

1874-1892

La integración de la Patagonia
y el mantenimiento de la paz
con Chile

Jorge R. Bergallo



1874-1892

La integración de la Patagonia
y el mantenimiento de la paz con Chile

1874-1892

La integración
de la Patagonia
y el mantenimiento
de la paz con Chile

Jorge R. Bergallo



Bergallo, Jorge Rolando

1874-1892, la integración de la Patagonia y el mantenimiento de la paz con Chile. -
1a ed. - Buenos Aires : Instituto de Publicaciones Navales, 2012.
254 p. ; 21x15 cm.

ISBN 978-950-899-117-1

1. Ensayo Histórico. I. Título
CDD 982

Fecha de catalogación: 15/03/2012

Diseño y diagramación
Guillermo P. Messina

© 2012

Instituto Nacional Browniano

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.

Está prohibida la reproducción total o parcial. No puede ser reproducido ni transmitido en ningún medio electrónico o mecánico, incluyendo las fotocopias, grabaciones o cualquier sistema de acumulación y reproducción de información, sin autorización por escrito del Editor.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying or any information storage and retrieval system, without permission in writing from the Publisher.

Impreso y editado en Argentina.

*Al Instituto Nacional Browniano y a la Fundación
HISTARMAR por su permanente y desinteresado esfuerzo
por difundir y crear conciencia acerca de nuestra historia
naval y marítima.*

Un acertado y preponderante empleo del Poder Naval, como instrumento de gobierno, en los ámbitos de las políticas exterior e interior, permitió entre 1874 y 1892, la definitiva incorporación de la Patagonia a la República Argentina y el mantenimiento de la paz con Chile.

—El autor

Lo que la experiencia y la historia enseñan es esto: que los pueblos y los gobiernos nunca han aprendido nada de la historia, ni actuado en base a principios deducidos de ella.

—Georg. W. F. Hegel (1770-1831)

PROLOGO

Este no es un libro de historia.

Tampoco lo es de ciencia política, de estrategia ni de relaciones internacionales.

Se trata de una obra que combinando conceptos teóricos, instrumentos y métodos de las cuatro disciplinas anteriores aborda un período de la historia argentina en el cual la Patagonia constituyó un escenario que demandó precisa conducción política sustentada en una acertada concepción estratégica.

Estas páginas ofrecen información procesada desde un punto de vista muy diferente al hasta hoy utilizado y sus conclusiones constituyen un nuevo aporte al conocimiento.

Pueden ser abordadas con interés exclusivamente histórico o desde la perspectiva de las relaciones internacionales. También con inclinación estratégica o política. Todos accederán a novedosas conclusiones surgidas de un proceso racional de análisis del enorme cúmulo de datos fácticos con que se cuenta desde hace mucho tiempo pero que han quedado en eso. En un conjunto de registros de acontecimientos sin procesar adecuadamente. Sumergirse en ellos con otros parámetros es lo que nos permite ofrecer un nuevo marco teórico.

El contexto que contiene tanto el análisis como las conclusiones obviamente debe ser, y es, el histórico. No puede ser de otra manera ya que el único banco de pruebas, la única fuente de experiencia en la ciencia política y la estrategia es la Historia. No hay forma de hacer ensayos. Solamente ella nos puede brindar información que nos oriente en la toma de decisiones.

Esta obra ofrece una nueva visión de todo el proceso comenzado en torno a 1874 y finalizado en 1892. Son tres períodos presidenciales, cuatro Presidentes de la Nación, y una única concepción estratégica, mantenida a lo largo de todos esos años, con resultado por demás exitoso.

La participación de la Armada Argentina en las operaciones militares que permitieron colocar bajo el dominio efectivo del gobierno argentino la región pampeana, que hasta ese momento era asolada por ataques indígenas haciendo imposible el asentamiento de poblaciones y cualquier tipo de actividad productiva, ha sido muy

bien estudiada y ofrecidos sus resultados por medio de numerosas publicaciones.

Algunas de ellas, como la de Enrique González Lonzieme, *La Armada en la Conquista del Desierto*¹, alcanzan un elevado nivel de erudición sustentado en el análisis de documentación que allí se expone.

No ocurre lo mismo con el resto de la Patagonia.

No hemos encontrado ningún trabajo que aborde este tema desde el punto de vista político, integrando el proceso de toma de decisiones del alto nivel gubernamental con el rol de la Armada para lograr la integración de la región patagónica al resto del país en el período aquí seleccionado y bajo la premisa del mantenimiento de la paz². Solamente alguna historia provincial, en particular de Santa Cruz³, hace mención de ello.

La bibliografía argentina y extranjera se concentra en las campañas llevadas adelante por el Ejército Argentino, fundamentalmente las que culminaron en 1879 en el río Negro y luego en la actual provincia de Neuquén. Muy poco se dice sobre la integración de los territorios de las actuales provincias de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, y nada sobre la conducción del conflicto con la República de Chile y otros actores estatales en torno a la Patagonia.

El marco teórico elaborado hace casi cien años se mantiene vigente con las variantes propias producto de las influencias ideológicas que alteran el rigor que debe tener todo estudio histórico y del esnobismo que permite a algunos llamar más la atención y llevar adelante un excelente emprendimiento comercial.

El nuestro será un abordaje novedoso del tema.

Por razones de espacio y a fin de destacar los aspectos que más nos interesan no incursionaremos en el análisis desde los puntos de vista jurídico internacional y diplomático, que por otra parte cuentan con excelentes trabajos de investigación permanentemente actualizados.

El caso propuesto para estudiar es único en la historia política mundial porque mostrará que un extenso territorio, y el mar que lo

1 INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES, Buenos Aires, 1972.

2 Esta carencia en los estudios de historia naval en relación con la política interna de un país, y viceversa, está muy bien descripta por Paul M. Kennedy en *Doing Naval History – Essays toward improvement* (John B. HATENDORF, compilador); Newport, Rhode Island, 1995

3 LENZI, Juan H.; *Historia de Santa Cruz*; Ed. A. Segovia, Río Gallegos, 1980.

baña, disputado por dos naciones fue incorporado total y plenamente por una de ellas sin recurrir al uso de la fuerza. Y permitirá demostrar que fue posible por el eficaz empleo de la Armada como elemento esencial en el desarrollo de las políticas nacionales -interior y exterior-relacionadas. La Armada fue un excelente instrumento para la política interna argentina que en combinación con una política exterior firme y disuasiva produjo la incorporación definitiva de la Patagonia y evitó la guerra con Chile.

Jean Meynaud y Alain Lancelot⁴ afirman que las actitudes políticas de individuos y sociedades encuentran su fundamento en la experiencia de una situación previa y relacionada. Para nuestro caso esa situación previa es el escenario estratégico anterior a 1874, el que encuentra Avellaneda al asumir la presidencia y a partir del cual se diseña y ejecuta la concepción estratégica que derivará en un nuevo y muy diferente escenario al comenzar la última década del siglo XIX, el que Pellegrini entrega a su sucesor. De allí que se imponga presentar el proceso que conduce de una a otra situación en dos partes.

La primera de ellas muestra el escenario inicial del cual se van alimentando quienes conducen el proceso de toma de decisiones. Construido por los decisores del período 1874/1892, en base a los datos disponibles y a su propia percepción, como un “cuadro de situación”, serán ellos mismos quienes, por medio de sus políticas, procurarán modificarlo favorablemente para sus intereses en un proceso único y dinámico. No puede ser considerado mero antecedente. Se trata de una referencia vital para la acertada conducción de la interacción de la que forma parte, y la volcamos en la Parte I: EL ESCENARIO ANTES DE 1874.

La Parte II EVOLUCIÓN DEL ESCENARIO expone el desarrollo de la interacción, el juego entre la construcción de la situación inicial y las acciones políticas emprendidas para modificarla favorablemente. En ella queda plasmada la Concepción Estratégica que poseían los gobiernos de Avellaneda, Roca, Juárez Celman y Pellegrini.

Recurrimos a un método comparativo entre un antes y un después, que no se limite a mostrar exclusivamente las diferencias sino que por fin exponga a la luz todo lo ocurrido en este período de la historia política argentina que ha estado en un profundo cono de sombra hasta el presente.

4 *Las actitudes políticas*; EUDEBA, Buenos Aires, 1965.

UNA NUEVA VISIÓN

La ciencia política y la histórica se complementan estrechamente. Más aún, hasta unos pocos años atrás la Historia se dedicaba exclusivamente a acontecimientos políticos. “*La historia es política pasada, y como tal proporciona a la teoría su materia prima*”⁵.

La Historia indaga en el comportamiento humano, y éste depende de la diversidad de visiones que los hombres tienen de la realidad que los rodea generándose así una interacción o conflicto que demanda la acción política para resolverlo. Todo comportamiento humano es pues político⁶.

La investigación en el ámbito de la Ciencia Política, en particular cuando indaga sucesos reales, se imbrica íntimamente con la investigación histórica. Ambas tienen que ver con el interactuar humano⁷. Ambas necesitan del mismo tipo de colección y de evaluación de información, y en la mayoría de los casos los hechos que analizan son exactamente los mismos. La diferenciación, básica y profunda, se da en el proceso por medio del cual se los analiza. Se arribará a una conclusión de interés para la Historia o para la Ciencia Política en función de la articulación que se de a los hechos analizados. Es decir en la forma en que se los ordene y relacione, y en base a los criterios empleados para estudiarlos.

Diferentes acontecimientos en la vida de un grupo humano pueden llegar a ser vistos como hechos históricos -singulares e irrepetibles- que sólo pueden relacionarse entre sí por criterios de temporalidad o de espacio, o esos mismos acontecimientos pueden ser observados den-

5 HOFFMANN, Stanley; *Teorías contemporáneas sobre las relaciones internacionales*; Ed. Tecnos, Madrid, 1979, pág. 40.

6 KAKABADSE, Andrew y PARKER Christopher; *Power politics and organizations: a behavioural science view*; Wiley, Nueva York, 1984.

7 Grandes representantes del historicismo, como Dilthey, Croce y Collingwood, coincidían que el sujeto en la historia es el hombre, y más precisamente sus actos; y en tanto estos tuvieran que ver con la toma de decisiones en un marco de interacciones humanas la historia se confunde con la disciplina que luego sería llamada Ciencia Política.

tro de una estructura que los relacione y facilite analizarlos en un contexto de mayor amplitud bajo discernimientos políticos -no fácticos- que permitan arribar a conclusiones de orden político.

Marc Bloch marcó esta diferente interpretación de un mismo suceso según la forma en que se lo abordaba, o, más precisamente, según la disciplina a través de la cual se lo analizaba⁸. En particular, en el estudio de las relaciones internacionales los mayores aportes provienen de las ciencias sociales, y según el punto de vista por el que opte el investigador cobrarán mayor relevancia la incidencia de los asuntos internos o externos.

Para el caso particular del tema que aquí abordamos se dispone de una importante cantidad de información, obtenida de la investigación histórica y presentada como tal. Se cuenta con un interesante volumen de datos, pero se los ofrece al conocimiento inconexos entre sí y, más aún, con el suceder histórico nacional. Son presentados aisladamente y carentes de un análisis político⁹.

En 1870 las únicas poblaciones en la Patagonia que respondían al gobierno argentino eran Carmen y Mercedes de Patagones. Las otras -Isla Pavón, Rawson y Misión Anglicana en Tierra del Fuego-, por su tamaño, su origen o por despreocupación de las autoridades nacionales, llevaban una vida desconectada del resto del país. Al sur de la actual Mar del Plata se extendía un enorme territorio casi inexplorado, prácticamente desprovisto de asentamientos humanos y completamente fuera del control estatal argentino.

En 1892 la Patagonia mostraba puertos y poblaciones nuevas, era parte de la preocupación de los gobiernos, estaba integrada al resto del país y fundamentalmente había sido reconocida como parte integrante del territorio argentino por la República de Chile.

Notables diferencias entre ambas fechas. Ante ellas inmediatamente surge la inquietud por saber cómo se produjo ese cambio. ¿Fue obra de la casualidad? ¿Responde a alguna política del gobier-

8 *El oficio del historiador*; FCE, México, 1996. Obra póstuma, cuya conclusión no fue terminada por el autor como consecuencia de ser detenido por el gobierno nazi en Alemania.

