica, sino que estimarla también como valiosa y motivadora de acción.

La apreciación estadounidense sobre la Antártica se incrementó especialmente durante la década de los años 40. Esto en parte debido a que las expediciones gubernamentales aumentaron el conocimiento sobre el continente blanco y en parte también por la consolidación del espíritu de la Guerra Fría, en cuanto ésta suponía que las áreas geográficas que una gran potencia no incorporaba a su esfera de influencia, quedaban de hecho integrando a la de la otra. En ese sentido, tanto conseguir el tutelaje como minimizar la influencia soviética sobre el continente blanco constituyeron objetivos más prioritarios que el estrechar relaciones con países antárticos aliados en su lucha contra el comunismo. El presente trabajo se refiere, como se ha expresado, al conocimiento y apreciación que Estados Unidos poseía sobre la Antártica, y en su mayor parte, se basa en fuentes primarias y secundarias encontradas en archivos estadounidenses y en bibliografía chilena del período en estudio.

La conquista del saber

El conocimiento que Estados Unidos poseía sobre la Antártica al finalizar el segundo conflicto mundial aventajaba al que cualquiera nación tenía en ese momento y se sustentaba tanto en el conocimiento indirecto, recibido mediante los relatos y cartografías elaboradas por navegantes y expedicionarios extranjeros, como también por expediciones estadounidenses tales como la realizada en 1820 por Nathaniel B. Palmer de Stonning, Connecticut, o la comandada por el teniente Charles Wilkes en el año 1839.²

Desde entonces, el incremento de la información fue lento hasta inicios del siglo veinte y, si bien estaba referido a la periferia, valorizaba el continente antártico como escenario de proezas heroicas y de descubrimientos insospechados. Era la “época heroica” de la Antártica y su conocimiento era apreciado en cuanto representaba el triunfo del hombre sobre una geografía arisca y desafiante. Las penurias, tragedias y logros de los expedicionarios representaban verdaderos hitos de la capacidad humana para superar sus limitaciones en contacto con un medio tan inhóspito y duro como el del continente helado.

Ese conocimiento cobró una diferente valorización cuando las distintas potencias empezaron a percibir la Antártica como un espacio donde “hacer flamear sus banderas” y elevar el prestigio de sus naciones. Sin entrar en la temática de la adquisición del dominio polar, es preciso mencionar que cobró gran importancia reclamar áreas antárticas sobre la base de derechos históricos, descubrimientos o navegación

* Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, Chile. cleon@upa.cl

¹ José Ferrater Mora, *Diccionario de Filosofía Abreviado* (Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1974): 35-36.

² United States Antarctic Projects Officer [en adelante USAPO], *The United States in the Antarctic: 1820-1960*, 1 agosto 1960. Edward Bacon Papers, box 19 Antarctic 1960. Dwight D. Eisenhower Library [en adelante DDE]: 2.

costera. Desde los años 30, el desarrollo de la aviación permitió acceder en forma más rápida, aunque no exenta de peligro, a zonas distantes y develar realidades geográficas ignotas.³ El conocimiento especializado sobre las regiones polares se difundió gracias a la aparición de un boletín anual impreso por la Universidad de Cambridge denominado *The Polar Record*.⁴ Sin embargo, se debe reconocer que gran parte del conocimiento antártico derivaba del ya existente sobre el Ártico, y que las actividades antárticas fueron consecuencia de las efectuadas con anterioridad en el septentrión por los exploradores polares.

De las hazañas a la ciencia

Uno de los exploradores que habiendo experimentado en el Ártico, trasladó su actividad al continente antártico fue el héroe polar estadounidense Richard E. Byrd. En cuatro oportunidades estuvo en la Antártica ampliando enormemente el conocimiento que se tenía acerca de ella. En su primera expedición de 1928-1930, Byrd instaló en bahía Ballenas, la base Little América, dotada de todas las comodidades imaginables y un aeródromo, desde donde inició —a fines de noviembre de 1929— su vuelo al Polo Sur, el cual fue considerado como una hazaña “desde el punto de vista de la técnica aeronáutica”.⁵ Sus acompañantes, entretanto, develaron parte de la geografía antártica compilando “un archivo permanente de las vistas aéreas”.⁶ Byrd volvió a Washington donde no sólo lo esperaba su ascenso sino que el presidente Roosevelt en persona,⁷ lo que muestra como se apreciaba el conocimiento antártico por las autoridades de dicho país.