9 Richard E. NEUSTADT y Ernest MAY sostienen, en *Los usos de la historia en la toma de decisiones*; que los dirigentes y analistas políticos, como también los conductores de grandes organizaciones, tienen tendencia a dispersarse dentro de un cúmulo de informaciones aisladas que solamente con criterio histórico pueden ordenar, analizar y aprovechar.

no argentino o simplemente así se dieron los hechos que culminaron con la integración de ese territorio a la Argentina? ¿Todo lo hecho responde a impulsos inconexos o a una verdadera estrategia nacional? ¿Por qué siempre se citan dos o tres acontecimientos, en esos 20 años, que parecieran ser la única clave para el exitoso resultado? ¿No hubo otros hechos que pudieran representar un aporte a lo sucedido? ¿Cómo fue posible mantener la paz pese a los numerosos y graves momentos de tensión?

El marco teórico hasta el presente, que no diferencia períodos sino que comprende los años desde la presidencia de Avellaneda hasta fines del siglo XIX, sostiene:

- La Conquista del Desierto incorporó la Patagonia a la República Argentina.
- La construcción del Puerto Militar (actual Base Naval Puerto Belgrano), a partir de 1896, evidencia la nueva orientación de la política nacional hacia el mar.
- El conflicto por la Patagonia lanzó a Chile y Argentina a una carrera armamentista naval llevando a ambas naciones al borde de la guerra.

Lamentablemente los historiadores políticos argentinos cuando abordan el período aquí focalizado, que contiene gran riqueza en sucesos determinantes para la historia política, económica y social, no profundizan en el aspecto estratégico que llevó a que Argentina extendiera el ejercicio de sus facultades gubernativas hacia los territorios patagónicos, y menos aún hacia las aguas y costas atlánticas.

Es así como encontramos referencias a sólo dos hechos que definieron la incorporación de la Patagonia. La Campaña o Conquista del Desierto comandada por el general Julio Argentino Roca, y, para aquellos que profundizan un poco más, la Expedición Naval comandada por el coronel de Marina Luis Py al río Santa Cruz, en diciembre de 1878. Pareciera ser que con solo dichas dos operaciones militares en respaldo del accionar diplomático fue suficiente para tremendo éxito.

La historia naval argentina ha presentado algunos acontecimientos fuera de un contexto integrador y algunas obras de historia de las relaciones internacionales argentinas se han hecho eco de este paradigma. Así es como *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas*, de Andrés Cisneros y Carlos Escudé¹⁰ o *Historia de las Relaciones Internacionales*

10 GEL, 14 tomos, Buenos Aires, 2000 ó www.argentina-rrec.com/home_nueva.htm.

Argentinas de Roberto Etchepareborda¹¹, y tantas otras, muestran con gran riqueza el excelente accionar diplomático argentino, pero cuando abordan las maniobras desarrolladas en el mismo escenario -que son las que materializaron esta política- transmiten poca información y en algunos casos llegan a confundir lugares, buques o emplazamientos, y la mayoría omite acciones de menor trascendencia en lo fáctico pero de relevancia en el proceso como un todo. En ellas, algunos hechos son tratados en forma aislada y como sucesos determinantes del futuro por sí solos, y no como parte de una amplia maniobra estratégica implementada desde el gobierno.

La teoría generalizada muestra a la campaña militar conocida con el nombre de Conquista del Desierto como la epopeya que permitió incorporar la Patagonia a la República Argentina, cuando en realidad esa operación sólo llevó al Ejército Argentino hasta el río Negro, límite del territorio fértil.

Es verdad que esta campaña abrió para su uso pacífico toda la pampa húmeda y permitió el lanzamiento del desarrollo agroganadero de las regiones más ricas del país. También habilitó el desarrollo de las operaciones que terminaron incorporando el Neuquén luego de la firma del Tratado de Límites con Chile en 1881. Pero nada más se hizo desde el continente que contribuyera a la definitiva instauración del poder nacional argentino en la Patagonia, es decir al sur del valle del río Negro.

Pese al exitoso y significativo resultado obtenido, la Patagonia podría haber pasado a jurisdicción chilena de no haberse implementado otras políticas contribuyentes por los sucesivos gobiernos argentinos, anteriores y posteriores a dicha Conquista del Desierto.

Por otra parte, la construcción del Puerto Militar no marca el inicio de la política que lleva a la Argentina hacia el sur y hacia el mar. Esto ocurrió cerca de 20 años antes y recurriendo al accionar de la Marina, operando desde Buenos Aires. El establecimiento del Puerto Militar, en proximidades de Bahía Blanca, cuya construcción fue aprobada por ley reservada N° 3450 de 1896 luego de muchas discusiones producto de los diferentes criterios imperantes dentro y fuera de la Armada, obedeció a cuestiones técnicas de los buques y a razones institucionales internas de la Marina de Guerra y no a un cambio de política en lo que hace a los espacios marítimos del sur. Con buques a

11 Pleamar, Buenos Aires, 1978.

vela, que no estaban en su mejor estado de mantenimiento, la Armada ya operaba en la región más de veinte años antes que se promulgara aquella ley.

También la teoría vigente se encarga de presentar a dos países lanzados a una carrera armamentista naval, con una alta motivación para ir a la guerra. Si bien es cierto que se producían compras de material militar, y que algunos medios de prensa y hasta ciertas personalidades políticas estimulaban el empleo de la fuerza, no por ello se debe adjudicar a ambos gobiernos intenciones belicistas, y menos aún asignarles capacidades ofensivas con proyección de fuerzas desde el mar sobre el territorio del otro que nunca dispusieron en este período.

Resulta por demás interesante comprobar que tanto Chile como Argentina en cada oportunidad que adquirieron medios navales durante el tiempo que estamos indagando lo hicieron pensando en la defensa y nunca en la ofensiva. Ninguno de los buques aseguraba capacidad para proyectar fuerzas sobre el territorio del otro. Ambos apostaban a proteger lo que ya disponían. Con este tipo de diseño del poder naval era lógicamente imposible que uno de los dos iniciara las hostilidades. En especial si se tiene en cuenta que los espacios en disputa solo eran conquistables desde el mar.

En definitiva, el marco teórico vigente es válido parcialmente, y pese a la riqueza que le brindan exhaustivas investigaciones previas debe ser actualizado con el aporte de nueva información emanada del análisis desde el punto de vista político y no fáctico.

Las conclusiones que emanan de aquel análisis nos ofrecen una nueva visión de todo lo sucedido demostrando que el éxito respondió a una verdadera y acertada concepción estratégica de los gobiernos nacionales que se sucedieron en el período en cuestión, y que el instrumento utilizado para materializar la política seleccionada fue la Armada.

El accionar diplomático es riquísimo y constituye el verdadero artífice del éxito logrado. Como un instrumento más dentro de las maniobras estratégicas llevadas a cabo, el gobierno argentino empenó a fondo a su servicio exterior, siempre en total concordancia con el empleo de su Poder Naval -en directa relación con Chile como con terceros actores en el escenario del conflicto. No obstante no ahondaremos en aquel accionar ya que se dispone de una importante cantidad de obras de primer nivel, preparadas por eruditos en la materia.

Tomando los acontecimientos históricos, que aquí salen a la luz o que ya son conocidos -en particular aquellos a los cuales hasta ahora no se les ha asignado relevancia- y las acciones de los poderes del Es-

tado de las cuales derivaron aquellos es factible construir un esquema orientador y avanzar sobre él articulando *hecho histórico - acción política* y demostrar que a cada acto político en relación con la Patagonia emanado de los diferentes órganos constitucionales le correspondió, antes o después, un movimiento del Poder Naval.

Con esta particular forma de incursionar en el tema logramos tomar el estudio histórico como el instrumento para potenciar el análisis político.

Graham T. Allison¹² mientras expone su estudio de la crisis de los misiles de 1962 aprovecha para presentar muy claramente una propuesta teórica de análisis político. Si el autor se hubiera limitado a exponer simplemente los hechos no pasaría de ser una obra histórica. Su gran aporte consiste en efectuar un análisis teórico de aquellos sucesos bajo razonamiento político.

De la misma manera, nosotros mientras expondremos las sucesivas crisis entre argentinos y chilenos en el período seleccionado, presentaremos nuestra propuesta de análisis estratégico.

La lectura profunda de los proyectos de ley presentados al Congreso, las leyes promulgadas, las asignaciones presupuestarias en estos rubros y los debates en las Cámaras de Senadores y Diputados, entre otros, muestran que dichas decisiones respondieron a una política; que no fueron resultado de impulsos no estructurados

La fundación de puertos y poblados en la costa atlántica, la instalación de faros y señales marítimas, la adquisición de material bélico para la Marina de Guerra, el poder de policía conferido a dicha fuerza armada, el apoyo a diferentes actividades económicas en el mar, el desplazamiento de fuerzas, son algunos de los sucesos más importantes emanados de decisiones de gobierno reflejadas en los documentos que antes mencionáramos.

La aprobación de la ley N° 498 del 27 de mayo de 1872, por la que se autorizó la compra de buques y armamento hasta la suma de 2.600.000 pesos, y la creación de la Escuela Naval Militar en octubre de ese año representan el punto de partida para la estructuración de una verdadera Armada útil para el respaldo a las políticas de gobierno.

Desde entonces un grupo de hombres tripulando buques viejos, o nuevos pero no aptos para operar en el mar, ejecutaron acciones de vital importancia para la incorporación de la Patagonia a los territo-

12 *La esencia de la decisión, GEL, Buenos Aires, 1988.*

rios efectivamente controlados por el Estado argentino. Esa Armada y esos hombres llevaron a la práctica las políticas de un gobierno y obtuvieron para su país mucho más de lo que imaginaban, y mucho más de lo que su propia ciudadanía actual es consciente. La superficie territorial de la región patagónica, los espacios marítimos asociados y sus riquezas naturales son argentinas gracias a ellos.

Si bien Argentina y Chile arrastraban diferencias desde que iniciaron su organización como Estados, en la medida que consiguieron terminar sus luchas internas y volcar sus esfuerzos hacia el desarrollo económico y a su proyección al exterior, ambas naciones comenzaron a prestar más atención a los espacios del sur.

En la década del 70 la Argentina entregó tierras patagónicas en concesión a particulares, circunstancia que produjo la explícita reacción chilena. A partir de ese momento toma forma el conflicto porque ambos países manifiestan abiertamente poseer intereses en el espacio en cuestión.

El escenario tiene otros actores, surgidos del expansionismo ultramarino de las grandes potencias. Este aspecto tampoco ha sido indagado hasta el presente pese a que en aquel entonces se encontraba en pleno auge la carrera por la posesión de nuevos territorios en cualquier lugar del orbe, sin importar su riqueza sino su extensión, circunstancia que ponía a la Patagonia en los ojos de muchos, fueran privados o públicos.

Argentina elaboró las políticas acordes a la situación e implementó las maniobras precisas para preservar su territorio de las apertencias europeas. Por medio de diferentes medidas de gobierno, entre ellas actos de fuerza, transmitió al mundo su interés y su vocación de defensa de la Patagonia.

Con el fin de determinar si estas políticas se desprenden de una verdadera estrategia resulta imperioso que luego de armar la estructura de sucesos la analicemos a través de un proceso lógico que vaya relacionando los actores y sus intereses en el escenario de marras y las maniobras que emprendieron para conducir la interacción. Si estas acciones políticas mantienen una relación racional entre sí indudablemente responden a decisiones que se desprenden de un punto de vista superior, menos estructurado y seriamente fundamentado. En definitiva devienen de una concepción y conducción de nivel estratégico.

Un primer ordenamiento de los acontecimientos históricos y de las acciones políticas ya conocidos pareciera indicar que se desarrolló y condujo un proceso estratégico que permitió satisfacer todos los intereses argentinos en el escenario en cuestión.

Muchos de los acontecimientos que aquí se describirán son conocidos. Pero no se trata exclusivamente de dar a luz sucesos desconocidos, sino de pasar por sobre todos ellos y encontrar una estructura que represente una realidad histórica producto de decisiones políticas que hasta el momento no se analizaron con el sentido aquí propuesto.

Esto se hace evidente cuando, como ya dijéramos, a la Campaña al Desierto o a la llamada Expedición Py se les adjudica la consecuente incorporación de la Patagonia a la Argentina. En los dos casos a los conductores de sendas operaciones y a las Instituciones a las que pertenecían se les atribuye con exclusividad el logro, cuando en realidad ambas fueron parte de una estrategia de gobierno, que englobó muchos más actores y acciones, pese a no haber tenido tanta trascendencia.

La nueva visión que aquí proponemos surge de tomar a este proceso político como el objeto de estudio, y escudriñar en él, con razonamiento estratégico, para destacar que fue llevado a cabo con éxito por el acertado diseño y empleo de la Marina de Guerra –pese a tratarse de espacios continentales– respondiendo a una concepción estratégica que además, y fundamentalmente, permitió mantener la paz con Chile.