En 1933, Byrd volvió por segunda vez a Little América con tres aviones y varios tractores para levantar la base Avanzada en la Barrera de Ross, lugar donde permaneció aislado realizando observaciones climáticas “esenciales para la previsión del tiempo y aun para el desarrollo de la aviación transoceánica”,⁸ mientras sus hombres entretanto, realizaron detalladas observaciones de tipo geológico, glaciológico, biológico y bacteriológico.⁹ Entretanto, la exploración aérea antártica era también utilizada por Lincoln Ellsworth, quien realizó un viaje transcontinental y sobrevoló la zona denominada American Highlands. El gran aporte de las expediciones de ciudadanos estadounidenses fue “la adaptación de modernas tecnologías y equipos” a la realidad del continente helado, lo cual facilitó el desarrollo de las ciencias antárticas.¹⁰

A fines de los treinta, los estadounidenses estaban preocupados e inquietos por la actividad cartográfica alemana en el sector reclamado por Noruega, dada la importancia estratégica de la Antártica en vísperas de la Segunda Guerra Mundial.¹¹ Por ello, el Congreso de los EE.UU. proporcionó fondos para enviar una expedición e instalar bases, lo que significó el inicio de la participación estatal en las expediciones antárticas de ese país. Esta tercera expedición liderada por Byrd pero financiada por el gobierno se efectuó entre 1939-1941 y levantó dos bases geográficamente distantes con el propósito de ocuparlas permanentemente. La Base del Oeste en la barrera de Ross, estaba situada en las inmediaciones de Pequeña América; y la segunda, “desusadamente grande”, denominada Base del Este, estaba en bahía Margarita y afectaría el devenir de los derechos antárticos chilenos y argentinos.¹² Desde esas bases, los exploradores estadounidenses recorrieron grandes extensiones tanto por vía terrestre como por aire, antes de abandonarlas debido al inicio del conflicto mundial.

³ “Antarctic Regions”, *The Polar Record* [en adelante PR] 1, N° 4 (julio 1932): 75-76.

⁴ The Scott Polar Research Institute, creado en 1926 en memoria del capitán R.F. Scott, tenía como propósito la recolección y difusión de la información polar. En 1930, decidió publicar un boletín. Cf. “Foreword”, PR 1 (ENERO 1931): 1.

⁵ Carlos Aramayo Alzérreca, *Breve Historia de la Antártida* (Santiago: Zig-Zag, 1963), 119.

⁶ Aramayo, 115. USAPO, 3.

⁷ Walter Sullivan, *Quest for a Continent* (New York, Toronto: McGraw-Hill Book Co, 1957), 88.

⁸ Sullivan, 91.

⁹ Aramayo, 134.

¹⁰ USAPO, 4.

¹¹ Oscar Pinochet de la Barra, *Base Soberanía y Otros Recuerdos Antárticos* (Buenos Aires: Ed. Fco. De Aguirre, 1977):14.

¹² USAPO,4; Pinochet (1977): 14 y 36. Oscar Vila Labra, *Historia y Geografía de la Antártica Chilena* (Santiago: Ed. Tegualda, 1948): 22-23.

Así a inicios de 1940, el conocimiento y la valorización que Estados Unidos tenía sobre la Antártica se habían incrementado enormemente tanto por las expediciones efectuadas como por el interés que suscitaba en otras potencias. Si bien la actividad antártica estadounidense no continuó durante la Guerra Mundial, el afán de conocimiento unido a la aspiración de incorporar ese vasto sector geográfico como una zona de influencia motivaron tanto el Proyecto de Desarrollo Antártico de Estados Unidos, cuyo fin era “estudiar el continente usando equipo y técnicas desarrolladas durante la Segunda Guerra Mundial”,¹³ como la gigantesca expedición conocida como High Jump que se llevaría a efecto en 1946, durante el período de la Posguerra Temprana. Dicha fuerza de tarea estuvo al mando de Richard H. Cruzen y la responsabilidad científica a cargo de Richard Byrd. La integraron 13 buques y 4.000 hombres y ha sido considerada como “la expedición más grande enviada a la Antártica”.¹⁴ Entre las innovaciones tecnológicas incorporadas al quehacer antártico estuvo el uso de rompehielos, helicópteros, cámaras aéreas, trimetrogón y vehículos de desembarco anfíbio.¹⁵