La información primaria para conocer las decisiones tomadas con autoridad debe buscarse en los documentos de actos jurídicos y también en aquellos que no toman forma legal u oficial. Las fuentes escritas –oficiales o no– reflejan escasamente una proporción de las ideas de quienes tomaron las decisiones y de quienes incidieron en el proceso decisorio. En especial, en todo asunto de política exterior existe una enorme cantidad de cuestiones de menor importancia que son tomadas o desechadas por los funcionarios políticos y que no quedan en los registros. En ocasiones los gobiernos definen sus políticas enunciándolas concretamente y en otras corresponde a un ejercicio intelectual del investigador, y esto es particularmente cierto en los casos de política exterior, y particularmente cierto para la Argentina.

La única forma de enriquecer aquel ejercicio intelectual frente a la falta de constancias documentales es estructurar todas las evidencias fácticas halladas bajo un criterio de razonamiento estratégico y, transitando a través del mismo desde los hechos hacia las ideas, acceder a la concepción estratégica que orientó todo el proceso de toma de decisiones¹³.

13 DELAMER, Guillermo; *Estrategia – Para la Política, la Empresa y la Seguridad*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2005

EL EXPANSIONISMO EXTRACONTINENTAL DE EUROPA

Los próximos capítulos nos ofrecerán el marco regional. No abordaremos en ellos un marco internacional más amplio por no gravitar en la interacción argentino-chilena que aquí interesa. No obstante, no podemos omitir el *imperialismo* al que se lanzan los países europeos en el último tercio del siglo XIX¹⁴. No puede ser omitido porque las características geográficas (física, política y humana) de la Patagonia la ubican entre los territorios que podrían haber sido seleccionados con este fin, constituyendo un relevante factor geopolítico en la conducción del conflicto por la Patagonia.

No es este el espacio apropiado para disertar sobre el concepto de *imperialismo*; ni indagar en la semántica del término con que se identifica a este fenómeno político que algunos prefieren llamar *colonialismo* o *expansionismo ultramarino*¹⁵. Cuando utilicemos cualquiera de estas expresiones nos estaremos refiriendo al amplio hecho histórico, de vital trascendencia para la política internacional hasta el presente, que significó la ocupación y posesión de territorios extrac Continentales por parte de países europeos, fueran o no países poderosos, fueran o no imperios.

El proceso revolucionario que recorrió Europa en 1848 trajo como una de sus consecuencias el fortalecimiento del Estado¹⁶. Los

-
- 14 Nos referiremos sólo a Europa en esta breve presentación porque constituyó la única amenaza factible de materializarse. Estados Unidos y Japón se hallaban en la misma etapa de expansión extraterritorial pero no pueden considerárseles entre aquellos que podrían haber aspirado a ocupar algún territorio del cono sur americano por estar orientados hacia el Pacífico, el primero, y al Asia, el segundo.
 - 15 Imperialismo, en un sentido más amplio, comprende la “*Teoría del agua de mar*”, que sostiene que sólo puede hablarse de imperialismo cuando la potencia imperialista atraviesa una extensión de agua de mar para imponer su dominio sobre una colonia. ARLOTTI, Raúl, op. cit, pág. 224.
 - 16 Eric HOBBSBAWN en *La era del capitalismo*, (Labor, Barcelona, 1987, pág.123) se refiere a “La fabricación de naciones” y así titula al capítulo 5. Afirma que los gobiernos europeos a partir de 1848 se volcaron a la “creación de una Europa de naciones-estados”.

reyes o emperadores que habían sido derrocados volvieron con más fuerzas, y aquellos que permanecieron en sus tronos concentraron poder y lograron imponer un fuerte concepto de Estado y de Nación. La revolución tuvo su germen en las aspiraciones de la baja burguesía y en los reclamos del proletariado, y así de a poco el nacionalismo se fue instalando en los ánimos de todos los sectores de la población.

El agigantamiento del Estado Nación alcanza su máxima expresión durante la década del 70 cuando Europa muestra a Italia y a Alemania unificadas; cuando comienza la era de Disraeli y Gladstone en Gran Bretaña; cuando la Tercera República rige los destinos de Francia; cuando hasta los grandes compositores musicales escriben para el espíritu de la Nación¹⁷.

Este robustecimiento de la fuerza espiritual, abonado por grandes desfiles en amplias avenidas colmadas de esfinges que resaltan los valores nacionales, se yuxtapone al crecimiento económico y poblacional de Europa. El orgullo nacional y el sentimiento de gran nación, combinados con el empuje demográfico, económico y tecnológico en asociación con el poderío naval y militar, todo inserto en un marco de pensamiento positivista, no podían más que llevar a la ambición de ejercer el dominio de lejanos y extensos territorios¹⁸.

Daniel Headrick¹⁹ sostiene que la expansión ultramarina del siglo XIX fue posible merced a determinados “instrumentos” disponibles luego de los avances tecnológicos alcanzados. Uno de esos instrumentos fueron los medios de transporte. Sin el desarrollo que la industria naval alcanzó a partir de la aplicación del vapor a la propulsión no se hubieran podido realizar con tanto éxito las exploraciones hacia el interior de los continentes. Pequeñas embarcaciones, de poco calado, remontaban los ríos, facilitando el transporte de personas y carga en poco tiempo. Factor de mucha importancia para llegar antes que los países con quienes se competía. Y luego con el empleo de la hélice propulsora fueron posibles las navegaciones de los vapores por mares

17 “Una Nación es un alma, un principio espiritual (...) Las Naciones sirven a la obra común de la civilización”. Ernst RENAN, en su conferencia “¿Qué es una Nación?”, reproducida por Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 2da edición, 1983.

18 Todo este proceso está sustentado en el marco teórico que daba el positivismo de Augusto Comte (1798-1857) y el vitalismo de Friedrich Nietzsche (1844-1900).

19 *The tools of empire (Technology and European Imperialism in the nineteenth century)*, Oxford University Press, Oxford, 1981.

tempestuosos y se logró una excelente relación costo-beneficio en el intercambio comercial marítimo.

Las *sociedades geográficas* también jugaron un rol preponderante en la difusión de estas ideas alimentando la curiosidad de determinados círculos de la población. Difundían conocimiento e instigaban y apoyaban nuevas expediciones.

Si bien algunas de estas sociedades ya existían antes de la época que estamos abordando, es en la segunda mitad del siglo XIX que cobran un rol protagónico en casi toda Europa.

*“A los pueblos ya no les bastaba con jugar un papel dentro del sistema de Estados europeos, ambicionaban ser una potencia ultramarina. Los decenios siguientes [a 1870] trajeron la encarnizada lucha de las naciones europeas por territorios coloniales de ultramar.”*²⁰.

Las exploraciones comienzan a desarrollarse algunas décadas antes de este fenómeno del imperialismo. Reúnen todas las características de expediciones científicas, sus descubrimientos asombran al mundo y alimentan la curiosidad y el afán de gloria de esos personajes tan especiales que son los exploradores. Hombres de enorme fortaleza espiritual y física, que aprovecharon los desarrollos en la técnica y en la medicina para llevar adelante aventuras que a comienzos de 1800 todavía resultaban imposibles.

En un principio las potencias europeas solo obtienen algunos enclaves que les permiten comerciar o servir de apostadero a sus buques. La primera que se había mostrado interesada en el empleo estratégico de estos puntos, distribuidos por todo el mundo, fue Gran Bretaña. Desde Jamaica en 1655, Gibraltar en 1713 o Malvinas en 1833 hasta la extensa red de estaciones carboneras alrededor del globo el concepto se mantuvo y se difundió entre sus pares continentales. Francia tendrá Martinica, Reunión y Tahití, entre otras; Rusia Port Arthur y Estados Unidos Hawai.

En 1870 tres millones y medio de kilómetros cuadrados de territorios ultramarinos eran controlados por países europeos. Entre 1880 y 1900, el noventa y cinco por ciento de África, el sesenta y cinco de Asia y el noventa y nueve por ciento de Oceanía pertenecen a Europa.

Las expediciones y exploraciones que habían comenzado con exclusivo afán científico y misional, como las de los navíos *Beagle* *Cha-*

20 MOMMSEN, Wolfgang; *La época del imperialismo. Europa 1885-1918*; Siglo XXI, Madrid, 1987.

llenger, o las encabezadas por David Livingstone o Richard Barth, por citar solo algunos de los casos más conocidos, se pasó a las expediciones que procuraban lograr un asentamiento desde el cual proyectarse al interior de un territorio y obtener su dominio²¹.

Aquellas primeras estaciones navales sirvieron de punto de lanzamiento, y se disputó una carrera por prestigio internacional mensurable en unidades de superficie, sin importar si esos espacios eran rentables o no. José Luis Comellas²² utiliza dos expresiones para calificar esta circunstancia: “*afán de exhibición*” y “*conquista de lo inútil*”. La baja o nula rentabilidad de un territorio perdía importancia si representaba muchos kilómetros cuadrados y era de fácil conquista. El imperio francés llegó a tener cerca de diez millones de kilómetros cuadrados, de los cuales cuatro eran de absoluto desierto. Alemania ocupó la actual Namibia incorporando solo tierras desérticas y pedregosas.

Entre octubre de 1884 y febrero de 1885 sesionó el llamado Congreso de Berlín, en el cual las potencias (no solo europeas, ya que participaron Estados Unidos y Japón) convinieron una suerte de reglas de juego para la expansión extraterritorial. Entre ellas hay dos que son de importancia para el caso de la Patagonia.

La primera es la libre navegabilidad internacional de los grandes ríos. Tengamos presente que la expresión navegabilidad no se refiere a grandes barcos sino también a aquellos pequeños vaporcitos que eran capaces de remontar el cauce de los ríos, y que acompañaron y caracterizaron a muchas de las expediciones que se desarrollaron, teniendo la particularidad de poder ser desarmados, transportados por tierra y vueltos a armar en circunstancias más favorables.

Si bien en la Patagonia no hay ríos que permitieran libre navegación en todo su cauce -excepto el Negro- los hay que pueden ser remontados en buena parte de su extensión con aquellos medios.

La segunda regla acordada en Berlín fue que para obtener el dominio de un territorio no tenían validez alegatos de derechos históricos. Un territorio pertenecía a quien lo ocupaba efectivamente.

Respetando estas reglas, ahora escritas aunque anteriormente vigentes de hecho, Europa se expandió por todo el mundo instalando

21 Este espíritu de aventura fue volcado a la literatura y las obras de Julio Verne y Emilio Salgari, entre otros, transportaban a los lectores a aquellos mismos espacios y situaciones.

22 *Los grandes imperios coloniales*; RIALP, Madrid, 2001.

pequeños enclaves o conquistando grandes superficies, con el consentimiento o no de los pobladores o de los Estados que decían tener derechos sobre ellos.

Asentamientos misioneros, estaciones navales, pequeños puertos naturales, reductos de compañías comerciales marcaron la presencia extracontinental desde los cuales proclamaron, obtuvieron y mantuvieron derechos de posesión hasta los procesos de descolonización iniciados luego de la segunda guerra mundial. Muchos de estos territorios estaban a miles de kilómetros de sus metrópolis, ofrecían escasa rentabilidad y eran de fácil conquista.

Todas estas consideraciones era de aplicación para la Patagonia, con un aspecto más a su favor: su clima es mucho más parecido al de Europa que los territorios africanos.

Por otra parte era una región disputada por dos países, pero ninguno la ocupaba efectivamente a través de la aplicación de los elementos constitutivos de un Estado. Ninguno ejercía el poder allí. No estaba efectivamente integrada a ninguno de los dos. Ambos recurrían a reclamos históricos como única maniobra política.

En los mapas confeccionados en Europa se la presentaba como un territorio independiente de “Chili” y de “Plata”²³ con el nombre de “Patagonia” o con la inscripción “No man’s land”.

En el *Grand Dictionnaire Universel du XIX siècle* se define a la Patagonia, y se la ubica entre los paralelos 38° y 54° Sur y los meridianos 65° y 78° Este²⁴. Al referirse a la costa del lado atlántico dice que se extiende desde el golfo San Antonio (actual San Matías) hasta la Tierra del Fuego. Describe la geografía, flora, fauna, y aborígenes habitantes. Los límites son: al Este, el océano Atlántico, al Oeste el Pacífico, al Sur Tierra del Fuego y al Norte “Chile y la República Argentina”²⁵. Es decir, no pertenecía a ninguno de los dos.

Estaba todo preparado para que en ese último tercio decimonónico alguna potencia se instalara oficialmente en los territorios patagónicos.

23 Nombres con los que aparecen frecuentemente Chile y Argentina en la cartografía de aquel entonces. Ver Anexo Documental. Documento N° 1.