Completando el conocimiento de la Antártica

Como lo plantea Carlos Aramayo Alzérreca, una vez en aguas antárticas –High Jump se dividió en tres grupos. El primero, centrado en Little America operó con seis aviones Douglas explorando 1.290.000 kilómetros cuadrados. Byrd, mientras tanto, sobrevoló el Polo Sur arrojando “una caja de cartón con las banderas de las Naciones Unidas, y tras sobrevolar el mar de Ross, planteó la hipótesis que la Antártica podría estar formada por “dos islas gigantes sepultadas bajo una costra de hielo”. Los otros dos grupos, entretanto, recorrieron el perímetro continental desde bahía Ballenas “uno hacia el este y otro hacia el oeste con tres hidroaviones cada uno”. El grupo del este, al mando de George Dufex, operó en el Cementerio del Diablo, sobrevoló los mares de Amundsen y Bellingshausen llegando al de Weddell. Con sus setenta mil fotografías se confeccionó el “primer croquis exacto del litoral” antártico. El grupo del oeste, al mando de Charles Pond, llegó casi al mar de Weddell y por dos meses cartografió la costa que hasta entonces era un “mosaico de datos fragmentarios y confusos recogidos por muchos exploradores durante un siglo”. El avance tecnológico producido durante la guerra, proporcionó a los científicos herramientas como el radar y el magnetómetro que, según Byrd, constituían un gran aporte a la investigación geofísica en cuanto permitían determinar la naturaleza de las rocas existentes debajo del casquete de hielo. Byrd pudo reivindicar “para sí el descubrimiento de 8.700 kilómetros de costa y diez cordilleras, con inclusión del Oasis de Bunger y de desconocidos glaciares. Con todo, más allá del Polo Sur quedó “una región tan extensa como Estados Unidos sin ser observada desde el aire”.¹⁶

Para suplir algunas deficiencias y hacer la cartografía aún más precisa, se llevó a efecto en 1947-48 la Operación Windmill al mando de Gerald Ketchum, durante la cual se utilizó intensivamente helicópteros que permitían la llegada de hombres a puntos seleccionados para trabajos geodésicos. La Operación Windmill auxilió también a otra expedición estadounidense que operaba desde Base del Este al mando de Finn Ronne y marcó el fin del Proyecto de Desarrollo Antártico de la Armada de los Estados Unidos, el cual se suspendió “por falta de fondos”. Sin embargo, ya había logrado efectuar el reconocimiento completo del sector sudamericano de la Antártica.¹⁷ Por su parte, la Academia Nacional de Ciencias, en mayo de 1949, expresó que sólo el Ministerio de Defensa estadounidense tenía “el equipo y la experiencia para sostener un programa científico en la Antártica”,¹⁸ lo que implicaba un reconocimiento del avance del conocimiento logrado tanto como el interés de mantenerlo protegido dentro de la esfera gubernamental.

¹³ USAPO, 4.

¹⁴ Cruzen contaba con portaviones *Northwind*, dos portahidroaviones, un submarino de 1500 toneladas, cuatro helicópteros, diecinueve aviones y dos rompehielos. Aramayo, 145-46.

¹⁵ USAPO, 4.

¹⁶ Base del Este estaría aproximadamente a los 68° 12'S y 67° 02'W. Aramayo, 145-49.

¹⁷ Cartografiamos la península O'Higgins desde 65° a 80°1S y entre 40° y 73°E. Aramayo, 150.

¹⁸ USAPO, 4-5.