24 Está mal indicado el hemisferio. América está en longitudes al Oeste del meridiano de Greenwich. El paralelo 38° es aproximadamente Mar del Plata, y 54° Canal Beagle, y las longitudes corresponden a la totalidad del cono sur americano.

25 *Le Grand Dictionnaire Universel du XIX siècle*; Tomo XII, Pierre Larousse, Paris, 1874, pág. 382



PARTE I

EL ESCENARIO ANTES DE 1874

MARCO INTERNO

A menudo se ignora que la realidad constituye un problema. Mucho menos, un problema fundamental.”

—Sergio Labourdette

Desde el inicio de las guerras de emancipación los esfuerzos de los diferentes gobiernos -de la ciudad de Buenos Aires previos a la declaración de la independencia, y de la República Argentina después de ella- estuvieron orientados a consolidar el control sobre los territorios que se encontraban habitados por españoles y criollos, y a alcanzar la organización política que permitiera iniciar una vida independiente.

Esos territorios se encontraban hacia el norte y oeste, en las rutas que unían Buenos Aires con Lima y con Santiago de Chile²⁶. Hacia el sur se encontraba el indio como amo y señor de las tierras. Con el correr de los años, la frontera se fue desplazando como consecuencia de diferentes campañas militares. Hasta 1853 los territorios controlados por el gobierno hacia el sur no pasaban de una línea que nacía en el Atlántico a la altura de la actual Mar del Plata y se extendía por el sur de las provincias de Córdoba, San Luis y Mendoza. La Argentina no poseía puertos marítimos ni ciudades que dieran sobre el mar, excepto Carmen de Patagones al sur de la provincia de Buenos Aires.

Desde su origen colonial hasta bien entrado el siglo XIX las actividades sociales, políticas y económicas en el actual territorio argentino se desarrollaron en la región al norte de la latitud de Buenos Aires.

Durante la guerra de la independencia se enfrentó al poder militar español con fuerzas que en algunas oportunidades dispusieron de buques armados y tripulados por extranjeros. Estas humildes escuadrillas se constituían en forma improvisada para enfrentar una determinada amenaza, superada la cual eran desafectadas.

Similar situación se vivió durante la guerra contra el imperio del Brasil. La única continuidad en ambos procesos se dio a través de la figura del almirante Guillermo Brown como comandante de las fuerzas navales argentinas. Por otra parte la actividad militar en espacios

26 Esto es consecuencia de la colonización española cuya característica era internarse en los territorios generando una estructura organizativa humana a través de lo que Julio César Romero llamó *red de ciudades*; a diferencia de la colonización inglesa que se fundó a partir de asentamientos costeros.

marítimos fue muy reducida. Los patriotas argentinos, los realistas y los brasileños operaron permanentemente en el Río de la Plata y sus afluentes. Las campañas marítimas se dan solamente por medio de la guerra de corso, actividad fundamentalmente lucrativa, y de esfuerzo privado, y que en un momento llegó a estar fuera del control efectivo de los gobiernos de Buenos Aires.

Esta característica de país mediterráneo se mantuvo durante los años de guerra civil, los gobiernos de Rosas y las primeras presidencias del período de organización nacional. La Argentina no contaba con ciudades, asentamientos organizados ni ninguna actividad que involucrara los espacios marítimos que le correspondían. Será este desinterés el que permitirá que Chile se establezca en el estrecho de Magallanes, que Inglaterra ocupe las islas Malvinas y que en las aguas y costas atlánticas se produzcan actividades económicas -como caza de ballenas o extracción de guano- por parte de terceros países, sin supervisión del gobierno argentino.

La ausencia del mar en las concepciones políticas de aquellos gobiernos puede comprenderse si se recuerda que en plena guerra con España, y pese a que ésta mantenía bloqueado el Río de la Plata, el comercio de Buenos Aires no se interrumpía porque la mayoría de los buques que entraban y salían con mercadería eran ingleses con escolta naval propia y por lo tanto España no los atacaba. No se necesitaban barcos mercantes nacionales porque todo lo que se compraba o vendía era entregado o retirado por barcos de otras banderas. Tampoco se necesitaban buques de guerra porque la protección a ese comercio internacional era dada por Inglaterra²⁷.

Por otra parte la enorme cantidad de ganado vacuno y equino vagabundo por el campo, a merced de quienes quisieran “cazarlo” y lucrar con él, permitía contar con una elevada y constante oferta de productos ganaderos, siempre disponibles para ser vendidos a quienes arribaran al único puerto argentino. Esas vacas y caballos dispersos por la pampa se reproducían sin limitaciones y brindaban cuantiosas

27 Al imponerse el bloqueo de Buenos Aires desde Montevideo, la Primera Junta de Gobierno gestionó ante el representante diplomático inglés en Río de Janeiro, Lord Strangford, colaboración para que el bloqueo no fuera efectivo. Strangford realizó los movimientos de personas y funciones necesarias para que quede a cargo del Río de la Plata el capitán Robert Ramsay, comandante del bergantín *Mistletoe*, quien sería el primero en romper el bloqueo escoltando naves inglesas que comerciaban con Buenos Aires. Ramsay posteriormente se quedará en Argentina peleando por la independencia.

ganancias a quienes se dedicaban a su explotación²⁸. También servían de sustento a todos los hombres que no tenían trabajo fijo, quienes así obtenían alimento y cueros para cambiarlos por otras necesidades en las zonas aledañas a las poblaciones. H. S. Ferns llamó a esta forma de vida y comercio “*civilización del cuero*”²⁹.

Esta cualidad natural, que con pocos esfuerzos brindaba preciosos recursos, puede compararse con similares características de Francia, y no así con Inglaterra, Holanda, Portugal y buena parte de España. Justamente las naciones que buscaron su expansión marítima.³⁰

La aparición del mar y las actividades afines con él no figuran en las políticas de los gobiernos argentinos hasta la presidencia de Nicolás Avellaneda. Sólo intentos esporádicos, sumamente loables y que muestran la claridad de determinadas mentes, llamarán la atención, sin suerte, sobre este aspecto. Manuel Belgrano, desde el Consulado, pero también como periodista de *El Correo del Comercio*, bregará porque las Provincias Unidas del Río de la Plata desarrollen su propia capacidad marítima.

*“Toda nación que deja hacer por otras una navegación que podría emprender ella misma, disminuye sus fuerzas reales y relativas a favor de sus rivales”*³¹. *“Si una nación navega por otra, o abarca, el monopolio de sus mercaderías, que viene a ser lo mismo, la agricultura y las manufacturas de estas serán restringidas o animadas según el interés que encontrará en ella la primera (...) de donde se puede concluir que la salud y la conservación de un estado exige que no dejen jamás entrar a los extranjeros en concurrencia con sus navegadores en la exportación de su producción, ni en la importación de las mercaderías de que no hay necesidad”*³².

En síntesis el trabajo y los recursos están en manos de quien dispone de los medios adecuados para trasladar por mar los bienes que produce.

28 En 1825 se exportaron desde Buenos Aires 600.000 cueros representando el 80% del total de las exportaciones.

29 H.S. FERNS; *La Argentina*; Buenos Aires, Ed. Sudamericana, 1983, pág. 26.

30 Francia históricamente se ha mantenido apartada de las aventuras marítimas y exteriores porque dispone de las bondades de su clima y la riqueza de su suelo. Su expansión ultramarina del siglo XIX es producto de la necesidad de no ser menos que sus pares europeos durante el furor imperialista.

31 *Correo del Comercio*, ejemplar N° 39 (24-XI-1810).

32 *Ibidem*, ejemplar N° 40.

También en un escrito del 30 de septiembre de 1814, Carlos Gómez, síndico del Consulado, decía:

*“Un Estado en que casi todo el comercio de importación y exportación se hace por manos extrañas no puede prosperar de modo alguno. Está a merced de los que lejos de interesarse en su incremento acaso desean su debilidad para sacar de ella su mejor partida”*³³.

El mar no aparece en ninguno de los intereses fijados por los diferentes gobiernos que se suceden en Buenos Aires. No se lo emplea ni siquiera como vía de comunicación. Son otros los actores que circulan por él. Sólo es necesario esperar que vengan a buscar lo que necesitan y que traigan algo a cambio.

En realidad los espacios geográficos que se controlaban, y algunos de ellos sólo parcialmente dada la resistencia del indio, no iban más allá de los 200 km. al sur del puerto de Buenos Aires. De los establecimientos fundados en la costa patagónica hacia fines del siglo XVIII por hombres como los hermanos Viedma o por Basilio Villarino, que llegaron a poblar los actuales puertos de San Julián (Floridablanca) y Deseado, sólo quedaba como vanguardia sureña Nuestra Señora del Carmen del Río Negro, fundada en 1779. El resto había sido despoblado en algún momento por inhospitalidad del medio ambiente o como consecuencia de los ataques de los indígenas de la región. Es decir, la provincia de Buenos Aires, que era el estado más meridional, no tenía costas sobre el mar que se encontraran bajo su efectivo dominio. La naciente Argentina era un país mediterráneo.

Ni en el mar ni en la Patagonia se pensaba seriamente. Se producen algunas acciones aisladas pero son medidas políticas coyunturales no integradas a una idea clara y coherente emanada de un análisis estratégico.

El 10 de junio de 1829 Martín Rodríguez, a cargo interinamente de la gobernación de Buenos Aires, emitió un decreto creando la gobernación de las Islas Malvinas e Islas Adyacentes al Cabo de Hornos y envió al archipiélago a Luis Vernet con el cargo de gobernador. Cincuenta personas viajaron con él a establecerse en las islas. Sin embargo este tema no continuará en la lista de asuntos de gobierno porque la prioridad está en la guerra civil.

33 Citado por Jorge R BERGALLO, Revista ESGN N° 29 –1988. ARANA, Felipe; *Historia Económica y Social Argentina*; Buenos Aires, 1969, pág. 72.

En 1833 la corona británica conquistó por la fuerza estas islas, desalojando a todos los habitantes argentinos, e instaló una base de avanzada en una maniobra que formaba parte de aquel expansionismo que citáramos en el capítulo anterior.

El 17 de junio de ese mismo año, Manuel Moreno, Representante de las Provincias Unidas ante el Reino Unido, presentó una protesta formal que fue ratificada el 29 de diciembre del año siguiente. No obstante para la misma época Rosas intentó cambiar la posesión de las islas por la cancelación del empréstito Baring Brothers.

Las protestas se sucedieron en 1841 y 1849 y luego hasta 1884 no se volvió a tomar la iniciativa en la cuestión.

Desde 1810 los únicos espacios que merecieron la atención de los gobiernos nacionales fueron los terrestres, pero además aquellos alejados del mar. Comienza a instalarse en la mentalidad de la clase dirigente nacional que el interés marítimo no puede ir más allá del Río de la Plata. Es en este ámbito geográfico donde se combatió por la independencia, en la guerra con Brasil, contra las fuerzas anglo francesas durante los bloqueos; es por esos ríos por donde se envían fuerzas al litoral para imponer la paz interior y es en ese ámbito en el que se combate en la terrible guerra contra el Paraguay. El mar baña costas del sur, que si bien se dice que son argentinas, no contienen ningún factor que sea de interés para el desarrollo nacional.

En 1862 el desinterés por los espacios patagónicos y marítimos persiste. Comienza la llamada carrera hacia el progreso que orienta todos los esfuerzos a dotar a la Argentina de todos aquellos elementos y actividades que ostentan los primeros países europeos (ferrocarriles, urbanización, comunicaciones, etc.). Para ello no era imperioso contar con el mar ni la Patagonia. Es más, tampoco se debían distraer recursos. En la dirigencia y en la sociedad toda, en mayor o menor medida, persiste la idea -y se implementan políticas afines con ella- de priorizar las aguas del Río de la Plata por sobre las del mar que no contienen objetivos rentables. No se encuentra en esos espacios ningún interés nacional.

Si Buenos Aires no ubica intereses en aquellos espacios, y además no identifica a ningún actor que sí los tenga, no tiene por qué pensar que allí podrá generarse algún conflicto.

Por otra parte el contexto político interno no permitía atender nuevos problemas, y menos aún en regiones donde no parecía haberlos.

Durante su presidencia Mitre debió enfrentar graves alteracio-

nes institucionales producto de las fuerzas políticas del interior que no aceptaban más que la solución alcanzada después de Pavón. Con la prioridad puesta en consolidar definitivamente la organización nacional y poner en marcha un país, debió enfrentar las sublevaciones de Chacho Peñaloza primero y de Felipe Varela a continuación. La guerra interna en el noroeste argentino no cesaba. Demandaba el desplazamiento de importantes fuerzas militares, incesantes combates, escandalosos actos de barbarie y el riesgo de la generalización de las sublevaciones en otras provincias.

A partir de 1865 comenzó la Guerra del Paraguay durante la cual Mitre delegó el ejercicio de la presidencia en su vicepresidente Dr Marcos Paz para hacerse cargo de los ejércitos combinados de la Triple Alianza. Las acciones bélicas culminaron durante la presidencia de Sarmiento en 1870, y dieron lugar a otra grave amenaza de conflicto armado con Brasil como consecuencia de las diferentes interpretaciones de los derechos que correspondían a los vencedores sobre el vencido.

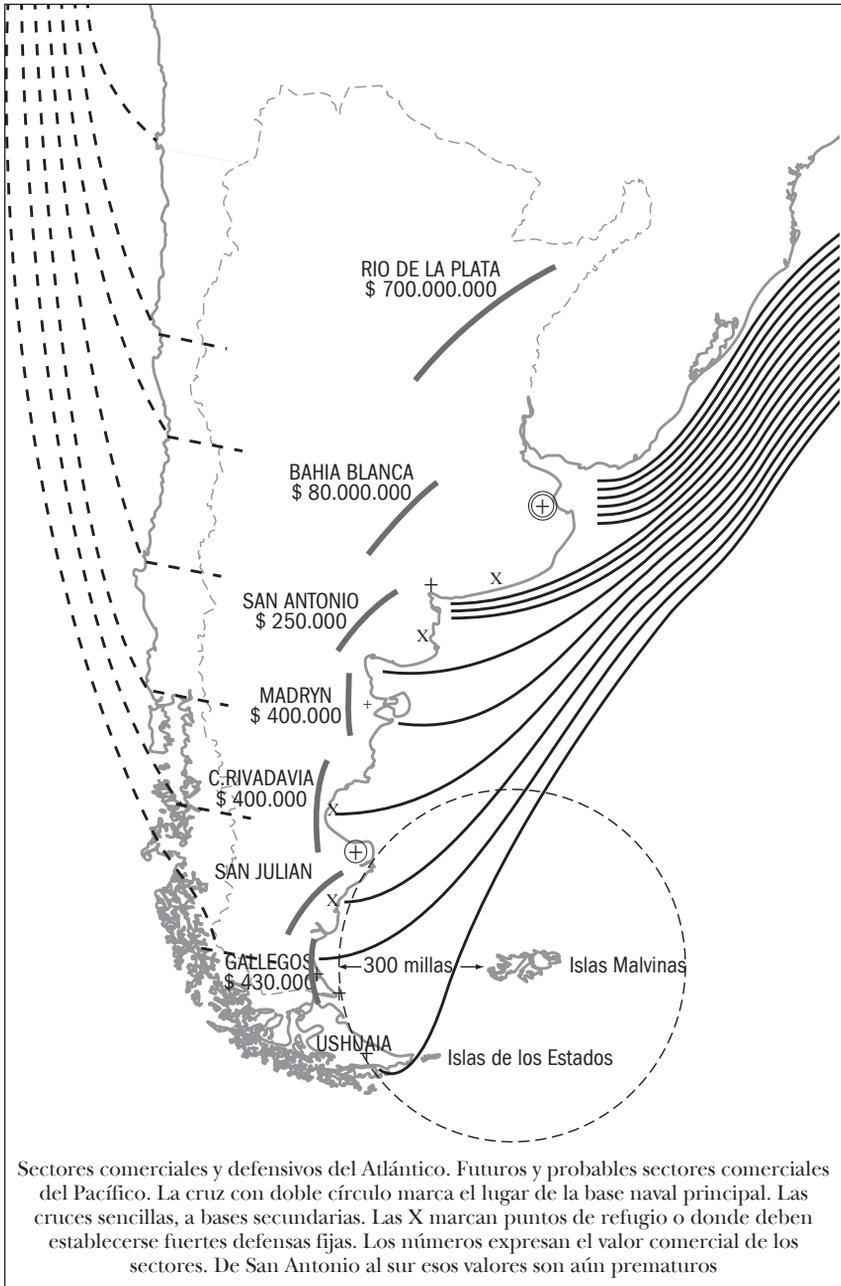
El desarrollo de esta guerra afectó profundamente los asuntos internos del Estado argentino, demandando mucha más gestión en este sentido que en la política exterior ya que, entre otras cosas, algunas provincias se negaban a enviar apoyo material y hombres al frente de batalla generándose sublevaciones de diferentes magnitudes.

También la situación en las provincias mesopotámicas era inestable. Urquiza gobernaba Entre Ríos y desde allí hacía sentir su presencia y su peso político pese a haber sido derrotado en Pavón.

Ni bien finalizó la guerra contra el Paraguay se produjo la sublevación de López Jordán en abril de 1870 cuando mandó a asesinar al gobernador entrerriano en el Palacio San José, y comenzó otra guerra interna, también muy violenta, con desplazamientos de muchas fuerzas y crueles combates. Recién en 1874 fue definitivamente derrotado, y aunque en 1876 realizó un nuevo intento desde el Uruguay ya no constituyó una amenaza.

Con este cuadro de situación resulta absolutamente lógico que no se incluya entre los intereses nacionales ninguno que pudiera estar ubicado fuera de las provincias tradicionales, políticamente activas, con potencialidad económica comprobada y con buenos sistemas de comunicaciones.

Buenos Aires era la puerta de entrada y salida de todo lo que representaba ingresos fiscales aduaneros y, aunque no fuera la capital federal, era el centro neurálgico del poder político nacional. Desde



el punto de vista militar con asegurar su defensa y contar con fuerzas terrestres para sofocar cualquier rebelión interna era suficiente.

El almirante Storni en su trascendente obra *Intereses Argentinos en el Mar* al opinar sobre los lugares donde se debe concentrar la defensa naval del país valoriza las diferentes regiones. Por supuesto la más valiosa resulta ser el Río de la Plata. Para él, en 1916 la Patagonia era la zona de menor valor relativo y con menores expectativas de progreso³⁴.

Entonces es razonable que 50 años antes, sin líneas marítimas, sin poblaciones, sin puertos o apostaderos, no se estableciera ninguna estrategia relacionada con el mar o la Patagonia que significara tomar iniciativas en dichos espacios geográficos.

Este período de la historia argentina, que finaliza al lograrse la organización definitiva de país, se caracterizó por una ausencia total de iniciativas para desarrollar cualquier capacidad marítima. En algunos aspectos es dable comprender a aquellos hombres. Bajo el punto de vista militar la amenaza siempre vino desde tierra y desde el río. Bajo el punto de vista económico el intercambio de materias primas por manufacturas era realizado en naves extranjeras, a las cuales en caso necesario las escoltaban barcos también extranjeros.

34 STORNI, Segundo R; *Intereses Argentinos en el Mar*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1967, pág. 35. Como dato ilustrativo podemos decir que el Río de la Plata es valorizado en 700 millones de pesos, la zona de Bahía Blanca en 80 millones, Chubut en 400.000 y Santa Cruz en 430.000 pesos. Esta valorización la hace en 1916 y la mantiene en 1952, es decir después que se descubrió petróleo en Comodoro Rivadavia.

MARCO REGIONAL

Desde 1810 la política exterior argentina se había concentrado básicamente en la obtención de apoyo económico para consolidar la independencia y luego en exclusiva relación con la inestabilidad política interna.

Iniciada en Argentina la primera de las llamadas “presidencias fundacionales” a cargo de Bartolomé Mitre, la política exterior se orienta hacia Europa. La Argentina no participa de ninguna actividad ni esfuerzo en el ámbito regional ni latinoamericano. Se vuelca a convertirse en un pujante país que aprovechando sus recursos naturales pueda alcanzar el desarrollo tecnológico del que disfrutaban sus pares del hemisferio norte. Pese a las persistentes sublevaciones de algunos caudillos provinciales pudo llevar adelante una gestión centralizada. El establecimiento definitivo de un sistema de gobierno central, válido para todas las provincias a partir de 1862, permitió diseñar e implementar un proyecto nacional. Robert N. Burr sostiene que el hecho de haber alcanzado la unión nacional le permitió a Argentina “... *liberar sus fuerzas para iniciar acciones en otras áreas. En sus relaciones internacionales Argentina definió sus intereses nacionales con creciente exactitud, y los promovió y defendió con gran eficiencia*”³⁵.

En la década de los 60, tres países ostentaban el liderazgo económico en Sudamérica: Brasil, Chile y Perú. En la medida que se expandían económicamente comenzaron a tener mayores aspiraciones políticas internacionales. El primero de ellos conservaba su política imperial y hegemónica en la zona atlántica del subcontinente, en particular desde que lograra su estabilidad interna en los años 40, y Chile se ubicaba en el pico de la política regional en el Pacífico desde su victoria sobre la Confederación Peruano-Boliviana en 1838. En lo que respecta a Perú, no tenía ambiciones expansionistas manifiestas. Su inestabilidad política interna ocupaba la mayor parte de la agenda de gobierno.

Después de las guerras por la independencia y de las casi comunes luchas internas que enfrentaron las naciones sudamericanas, al

35 Robert N. BURR; *By Reason or Force – Chile and the balancing of power in South America – 1830-1905*; University of California Press, Los Angeles, 1967, pág.112.

comenzar la segunda mitad de siglo experimentan cierta estabilidad política que combinada con el ingreso de avances tecnológicos europeos les permiten iniciar un fuerte desarrollo económico e interactuar en este ámbito con otros países del mundo. La mayoría de esas relaciones económicas pasaban por la venta de materias primas y la compra de manufacturas y servicios. Y justamente esta característica de su comercio será la que profundizará las diferencias entre Estados por problemas de límites.

Chile mantenía desde 1842 un diferendo limítrofe con Bolivia surgido a partir del descubrimiento de importantes depósitos de guano en la zona del desierto de Atacama. Los límites precisos entre ambos países no se habían acordado aún, y cuando unos años después se descubrieron allí yacimientos de nitratos y de plata los problemas se intensificaron. Otros Estados ajenos a la región también eran actores del conflicto a través de la inversión de capitales que habían realizado. Esa zona representaba la salida al mar del país del altiplano, y siempre la había ocupado y controlado desde su independencia. La revalorización de ese espacio y la creciente influencia chilena iniciaron el conflicto que comenzó a escalar y a involucrar en mayor o menor grado a otros Estados limítrofes.

Simultáneamente Chile se expandía hacia el sur, ocupando oficialmente el Estrecho de Magallanes en 1843 con el establecimiento de Fuerte Bulnes; un precario asentamiento de 23 personas. Cuando en 1848 se trasladó unos 60km hacia el interior del estrecho y se fundó la ciudad de Punta Arenas quedó definitivamente consolidada la posesión chilena del paso interoceánico y surgió el foco desde el cual irradiaría su poder y pretensiones sobre toda la Patagonia.

Chile necesitaba asegurar el libre y fluido tránsito del comercio marítimo internacional a través de Magallanes o del Cabo de Hornos porque de ello dependía su progreso económico.

En 1856 había firmado con Argentina el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, por el que se comprometían a respetar los límites que habían tenido siendo colonias españolas y en el que ya se aceptaba que Argentina no tendría costa sobre el Pacífico ni Chile sobre el Atlántico. También se comprometían a solucionar sus diferencias en la región por medio de negociaciones directas o arbitraje.

En 1864 España había ocupado por la fuerza las islas Chichas pertenecientes a Perú. Esto derivó en una guerra entre ese reino y una coalición de países sudamericanos con costas en el Pacífico (Chile, Bolivia, Ecuador y Perú). El comienzo del conflicto fue un problema

interno en Perú con ciudadanos españoles y en reclamo de satisfacciones las fuerzas de Isabel II ocuparon las islas que eran muy ricas en guano. El incidente derivó en una guerra -durante la cual la poderosa escuadra española bombardeó Valparaíso y El Callao- producto de una pésima conducción del conflicto por ambas partes. La guerra -que fue estrictamente naval y en la que solo participaron efectivamente unidades de Chile y Perú- se prolongó hasta 1866³⁶ y actuó como retardador de los conflictos dentro del sistema americano del Pacífico Sur. El comandante de la fuerza española que ocupó las islas era el almirante Luis Hernández Pinzón a quien Sarmiento describiera como “*grosero, ignorante y audaz*” en una carta³⁷ a Mitre en la que le dice que debe estar alerta porque España intentará “echarse” (sic) sobre sus ex-colonias, de a una y en función de su debilidad.

La República de Chile fue parte en el conflicto con España como consecuencia de un excesivo sentido americanista que le impedía buscar la negociación pacífica pese a no estar afectada por ninguna de las circunstancias existentes. A tal punto que declaró la guerra antes que el mismo Perú. Si bien la guerra no tuvo un resultado, en lo militar, para ninguno de los bandos, los españoles devolvieron las islas a su legítimo poseedor.