La cantidad de información recopilada fue enorme y consideraba también la explotación de recursos. Prueba de ello es que Washington envió en abril de 1948 un memorando a las repúblicas americanas mostrando su interés en llegar a acuerdos para “participar en el desarrollo y utilización de los recursos naturales que podrían ser encontrados en la Antártica”.¹⁹

Cuando las exigencias de la Guerra Fría impidieron continuar con esas expediciones, la Antártica perdió aparentemente prioridad para Estados Unidos pero ya se poseía un excelente conocimiento de la región y sus posibilidades; además, ya se había logrado crear un nuevo título para obtener dominio: la investigación científica. En adelante, demostrada ya su capacidad de operar en esas latitudes, Estados Unidos se dedicará a obtener el control del continente blanco por la vía política, sin dejar de proclamar e insistir en el título que más utilidad le redituaba: el de país dedicado a la ciencia, en una zona del mundo que, aparentemente, sólo servía para eso. Por ello, el funcionario del Departamento de Estado, Caspar D. Green, en conversaciones con un diplomático, insistía “que el principal valor del área, era el científico”.²⁰

Matices económicos

Si bien el conocimiento y la ciencia antártica parecían estar absolutamente desligados de matices económicos, existía interés por ciertos recursos que se estimaban valiosos. Como señalaba Oscar Pinochet de la Barra, los recursos marinos y los mineros adquirieron creciente importancia, toda vez que se estimaba que la “desglaciación” del continente blanco permitiría su utilización económica.²¹ Más adelante, durante la Posguerra Temprana factores estratégicos y de prestigio se incorporarían a esta valorización.

Se debe recordar que el conocimiento del entorno marítimo antártico se había desarrollado tempranamente como consecuencia del negocio de las pieles y de la industria ballenera. Era un conocimiento práctico, sostenía Vila Labra, para quienes “gustan de las realidades inmediatas”, mencionando “las focas, el lobo de dos pelos y la ballena” cuya carne era considerada de “sabor exquisito”.²² Existía consenso acerca de que el negocio ballenero estaba en su mejor momento en la década de los 1940, pues las estadísticas mostraban que en la temporada 1939-1940 se había logrado a un máximo de captura la cual había disminuido durante el conflicto mundial, para ascender a niveles insospechados en la posguerra dada la “escasez mundial de aceites y grasas”.²³

Dada la importancia de la industria ballenera por sí misma y la conveniencia de separar el tema de la captura de cetáceos de la problemática antártica, el funcionario del Departamento de Estado Caspar Green sostenía que aquél tema debía “ser tratado separadamente del problema territorial” ya que la industria ballenera no estaba “basada territorialmente en el área antártica”.²⁴ De ahí que, por iniciativa estadounidense, se realizó en Washington a mediados de noviembre de 1946, una conferencia ballenera que reunió a los países interesados, y creó una “maquinaria de regulación sobre bases firmes y flexibles”.²⁵ En esa reunión internacional, los diplomáticos chilenos tomaron conciencia de la verdadera apreciación antártica estadounidense, lo que generó un acercamiento con Argentina y la reactivación de una política antártica conjunta.²⁶

¹⁹ Bowers a Secretario de Estado, 16 abril 1948. 800.014 Antarctic 4/1648. Declasif. 13 febrero 1997. NARA.

²⁰ Caspar D. Green, Memo de Conversación, 12 julio 1948. 800.014 Antarctic /7-1248. Decl. 13 febrero 1997. NARA.

²¹ Pinochet (1944): 181 y 186.

²² Vila, 62.

²³ Brian Roberts, “Antarctic” *PR* N° 18 (julio 1939): 178. Aramayo, 139. “The International Whaling Agreement, 1938”, *PR* N° 18 (enero 1939): 87, N.A. Mackintosh, “Recent International Whaling Conferences and the Resumption of Whaling Since the War”, *PR* 4 N° 31 (enero 1946): 347.

²⁴ Caspar D. Green, Memo de Conversación, 13 julio 1948, 800.014 Antarctic/7-1448. Declas. 13 febrero 1947. NARA.

²⁵ N. A. Mackintosh, “International Whaling Conference”, 1946, *PR* 5 N° 33-34 (enero-julio 1947), 105.

²⁶ Bowers (Chile) a Secretario de Estado, N° 1003, 15 noviembre 1946, RG 59, 800.014 Antarctic/11-1546. NARA.

En cuanto al potencial minero que encerraba la Antártica, se entendía que los Antartandes (esto es la continuación del macizo andino en el continente antártico) encerraban una enorme variedad de minerales. Sin haber consenso en cuanto a su número se sabía que Byrd había informado a su gobierno sobre la existencia de a lo menos cien minerales, entre ellos: cobre, plata, hierro, antimonio y uranio. Se sabía que existía petróleo y la “reserva más grande de carbón del mundo entero” cuyos yacimientos eran “de tal vastedad” que se hacía “imposible precisar un cálculo de su futuro rendimiento”. Cabe mencionar que, no obstante la larga experiencia minera de Chile, había conciencia de que no se contaba con los equipos para explotar adecuadamente esos minerales antárticos.²⁷

La actividad científica como generadora de desechos

La valorización de la Antártica, como se indicara, se había acrecentado gracias al desarrollo aéreo especialmente en la posguerra, y se esperaba que la aviación comercial nos conectase fácilmente con zonas tan alejadas del continente americano como Australia y Nueva Zelanda.²⁸ Pero fueron las consideraciones estratégicas las que realmente transformaron la valorización antártica estadounidense durante el año 1946. A pesar de toda la reserva, a través de unos artículos publicados en el diario *New York Times*, la opinión pública estadounidense se enteró de que en la expedición High-Jump se iban a efectuar experiencias militares y se buscaría uranio. Además, en palabras de Byrd, lo distante de la Antártica permitía “conducir todo tipo de operaciones sin la necesidad de obtener permiso diplomático. De ahí que la Antártica se preste para efectuar operaciones polares de naturaleza secreta”.²⁹ De ahí que durante la posguerra hubiese conciencia que había “dinamita en relación a las reclamaciones antárticas y a sus implicancias militares”.³⁰

La valorización que tenía Estados Unidos de la Antártica durante la posguerra temprana se basaba, como se ha expresado, en el completo conocimiento que tenía de su geografía y de sus recursos naturales. Esto constituía una enorme ventaja, por cuanto era el único país que contaba con antecedentes precisos para valorar las potencialidades reales del continente blanco, ventaja que acrecentaba su importancia en el análisis comparativo de los intereses y derechos de las otras potencias antárticas. Desde el punto de vista de la retórica internacional, el conocimiento y la investigación científica eran altamente valoradas, pues constituían un argumento irredargüible que ningún otro país podía igualar o superar, ya fuera por carencia de financiamiento o de tecnología suficiente. La investigación científica como fundamento y pilar del quehacer estadounidense constituyó uno de los lineamientos más permanentes de la conducta antártica de dicho país. El propio Richard E. Byrd reconoció que, a fines de 1946, el Departamento de Estado había precisado que el programa científico podría “ser de importancia para fortalecer nuestras reclamaciones”, y recomendaba que lo urgente de las operaciones “no les hiciera perder de vista ese hecho”.³¹

Se puede sostener que la apreciación estadounidense sobre la Antártica se cristalizó durante el complejo período de la posguerra temprana—entre 1945 e inicios de 1947—y estuvo influenciada por la opiniones de algunos miembros de la Armada y del Departamento de Estado, profundos conocedores de la realidad y potencialidad del continente blanco. El interés desarrollado con las heroicas proezas de los pioneros antárticos, se consolidó con el conocimiento actualizado acerca de los recursos económicos y estratégicos que el área parecía encerrar dentro del contexto mundial de la incipiente Guerra Fría y la demarcación de esferas de interés que efectuaban las grandes potencias.

²⁷ Pinochet de la Barra menciona 144 minerales y Vila, 170 minerales. Pinochet (1944): 184. Vila: 61.

²⁸ Pinochet (1944): 185. Depto. Interior a Hugh Cumming, Jr. (Depto. Estado), Memo. 12 agosto 1939, RG 59, 800.014 Antarctic/252.