Tanto Perú como Chile buscaron el apoyo de los países latinoamericanos, en el aspecto militar y en el diplomático. La única intervención argentina fue por medio de declaraciones públicas internacionales, pero no participó del Congreso Americano que se reunió en Lima³⁸ para instrumentar un accionar coordinado³⁹. Esta decisión se inscribía

36 Estas fechas corresponden al período en el que se desarrollaron operaciones militares. En 1871 se firmó una tregua y en 1879 la paz definitiva.

37 Fechada en Valparaíso el 29 de abril de 1864 – Correspondencia Mitre-Sarmiento – Museo Mitre.

38 Estuvo presente Sarmiento que estaba de viaje hacia Estados Unidos para asumir sus funciones como Ministro Plenipotenciario, pero asistió a título personal ya que su gobierno no lo autorizó a asumir la representación oficial porque el Congreso no revestía interés político, e incluso fue seriamente observado por el presidente Mitre en razón de sus discursos en Chile y Perú. (Cartas de fecha 14 de julio de 1864 y 15 de marzo de 1865) Archivo epistolar Mitre-Sarmiento.

39 En varias cartas que el Presidente Mitre enviara a Sarmiento a Santiago de Chile en su viaje a Estados Unidos da una rica explicación de la razón de esta decisión. Resalta que el mencionado Congreso tenía prevista su conformación previa al incidente de Chichas y la República Argentina fue expresamente excluida.

en la política abstencionista hacia Latinoamérica –que mencionáramos anteriormente- encontrando antecedentes cercanos en los rechazos argentinos a integrar un Tratado Continental en 1856 y 1862.

Las islas usurpadas eran muy ricas en guano, y su explotación generaba importantes ganancias económicas. El territorio por el que se produjo esta guerra contenía las mismas riquezas naturales que la costa patagónica.

Cuando comienza este enfrentamiento estaba en plena crisis la relación entre Chile y Bolivia por la región de Atacama. Parte de esas zonas pertenecientes al segundo ya habían sido ocupadas militarmente por fuerzas transandinas.

En 1838 Chile y Argentina habían enfrentado y derrotado a la Confederación Peruano-Boliviana en una guerra netamente terrestre. El análisis detallado de los sucesos muestra que en realidad el peso militar del conflicto lo llevó adelante el primero de los vencedores. La República Argentina se debatía en una anarquía profunda, no estaba aún consolidada como país y mantenía conflictos con potencias europeas como Francia y Gran Bretaña.

Entonces podemos ver que desde la guerra de la independencia los triunfos militares son una constante para Chile y eso explicaría que muchas decisiones fueran tomadas de la mano de la motivación más que del razonamiento político. La fuerza se impone a la razón.

Revisando lo que ocurría en la zona atlántica de América del Sur vemos que en 1865 se desata la Guerra de la Triple Alianza, que ubica a Brasil y Argentina en el mismo bando pero en una decisión sumamente forzada. Al término de las acciones bélicas ambos países reavivan sus diferencias. Diferencias que ya habían comenzado durante la conducción de la guerra por desinteligencias entre los mandos brasileños y argentinos. Las condiciones impuestas a Paraguay, en su rol de parte vencida, no son compartidas por Buenos Aires y Río de Janeiro. Los nuevos límites paraguayos tienen un trazado diferente según un vencedor u otro, y los que separan a ambos, en la región de las Misiones, generan más controversias aún.

El imperio de Brasil pasa a constituirse en la primera amenaza para Argentina. A partir de ese momento se instaló como hipótesis principal de guerra al Brasil. Todo análisis o especulación militar se realizó con este sentido. Por otra parte Brasil será un actor preponderante en el escenario del conflicto entre la Argentina y Chile por la Patagonia, aun con una postura que pareciera inactiva pero que transmitía importantes mensajes al gobierno argentino.

Pese al peligro de generalización y escalada del conflicto entre estos tres actores, la simultaneidad de las guerras contra España y la de la triple Alianza aferraron a cada uno de ellos en su propio escenario bélico neutralizando la combinación de ambos.

La guerra contra el Paraguay representó una demora pero a su término Argentina surgió con fuerza y se constituyó en uno de los cuatro países que podían ejercer poder en el sistema sudamericano. Y esto incidió seriamente sobre la política chilena que debió comenzar a prestar más atención a su posesión en el Estrecho de Magallanes y a fortalecer sus aspiraciones sobre la Patagonia. Su mirada debía distribuirse entre la Atacama del norte y los pasos interoceánicos del sur.

La irrupción argentina en el espacio patagónico –aunque aún en forma esporádica- y su crecimiento económico y poblacional marcaron el inicio del conflicto, en el sentido de potenciar las interacciones de todo tipo en este escenario. En 1872 Santiago quedó conectado telegráficamente con Buenos Aires y en 1875 con Lima. Resulta muy interesante el análisis de Robert Scheina⁴⁰ sobre esta época de las relaciones interamericanas porque encuentra que la mayor facilidad de comunicaciones fue factor de exacerbación de los problemas chilenos con estos dos países, al disponer en poco tiempo de mayor cantidad de información.

La aprobación de la ley que otorgaba en 1868 a Luis Piedra Buena⁴¹ la propiedad de tierras en la desembocadura del Santa Cruz y la de 1872 que concesionaba tierras a Crozat de Sèmper en la misma zona generaron reacciones del gobierno chileno. El Ministro ante el gobierno argentino fue instruido por el canciller Santiago Ibáñez para que presente una nota de protesta oficial. Así lo hizo y en ella recurría a escritos de Domingo F. Sarmiento, en ese momento en ejercicio de la presidencia argentina, publicados en los diarios transandinos *El Progreso* y *Crónica* entre 1842 y 1849 en los que respaldaba la política chilena hacia algunos espacios patagónicos⁴².

Para la concepción estratégica de Ibáñez, la Patagonia contenía

40 SCHEINA, R.; *Latin America – A Naval History 1810-1987*; Naval Institute Press, Annapolis, 1987.

41 En muchos textos actuales se ha deformado la correcta forma de escribir este apellido procediendo a juntar las dos palabras.

42 En realidad los escritos de Sarmiento eran referidos a aspectos marítimos y a la necesidad de que Chile operara remolcadores en el Magallanes.

intereses vitales que le transferían a todo el espacio el mismo carácter vital. El territorio desde el Cabo de Hornos hasta los potreros cordilleranos al este de los Andes debía ser parte de su país. Las riquezas de estos potreros eran el complemento imprescindible para el Valle Central. Hasta la latitud 50° Chile debía abarcar de costa a costa para luego ir estrechándose hacia la cordillera hasta el norte de Mendoza.

La Patagonia no tenía carácter prioritario en los planes de gobierno nacional argentino. Esta afirmación de ninguna manera quiere decir que no existía intención de conservarla. Buenos Aires optó por una política de dejar transcurrir el tiempo mientras continuaba el crecimiento económico y se esperaba alguna circunstancia que afectara desfavorablemente a Chile. La problemática que debían enfrentar los gobiernos de Buenos Aires los forzaba a restarle valor a los intereses que pudiera ubicar al sur del río Negro. Por lo tanto no se emprendía ninguna acción que transmitiera a los otros actores mensajes evidenciando el interés argentino. Tanto Gran Bretaña, como Chile y terceros actores, públicos y privados, gozaban de total libertad de acción en esos territorios. La libertad de acción que justamente transmitían los mensajes que emitía el gobierno argentino respecto de la ausencia de intereses propios en la región.

Solamente el accionar de Luis Piedra Buena revestía cierto carácter oficial, aunque el Estado se limitara a otorgarle tierras en propiedad y asignarle jerarquía militar. Los avances chilenos eran sufridos y enfrentados por él en absolutos estados de indefensión y soledad. En una oportunidad el prócer argentino mantuvo una entrevista con Sarmiento, mientras éste era Presidente de la Nación, como consecuencia de que el gobierno no le asignaba el personal prometido para cubrir una guardia en la baliza del Cabo Vírgenes (boca oriental del estrecho de Magallanes). En un escrito de Piedra Buena fechado en 1872 al respecto cuenta:

“Recuerdo cómo se expresó el señor presidente, dijo que no teníamos una marina ... que estábamos muy pobres ... que más bien ese territorio les convenía a los chilenos, por ser el paso del Pacífico; que si se poblaba la guardia proyectada, habrían de vivir como perros y gatos con los chilenos ... No me dijo que me fuera ni que me quedara, pero que procediera con prudencia con las autoridades chilenas”⁴³.

43 *Revista del Mar* N° 163 Instituto Nacional Browniano.

Las Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores de 1870, durante la gestión del doctor Mariano Varela, hacen mención a las diferencias con Chile por su aspiración a incorporar los territorios en cuestión, pero no se desprenden de allí intenciones políticas a ser aplicadas. Constituyen solo una actualización del estado de la cuestión⁴⁴. En las Memorias de 1872 y 1873, siendo Canciller Carlos Tejedor, la información es un poco más detallada. En las primeras sugiere anticiparse “a la ocupación de los desiertos del sur”⁴⁵. En la del año siguiente ya habla del recurso a la división de las aguas para la determinación del límite en la cordillera de los Andes e informa del funcionamiento de la “*colonia inglesa*” en la zona del río Chubut entre los 43 y los 44 grados de latitud sur⁴⁶.

La nacionalidad adjudicada a los colonos y la inexactitud de la posición geográfica (un grado de latitud son más de 100 kilómetros) dan una pauta de la escasa dedicación, precisión y preocupación que estos temas demandaban.

Así en 1874 la República Argentina se encuentra interactuando en el marco externo con el Imperio de Brasil como consecuencia de la finalización de la guerra del Paraguay y de la demarcación de límites en la zona de las Misiones y con Chile por los espacios patagónicos. En el marco interno aún enfrenta violentas sublevaciones caudillescas en las provincias o revoluciones políticas en la capital. No obstante, y tal como queda evidenciado en los intensos intercambios epistolares de quienes tuvieron responsabilidades de conducción a nivel nacional Argentina ha enviado misiones diplomáticas a los lugares más destacados del mundo para fomentar la inmigración, incentivar las inversiones de bienes y capitales y estar informada de los avances que se producen como consecuencia del furioso progreso desatado en Europa. Es decir quiere insertarse en el concierto de las naciones desarrolladas.

44 Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores Argentino – 1870- Anexo C pág. 67.

45 Ibídem –1872- pág. XXVI.

46 Ibídem –1873- pág. IX.

LOS TERRITORIOS PATAGÓNICOS Y EL ESCENARIO MARÍTIMO

En agosto de 1843 cuando la goleta chilena *Ancud*, que trasladaba al pequeño contingente de personas que establecerían Fuerte Bulnes, llegó a la zona encontró fondeada a la fragata a vapor *Phaeton*, de bandera francesa, que estaba reconociendo el estrecho por orden de su gobierno. En 1847 el capitán L. Massin, comandante de esta fragata, fue compañero de Sarmiento durante un viaje en barco y, según relata el prócer argentino⁴⁷, le dio a entender que el reconocimiento del Estrecho era previo a la toma de posesión. Francia necesitaba asegurar el paso por el Magallanes para las navegaciones hacia el Pacífico, en particular dado que poco antes había ocupado las islas Marquesas.

Esto se producía en el marco de una profunda crisis política interna argentina complicada por pésimas relaciones con Gran Bretaña y Francia. La población -que luego de cambiar de lugar de asiento en 1848 fue la ciudad de Punta Arenas- se constituyó rápidamente en el centro económico y de apoyo a toda actividad en la región.

Domingo F. Sarmiento durante su exilio en Chile publicó artículos periodísticos que respaldaban la actitud de La Moneda bajo el argumento que si Argentina no era capaz de organizar políticamente las provincias que poseía al norte de Buenos Aires -pese a su buena capacidad productiva y relativa facilidad de comunicación- nunca podría ejercer un gobierno efectivo sobre territorios ubicados a tantos miles de kilómetros.

Sarmiento, en realidad, nunca propuso que Argentina cediera la Patagonia. Poseía una clara visión de la importancia que estaba adquiriendo el comercio marítimo en especial al disponerse de la propulsión a vapor. También veía que Chile progresaba rápidamente y que sus puertos iban adquiriendo mucha importancia, por lo cual la ruta

47 Citado por Dr. José A. CRAVIOTTO en *El mar y los ríos en la vida de Sarmiento*; artículo publicado en *Revista Humanidades*, tomo XXXVII, Vol.2, Buenos Aires, 1961. Reproducido en *Sarmiento y la Marina de Guerra*, DEHN, Buenos Aires, 1963.

por el Atlántico Sur comenzaría a ser muy utilizada. La apertura de un cruce artificial por el istmo de Panamá aún no era considerada.