²⁹ *New York Times* (9 noviembre 1946) en Byrd a Jefe de Operaciones Navales, Continente Antártico. Importancia de la Explotación para Estados Unidos, circa 1947, folder 7296, Byrd Polar Center [en adelante BPCI].

³⁰ Byrd a Nimitz, Memorandum sobre conferencia de prensa, 15 abril 1947, folder 7395, BPC.

³¹ Byrd a Richard H. Cruzen, 8 diciembre 1946, folder 1412. BPC.

El mayor conocimiento acerca del continente y la reactivación de las actividades de diferentes naciones hizo que la apreciación estadounidense se intensificase y empezara a postular la investigación científica como el mejor método de adquirir derechos antárticos. Podría pensarse que tras elaborar diversos estudios a partir de agosto de 1946 y de analizar exhaustivamente las posiciones contrapuestas de otros países, los especialistas del Departamento de Estado llegaron a la conclusión que la actividad científica constituía tanto la mejor excusa para mantener presencia sin provocar suspicacias de las naciones con intereses antárticos, como también un elemento que podría crear, sustituir o complementar su carencia de títulos históricos, administrativos o de cercanía geográfica con la región antártica. Eso sin olvidar, que no existía potencia a nivel europeo o americano que pudiese emular su capacidad tecnológica, logística o financiera para emprender investigaciones científicas lo que indudablemente jugaría a su favor en el momento de decidir el futuro del enorme continente blanco.

A fines de la década e incluso luego de suscribir el Tratado de Washington, Estados Unidos aducía que su primer interés en la Antártica era “preservar esa área para la explotación pacífica”, reconociendo que por el avance tecnológico esa “explotación es casi exclusivamente en la forma de investigación científica”. Recordando su propio quehacer en épocas de la conquista del Oeste, señalaba que “el científico es, en un sentido real, el pionero de nuestra época”.³²

³² USAPO, 1.

APÉNDICE I

Actas

VI Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos

Punta Arenas, Septiembre de 2001

Las sesiones correspondientes a la VI Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos dieron comienzo a la hora 10:00 a.m. del día lunes 24 de septiembre de 2001, en una de las salas del Instituto Antártico Chileno.

Se encontraban presentes los siguientes representantes del país anfitrión

- ← Sr. Patricio Eberhard, Secretario Coordinador de la XII RAPAL
- ← Sr. Embajador Jorge Berguño Barnes
- ← Sra. Dra. Consuelo León Woppke
- ← Sra. Bernardita Blasco Pauchard
- ← Sr. Mauricio Jara Fernández
- ← Sr. Prof. Sergio Lausic Glasinovic
- ← Sr. Prof. Hamish Stewart Stockes

Por Argentina

- ← Dr. Ricardo Capdevila, Secretario Permanente de los Encuentros de Historiadores Antárticos Iberoamericanos
- ← Sr. Pablo Wainschenker

Por Brasil

- ← Capitán Mar y Guerra José Iván Cardoso.

Por Uruguay

- ← Sra. Lic. Cristina Montalbán
- ← Sr. Capitán de Navío Aldo Felici, Consejero del Instituto Antártico Uruguayo
- ← Sr. Ministro Dr. Héctor R. Vedovatti, Consejero del Instituto Antártico Uruguayo

Abriendo la jornada de sesiones el Ing. Patricio Eberhard dio la bienvenida en nombre del INACH a los participantes de la VI Reunión de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. Le siguió en el uso de la palabra el Dr. Capdevila, quien agradeció el apoyo brindado y elogió la eficaz coordinación desplegada desde la llegada de las delegaciones. A continuación se designaron las autoridades para los cargos de Moderador y Secretaria de Actas. El Dr. Capdevila propuso que el cargo de Secretaria fuese desempeñado - como en anteriores eventos - por la Lic. Cristina Montalbán, lo que fue aprobado por unanimidad. Con respecto al Moderador se planteó que el Sr. Embajador Jorge Berguño fuera el encargado de dirigir las sesiones que se desarrollarían en el horario matutino, mientras que el Dr. Ricardo Capdevila sería quien lo hiciera en el horario vespertino. Se instrumentó para una correlación de las ponencias que las mismas fueran presentadas dentro de las posibilidades en forma temática y cronológica. De esta manera el primero en dirigirse a los asistentes fue el Dr. Ricardo Capdevila quien presentó dos ponencias:

-“Un Museo Antártico” in situ”: La cabaña sueca de Cerro Nevado”

Su exposición relacionó el trabajo de restauración que se ha llevado a cabo en la cabaña de madera que la expedición sueca de 1901-1903, del Dr. Otto Nordenskjöld dejó en la isla Cerro Nevado (Snow Hill), la cual fue restaurada en el marco del Programa Argentino MUSEO ANTÁRTICO. Dicha cabaña será

habilitada como Museo a fines de Enero de 2002, con motivo del centenario de la expedición. El acervo estará compuesto por elementos recuperados en la zona.

Como segundo tema el Dr. Capdevila se refirió a su trabajo: “Dos suecos en el Descubrimiento de la Antártida (1819)” Una investigación relacionada con dos ciudadanos nórdicos que formaron parte del grupo de foceros que frecuentaban las islas Shetland del Sur contemporáneamente a la época en que William Smith registró su avistamiento.

- La siguiente exposición estuvo a cargo del Master Mauricio Jara, quien se refirió al tema “El servicio de Pesca y Caza y la Antártica, 1902 - 1939”, desarrollando el historial de esta entidad pública que debía planificar la actividad pesquera en las costas y mares chilenos. La burocracia no impidió que el organismo cumpliera con relativa eficiencia los objetivos formulados a su creación.

- En tercer lugar tomó la palabra el Prof. Sergio Lausic quien tenía como tema “Punta Arenas, antesala portuaria hacia el continente antártico”. El trabajo destacó lo significativo de este puerto como recalada de las expediciones polares, refiriéndose en especial a las verificadas por De Gerlache, Charcot y Shackleton. La información estuvo basada fundamentalmente en la prensa magallánica.

- A continuación la delegada de Uruguay, Lic. Cristina Montalbán expuso la reseña “Expediciones Charcot: los topónimos antárticos en recuerdo a Uruguay”. Con una referencia al Apostadero de Montevideo y la vinculación con la región austral se pautaron diferentes expediciones a nivel internacional hasta llegar a las realizadas por Charcot. La recalada de ambas expediciones en el puerto de Montevideo y los apoyos recibidos de instituciones y personalidades de este país, fue reconocida por el expedicionario, que honró a sus benefactores denominando accidentes geográficos por él descubiertos, con el nombre de los mismos.

Se realizó un intermedio en las sesiones para el almuerzo de las delegaciones, reiniciándose las mismas a las 15:00 horas..

- La Dra. Mabel Arratia Fuentes expuso “El texto literario y el texto histórico en la obra de Oscar Pinochet de la Barra”. Con una visión desde el punto de vista de la literatura, realizó un análisis de la última publicación del Embajador Pinochet de la Barra con la interpretación de las correlaciones de tiempos y sucesos de la obra.

- El Prof. Hamish Stewart Stokes relacionó el problema de los sistemas de alimentación de las expediciones antárticas con su trabajo “Gastronomía antártica: dificultades y creatividad de la época heroica de la exploración antártica”. Relato de las dificultades y soluciones arbitradas en distintas expediciones para solucionar el problema de planificación de la subsistencia con ejemplos puntuales de aquellas que fueron debidamente organizadas, y otras que sufrieron contingencias obligando a solucionar las emergencias con los escasos medios disponibles.

-El siguiente conferencista fue el embajador Jorge Berguño Barnes. Su informe trató sobre “Influencia de la caza de la ballena en el origen del litigio antártico (1874 - 1917)”. En el período reseñado se dio un panorama de la industria ballenera en los mares australes y de las implicancias políticas que comenzaron a interferir en el desarrollo de esta actividad.

- El Ingeniero Eberhard dio lectura a la presentación del Embajador Oscar Pinochet de la Barra titulada “Shackleton en Chile, nuevos antecedentes”. El trabajo aporta inédito datos acerca de la estrecha relación que se forjó entre el explorador británico y personalidades chilenas destacadas de su tiempo. El Dr. Capdevila destacó la originalidad de esta valiosa contribución.

- Le siguió en el orden de exposiciones la Dra. Bernardita Blasco Pauchard, quien tomó como tema: “La ocupación como modo de adquirir dominio en el período anterior al Tratado Antártico”. Con la relación cronológica desde la época del Derecho Romano realizó un análisis sobre la valoración de los distintos sistemas jurídicos, así como de su concepción sobre el sentido y consecuencias emanadas de la ocupación como presupuesto de soberanía.

- Por último, hizo uso de la palabra la Dra. Consuelo León Woppke para referir su interpretación e investigaciones sobre “La reflexión estadounidense acerca de la Antártica durante la posguerra temprana”. Basada en la recopilación de documentos de archivos norteamericanos, desarrolló la contraposición de la postura errática de ese país con referencia al tema antártico desde la pretensión territorial hasta su aparente desinterés en el tema. Como cuestión previa manifestó que el hecho histórico debía juzgarse en el contexto del tiempo en que se produce y no con el criterio del momento en el que se realiza el juicio, momento en el que, generalmente, ya se conocen los efectos del hecho juzgado.

A las 20:30 horas, luego de los agradecimientos del Secretario Permanente a los participantes de la reunión y al Instituto Antártico Chileno por su auspicio, formulando votos para que las próximas reuniones se realicen, como ésta, en el marco de la Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos, se dio por terminado este Sexto Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, en la ciudad de Punta Arenas, República de Chile.

Conclusiones

- Al finalizar la jornada de trabajo se ponderaron los aportes y opiniones que ampliaron y enriquecieron los temas desarrollados en las exposiciones.

- Los participantes valorizaron el sentido de estos Encuentros y la continuidad lograda de los mismos, así como el que se halla obtenido que los eventos se integren al desarrollo de la Reunión de Administradores.

- Se destacó, por último, la importancia de las ponencias presentadas que son fundamentales para señalar avances en ese devenir histórico que aún está poco trabajado.

- A propuesta del Dr. Ricardo Capdevila se aprobó la moción de que los trabajos enviados - en los que sus ponentes hubiesen estado ausentes - fueran también publicados junto con las actas de la Reunión, con mención de aquella circunstancia.

- Se deja constancia que, por unanimidad, se aprobó que las Actas fuesen redactadas de modo que las mismas pudiesen ser aprobadas al finalizar la presente Reunión.

María Cristina Montalbán
Secretaria

Ricardo Capdevila
Secretario Permanente de las RHAI

APÉNDICE II

Listado de participantes

ARGENTINA

Ricardo Capdevila
Dirección Nacional del Antártico
Cerrito 1248
Buenos Aires 1010

Pablo Ariel Wainschenker
Instituto Antártico Argentino
Museo Antártico

BRASIL

José Iván Cardoso
Secretaria Comissao Interministerial para Recursos do Mar
Esplanada dos Ministerios, Bloco N, Anexo B, 3º Andar
Brasilia

CHILE

Mabel Arratia Fuentes
Universidad de Magallanes
Fac. Ciencias Humanidades y Ciencias Sociales
Punta Arenas

Jorge Berguño Barnes
Sub-Director Instituto Antártico Chileno
Luis Thayer Ojeda 814, Providencia
Santiago

Bernardita Blasco
Facultad de Humanidades
Universidad de Playa Ancha
Casilla 34
Valparaíso

Nota del Editor

El editor desea dejar constancia de su reconocimiento al director del Instituto Antártico Chileno, embajador Oscar Pinochet de la Barra, pionero en los estudios históricos antárticos, por su apoyo a la publicación de este volumen; a la infatigable labor de Secretario Permanente de las Reuniones de Historiadores Antárticos Iberoamericanos Dr. Ricardo Capdevila; a los autores de los ensayos que aquí se publican; y muy especialmente a Yasna Ordóñez y a Juan Ríos del departamento de Difusión del INACH por haber dado forma a este libro con gran conciencia profesional.