Europa tenía dos posibilidades para pasar al Pacífico. Doblar el Cabo de Buena Esperanza o el de Hornos.

En las exploraciones que por las costas sudamericanas efectuara Charles Darwin, fue acompañado por un sirviente o asistente llamado Syms Covington quien confeccionó un diario personal que años después se publicó bajo el título *The Journal of Syms Covington*. Sus relatos son muy interesantes, pese a carecer de rigor científico, reflejando solamente las impresiones normales de un ser humano impactado por la naturaleza y las experiencias. En el capítulo I se refiere a las vías probables de navegación para acceder al Pacífico. Opina que la ruta por Hornos es la más corta de las dos... "but it is also more treacherous, being closer to frigid, intemperate Antarctic. Storms here almost routinely drown entire crews as if this were the home of some antipodean monster"⁴⁸.

En este contexto Sarmiento sugería que dada la situación reinante en Argentina y las escasas posibilidades de revertirlas a corto plazo –nos ubicamos en la década del 40- era muy conveniente que Chile instalara una colonia en el estrecho de Magallanes desde la que se proveyera un servicio de remolque a través de ese canal natural con el fin de reducir los tiempos de navegación interoceánica y ofrecer mayor seguridad a los buques, tentando así a que crucen por allí y no por Buena Esperanza. Esto sería beneficioso para Argentina porque en una navegación tan extensa los buques harían escala en el Río de la Plata, y se favorecería el comercio internacional.

En 1853 el diario porteño *La Tribuna* emprendió una campaña en Buenos Aires en relación con la necesidad de ocupar la Patagonia y en hallar la forma de realizar el movimiento de mercaderías a través de Chubut uniendo los dos océanos sin necesidad de dar la vuelta al cabo de Hornos o pasar por Magallanes. Ese mismo año el periódico informaba sobre la constitución de una sociedad que exploraría, explotaría y crearía asentamientos humanos contando con el apoyo del gobierno. Este último autorizaba a explotar las salinas y otros recursos naturales durante cinco años, y proveería armamentos y otros elementos para la expedición a cambio de que se fundaran colonias en la

48 Syms COVINGTON; *The Journal of Syms Covington*; s/c, British Library. "... pero es más traicionero, más cerca de lo helado, destemplada Antártida. Las tormentas acá casi rutinariamente se tragan tripulaciones enteras, como si este fuera el hogar de algún monstruo de las antípodas."

actual provincia de Chubut. Uno de los socios era Enrique Libanus Jones impulsor de la campaña periodística inicial.

Parte por tierra y parte por mar la expedición comenzó en agosto de 1854, llegaron al río Chubut en noviembre y establecieron un fuerte en el Potrero de las Lagunas, en inmediaciones del actual asentamiento de la ciudad de Rawson. No encontraron ganado para explotar y debieron enfrentar serias dificultades dado el aislamiento y la falta de apoyo de Buenos Aires. Luego de explorar la zona de la Península de Valdés, al comenzar 1855 la sociedad se disolvió. No obstante Jones continuó bregando un tiempo más sobre la importancia de mantener asentamientos en el valle del Chubut.

Al año siguiente el capitán inglés Edmund Elsegood, residente en Buenos Aires trajo colonos galeses e intentó instalarse en la costa del Golfo de San José. También este intento fracasó como consecuencia del aislamiento.

El 28 de julio de 1865 arribó a la zona de Golfo Nuevo otro contingente de galeses con una expedición organizada por Sir Love Jones Parry, conde de Madryn, y Lewis Jones. Esta nueva ola inmigratoria había demandado dos años de trámites porque el Senado argentino se oponía a que se le otorgue el permiso en represalia por la ocupación británica de las islas Malvinas. No obstante una ley del 11 de octubre de 1862 permitía otorgar tierra pública en propiedad a quienes se asentaran en ella. Enmarcar esta situación en dicha ley permitió al Poder Ejecutivo otorgar el permiso a los galeses.

En 1860 se había editado una obra encargada y aprobada por el gobierno nacional argentino. Se trata de *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina* cuyo autor es el doctor médico Martín de Moussy. Cuando aborda el tratamiento de la Patagonia afirma que forma *un territorio aparte*⁴⁹, *poco menos que desconocido todavía*. No obstante la información sobre los territorios de la región del río Chubut es muy alentadora.

Es importante tener en cuenta que este atlas fue presentado en la Exposición Universal de París de 1867 por de Moussy en su calidad de representante y geógrafo oficial argentino.

En varias cartas de navegación británicas elaboradas antes de 1885 por el *Admiralty Hydrographic Service* y conservadas en el Charts and Maps Archives del *National Maritime Museum* en Greenwich –que

49 Negrita del autor.

pudimos consultar por medio de una gestión especial- se puede observar que los espacios terrestres al sur del río Negro dicen “*Patagonia*” y en algunos se agrega “*Unexplored territories*”. También están los que se refieren a Argentina como “*Plata*” o “*La Plata*”⁵⁰.

Toda esta información es la que alentó a la *Welsh Colonizing Society and General Trade Company Ltd* que funcionaba en Liverpool a ofrecer dichos espacios para que los galeses inmigraran y establecieran sus colonias.

Antes de zarpar del puerto de Liverpool en el buque *Mimosa* eligieron sus autoridades, redactaron una constitución y crearon su propia moneda. Iban a un territorio que no pertenecía a ningún Estado. En los relatos escritos del Reverendo Abrahams Mathews, integrante del contingente, manifiesta que estaban zarpando hacia “*no man’s land*”. Iban según sus propias palabras a un “*uninhabited country*” donde se podrían instalar con su propio gobierno y conservar sus costumbres.

Se instalaron a partir de 1865 sobre lo que quedaba del fuerte de la expedición de 1854 y pese a enfrentar las mismas dificultades de quienes los precedieron, pudieron sobrevivir. La provincia de Buenos Aires propuso al gobierno nacional, por medio de una carta dirigida al Ministro del Interior⁵¹, trasladar los colonos galeses a la ciudad de Patagones, pero no tuvo éxito. En 1873 los inmigrantes británicos aprobaron otra Constitución en la que no se hacía ninguna referencia a la Argentina. En 1874 lograron alcanzar niveles de producción de trigo que comenzó a hacer interesante el proyecto y a llamar la atención en la clase dirigente argentina. La producción salía por vía marítima utilizando barcos británicos y que en general operaban desde o hacia las islas Malvinas y Punta Arenas⁵².

La fundación, desarrollo y vida cotidiana de esta colonia ha sido muy estudiada. Constituye un caso muy particular que tuvo éxito porque el doctor Guillermo Colesberry Rawson, Ministro del Interior de Mitre, tuvo la claridad suficiente para defender la necesidad de ocupar aquellos territorios. Debió conducir otro conflicto –muy interesante para analizar- que se desarrolló entre él mismo, el gobierno y la

50 Ver Documento I.

51 Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires 1870-1899 pág. 139 a 145.

52 El primer ferrocarril patagónico se construyó entre 1884 y 1889, conectando Puerto Madryn con Trelew, por la empresa del Ingeniero P.A. Bell y exclusivamente con recursos financieros de los colonos.

clase dirigente a la que pertenecía, y los colonos galeses. Las ansias de autodeterminación y de conservación de sus costumbres fueron muy fuertes y les han permitido que aún hoy se hable gaélico fluidamente en algunas de las poblaciones que ellos establecieron y que se conmemoren las fechas tradicionales galesas. Recordemos que cuando la Princesa Diana, esposa del Príncipe de Gales estuvo en Argentina en 1995 viajó a Chubut a visitar a los descendientes de aquellos galeses que emigraron hacia la Patagonia.

Los religiosos también intentaron establecer misiones en la Patagonia. En el siglo XVII y XVIII se habían producido intentos por parte de los sacerdotes franciscanos y jesuitas. Entre los primeros en explorar la región en el siglo XIX encontramos al pastor protestante Allen Gardiner quien, desde 1843 a 1850, organizó y realizó diferentes tentativas evangelizadoras por Tierra del Fuego. Debió renunciar y retirarse por la hostilidad del clima y de los indios. Unos años más tarde moriría en manos de aquellos que deseó evangelizar.

En 1869 se había establecido en la bahía de Ushuaia una misión anglicana proveniente de las islas Malvinas. Tenían una goleta con la que comerciaban con Puerto Stanley (actual Puerto Argentino) y con Punta Arenas. Residían aproximadamente 200 indios y algunos misioneros. Poseían una bandera muy similar a la británica y hablaban inglés y yagán.

La región patagónica fue recorrida y estudiada en sus costas e interior en varias oportunidades por hombres, en su enorme mayoría, de origen británico que elaboraron informes de mucho valor científico que también constituyeron información vital para los intentos posteriores de ocupación poblacional.

Por supuesto que mientras esto ocurría en el continente, las actividades de caza de ballenas y focas frente a sus costas, comenzadas en el siglo anterior, continuaban intensamente, operando desde Malvinas y desde las islas Georgias y Orcadas.

Como hemos podido observar todos los intentos poblacionales son extranjeros y fundamentalmente británicos.

Las exploraciones bajo el comando de los Capitanes de la *Royal Navy* Philip Parker King⁵³—primer australiano en alcanzar un puesto destacado en la Armada británica— entre 1826 y 1830 y Robert Fitz Roy,

53 *Proceedings of the First Expedition (1826-1830) under the Command of Captain P. Parker King* – s/c- National Maritime Museum of Greenwich.

hasta 1836, aportaron información de mucho valor para la corona. En algunos de sus viajes Fitz Roy tuvo a bordo de la *HMS Beagle* al sabio Charles Darwin⁵⁴. Además de la imponente obra científica que preparó con toda la información recolectada, en 1845 escribió a propósito de la Patagonia:

“...en estas tristes soledades que visito actualmente, la muerte en vez de la vida, parece reinar como soberano (...). Cuando se considera el estado actual del hemisferio austral no se puede dejar de tener grandes esperanzas en sus futuros progresos. A mi juicio no se sabría hallar en la historia ningún paralelo con los progresos de la civilización en el hemisferio austral ... y sin embargo esos progresos han sido llevados a cabo gracias al espíritu filantrópico de la nación inglesa”⁵⁵.

Excepto esporádicas expediciones, como las del coronel Escalada o las del mayor Bejarano, la República Argentina no tiene iniciativas oficiales para la región. No se percibe en el gobierno argentino interés en la zona, circunstancia que puede comprenderse en razón de lo inhóspita e improductiva que era en comparación con el resto de su territorio y el contexto político interior.

Pero ¿Por qué sí eran de interés para extranjeros? ¿Por qué ocuparon la Patagonia chilenos, ingleses, galeses, franceses?.

Alfred Thayer Mahan expresa: “... es necesario cierto umbral de pobreza susceptible de movilizar las energías. La falta de recursos alimenticios o de materias primas debe incitar a la población a orientarse hacia el mar ...”⁵⁶. Este umbral de pobreza es el que llevará a los chilenos hasta Fuerte Bulnes y a los galeses y boers hasta Chubut, hubiera indios que amenazaran o no, faltaran o no los alimentos, recibieran apoyo o no del gobierno argentino.

Analizando la situación interna del país, y su política económica, en particular la comercial, se puede comprender la razón por la cual existía esta incapacidad y falta de voluntad para controlar aque-

54 El informe de Fitz Roy además de ir acompañado de muestras de la flora y la fauna incluía la presencia de cuatro indios yamanas.

55 Citado por E.M. FERNÁNDEZ-GÓMEZ; *Argentina: Gesta británica*; Parte I, Ed. L.O.L.A., Buenos Aires, 1993, Pág. 114.

56 A.T. MAHAN. Citado por Phillipe Masson; *Del mar y de su estrategia*; Ed. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1990, pág. 17.

llos espacios que sin duda debían incluirse entre los intereses nacionales. Las regiones patagónicas sin sistemas de comunicaciones, con bajísima densidad de población -aún para aquella época- y sin contener fuentes de riquezas, no justificaban la inversión de recursos para sostener su control total.

El almirante Storni afirmó:

“Los factores que determinan la orientación y expansión marítima de los pueblos son múltiples y complejos, pero han sido ya analizados por potentes cerebros ... Esos factores son de dos órdenes: geográficos y morales, los primeros arraigan en la población, la extensión, la configuración del territorio, las producciones y la población; los segundos están en el carácter, las aptitudes, las costumbres, las modalidades de los pueblos y sus gobiernos”⁵⁷.

Paradójicamente esa tierra que no representa ningún interés para la sociedad argentina se va poblando de extranjeros, y será justamente Chile, con sus actitudes expansionistas, quien pondrá en evidencia el conflicto y alertará a la Argentina sobre la necesidad de contar con un poder naval acorde y con una política de integración territorial que le permitiera mantener a la Patagonia como un espacio bajo jurisdicción de sus leyes.

Antes de 1870 en la Patagonia estaban los siguientes asentamientos humanos conocidos por el gobierno argentino⁵⁸:

Carmen de Patagones: Fundada en 1779 era la única población sureña de la época del Virreinato que había conseguido sobrevivir. Contaba con 1500 habitantes y era el único puerto marítimo argentino.

Mercedes de Patagones: Hoy llamada Viedma, contaba con sólo 500 pobladores y su funcionamiento estaba totalmente ligado a Carmen.

Rawson: Fundada en 1865 por inmigrantes galeses que se establecieron en el valle del río Chubut, contaba con una población de 200 personas, y en general se movía casi autónomamente. Recibía más apoyo de los británicos, a través de las Islas Malvinas, que del gobierno argentino. Desde aquí partirá una cierta corriente colonizadora que fundará otras ciudades en el mismo valle (*Trelew, Gaiman*, etc.).

Isla Pavón: En la desembocadura del río Santa Cruz. Estaba po-

57 STORNI, Op Cit, pág. 14.

58 Ver mapa en Ilustraciones Parte I.

blada con un número muy reducido de personas que trabajaban para Luis Piedra Buena. Se encontraba a 1.200 km. al sur de la ciudad argentina más próxima, Carmen de Patagones.

Misión Anglicana: Instalada en la actual Ushuaia en 1869, estaba habitada por dos matrimonios británicos y unos trescientos indios en proceso de evangelización. Su apoyo provenía de las Islas Malvinas, era asistida desde Punta Arenas y los sellos postales oficiales eran chilenos.

Como ya dijéramos, en realidad las únicas poblaciones que respondían al gobierno argentino eran Carmen y Mercedes de Patagones. Las otras, por diferentes circunstancias, actuaban casi independientemente.

Por desinterés, incapacidad o baja prioridad del tema el gobierno de Buenos Aires no desarrollaba ninguna actividad oficial en la Patagonia más allá de autorizar el asiento de la colonia de galeses en Chubut. Los actores que tenían interés en los espacios patagónicos recibían claramente el mensaje que provenía de la indiferencia argentina. Inmediatamente se lanzaron a ocupar los espacios dejados vacíos por la Argentina.

Como síntesis podemos confirmar que los intentos de tener control efectivo de gobierno sobre las tierras patagónicas, hasta la presidencia de Nicolás Avellaneda, pueden considerarse inexistentes. Todo lo hecho respondió a esfuerzos particulares privados que luego de materializarse en algún tipo de asentamiento debían enfrentar todas las adversidades de la región en total estado de aislamiento y de falta de apoyo gubernamental.

Las clases dirigentes argentinas no apreciaban intereses nacionales asentados en la Patagonia ni en el espacio marítimo asociado, y por ende el Estado argentino en ningún momento ejerció su poder en la región ni se dotó de medios que le permitieran hacerlo. Tal como dijera de Moussy, la Patagonia era un territorio aparte y poco menos que desconocido.

LA ACTIVIDAD LEGISLATIVA EN RELACIÓN CON EL ESCENARIO

Una muestra del desinterés que citáramos anteriormente es la escasa actividad parlamentaria en relación con los espacios que nos ocupan. Es necesario aclarar que al decir desinterés no lo hacemos con un sentido peyorativo. Esta actitud del gobierno argentino responde a una concepción acorde a la situación que expusiéramos en los capítulos anteriores que no le permitía identificar intereses en los espacios australes o estos tenían una valoración tan reducida que la única política generada era la de abstención.

Desde que fue inaugurado y hasta el inicio de las sesiones de 1874 el Congreso había sancionado 653 leyes, de las cuales encontramos solamente cuatro con cierta relación con los territorios en cuestión en cuestión.

La ley N° 215, del año 1867, dispuso el traslado de la *frontera sur* (sic) a la línea del río Neuquén⁵⁹.

La N° 269, de 1868, concedió la propiedad al “...*capitán de la marina nacional*” Luis Piedra Buena “...*la isla denominada Estado, situada sobre el Cabo de Hornos, extremidad Este del Cabo San Diego y de tres leguas de frente N.E. sobre el río Santa Cruz, con cuatro o lo que hubiese de fondo al S.E., quedando comprendidas en dichas tres leguas la isla de Pavón, las pequeñas islas adyacentes y las Salinas que tiene pobladas*”⁶⁰.

Como puede verse la descripción y ubicación de los espacios geográficos asignados cuando no son vagos son imprecisos.

En 1871 se aprobó la ley N° 453 que liberaba la explotación de guano en toda la costa patagónica.

59 Si bien en muy contados casos, en los documentos oficiales, se especifica que la frontera es con los territorios indios, aceptamos que realmente es así en base al concepto de frontera imperante en aquel entonces, que derivara del concepto portugués para Brasil y más adelante para Estados Unidos y su frontera interna occidental.

60 Este texto pone en evidencia el desconocimiento de la zona al presentar como próximos todos aquellos accidentes geográficos. Ver Anexo Documental. Documento N° 2.

La ley N° 529, del 12 de agosto de 1872, otorgaba en concesión al señor Leandro Crozart de Sempère, cincuenta leguas sobre la ribera derecha de la desembocadura del Santa Cruz⁶¹.

De esta tan escasa producción legislativa en relación con lo marítimo y patagónico debemos dar algunas breves ampliaciones⁶².

La ley 215 no fue transformada en acciones concretas hasta que en 1878 el Ministro de Guerra y Marina, general Julio Argentino Roca, logró la promulgación de la ley N° 947 que amplió la primera fijando la línea de *frontera* (sic) en los ríos Neuquén y Negro, y en su texto incorporó el presupuesto y el plan para la operación⁶³. En algunas ocasiones se generaron actos en el Congreso argentino inquiriendo al Ejecutivo sobre la implementación de la ley N° 215. En 1870 en la 13^{ra} sesión ordinaria de la Honorable Cámara de Senadores se lleva a cabo una interpelación al Ministro de Guerra para aclarar las medidas que haya dictado el Poder Ejecutivo para llevar a cabo la ocupación del río Negro “*como frontera Sud de la República*”⁶⁴. No obstante no se toman medidas concretas e incluso en las transcripciones de los debates se hace referencia a la ley 215 pero ubicándola en 1866.

Y por último, tanto la ley que le otorgaba propiedades a Luis Piedra Buena -pese a que en su texto vislumbramos el desconocimiento geográfico de aquellas regiones- y la referida a la concesión a Crozart podemos considerarlas de trascendental importancia política porque representan un acto de gobierno que transmite el concepto de pertenencia de aquellos territorios.

Mirando con más detalle podemos decir que otorgar a Piedra Buena propiedad sobre la margen sur del río Santa Cruz reforzó, sin proponérselo, aquel sentido de pertenencia porque las principales aspiraciones de la República de Chile se orientarían unos años después a dichos espacios. De todas maneras no encontramos documentos ni otras evidencias para afirmar que el texto de la ley haya surgido de un análisis con esta intención. Todo indica que se le otorgaron estas pro-

61 Sempère nunca estableció en forma efectiva esa concesión. Sólo procuró renegociarla.

62 No solamente es reducida la actividad legislativa referida al escenario que estamos construyendo sino también es muy breve el período en el que se dan estas pocas leyes (4 años).

63 Ver Anexo Documental. Documento N°3.

64 Diario de Sesiones H.C. de Senadores del 25-VI-1870.

pedradas en compensación por sus actividades en aquella zona y que la superficie al sur del río surgió del exclusivo interés de Piedra Buena por las características naturales y capacidad de producción.

De todas maneras encontramos solamente cuatro leyes sobre 653 generadas en 20 años que guarden relación con espacios patagónicos.

PRIMERAS PRESENCIAS OFICIALES ARGENTINAS

El establecimiento de Luis Piedra Buena en la isla Pavón, y su intensa actividad marinera en todo el litoral del Atlántico Sur que permitió efectuar actos de soberanía -aunque respondiendo a su propia iniciativa⁶⁵- constituía la única actividad oficial argentina.

Había comenzado a navegar por la zona siendo muy joven, formando parte de diferentes tripulaciones de barcos extranjeros. En 1856 compró el *Nancy*, en el que había navegado durante varios años, lo rebautizó *Espora* y se dedicó a actividades comerciales entre Carmen de Patagones y Punta Arenas. En 1859 estableció una especie de factoría en la desembocadura del río Santa Cruz y se constituyó en un personaje de renombre en la zona.

El 2 de diciembre de 1864 recibió el despacho de capitán de la Marina⁶⁶ “*sin opción a sueldo*”. Este acto es de suma importancia porque a partir de ese momento quien se encuentra en posesión de hecho de un espacio de territorio en Santa Cruz y por medio de una acción de gobierno no era un particular sino un agente oficial argentino, circunstancia que se afirmará más aún cuando se le de la propiedad de los terrenos que ocupaba.

Mientras su actividad fue particular no se generaron inconvenientes entre Argentina y Chile. Pero en cuanto comenzó a revestir cierto carácter oficial inmediatamente se hizo sentir la reacción chilena en especial por medio de la prensa.

En una carta que Benjamín Vicuña Mackenna le enviara a Mitre, el 1 enero de 1865, le manifestaba que algunos dichos de Piedra Buena publicados por *Nación Argentina* respecto del accionar chileno desde Punta Arenas no habían caído bien en Chile, generando una

65 Fue él quien en 1864 colocó una placa en el Cabo de Hornos que rezaba “*Aquí termina el dominio de la República Argentina*”.

66 En realidad en aquel entonces los grados eran los mismos que en el Ejército pero se aclaraba “*con servicio en la Marina*” para diferenciar a los de una fuerza y otra.

mala reacción en la opinión pública, porque no decían la verdad sobre hechos del gobierno y Congreso chilenos, afirmándole al presidente argentino que “... *es lo contrario de lo que asienta la prensa de Buenos Aires, la más ligera, permítame lo diga, de todas las de nuestro continente*”⁶⁷.

El 5 de agosto de 1871 el señor Ernesto Rouquaud, de nacionalidad francesa, obtuvo, por decreto del Poder Ejecutivo argentino, la concesión de setenta leguas en la boca del Santa Cruz para montar y explotar fábricas de aceite de pescado y de foca y extraer guano. Envío los materiales y 38 hombres, algunos de ellos también franceses y la mayoría con familia, pero él permaneció en Buenos Aires. Al cabo de unos meses, dado que no se alcanzaban los resultados esperados se trasladó con toda su familia y se estableció en la zona.

La radicación de Rouquaud la consideramos dentro de estas primeras presencias oficiales argentinas por haber sido autorizada por un acto de gobierno, no obstante, es un caso similar al de los galeses, difiriendo sólo en la cantidad. No podemos decir lo mismo respecto de las actitudes autonomistas porque el francés no estaba en capacidad de intentarlo; porque no se le dio la oportunidad propicia ya que no tuvo apoyo externo; y porque tiempo después que se estableció comenzaron a hacerse presente buques de las Marinas argentina y chilena.

Podríamos efectuar conjeturas preguntándonos que hubiera ocurrido si la expedición francesa que en 1843 iba a instalar una colonia en el Magallanes hubiera tenido éxito, y desde allí se hubiera respaldado militarmente a todos los pequeños asentamientos franceses en la Patagonia, en una época en la cual Francia se había lanzado a la competencia imperialista ultramarina, sin importarle las riquezas de los espacios sino solamente su superficie, su tamaño.

Exploraciones al río Negro (Curú Leuvú) anteriores a la Campaña al desierto⁶⁸

El brigadier general Juan M. de Rosas, luego de entregar su primer gobierno de la provincia de Buenos Aires condujo, en 1833, una campaña hacia los ríos Negro y Colorado. Comenzó a desplazarse con sus

67 Correspondencia Literaria de Mitre -Tomo II- Museo Mitre.

68 Ver GONZALEZ LONZIEME, Enrique, *La Armada en la Conquista del Desierto*, Inst de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1972.

fuerzas hacia el sur a partir del 22 de marzo de 1833. Eran tres grandes columnas que marchaban desde diferentes regiones con el río Colorado como primera meta y el Negro posteriormente. Dos de ellas, identificadas como Derecha y Centro, estaban bajo el mando de los generales José Félix Aldao y José Ruiz Huidobro respectivamente. Fracasaron por diversas razones y pronto regresaron a sus lugares de partida.

La división llamada Izquierda, bajo el mando directo de Rosas, salió desde Monte y completó su campaña. Esta columna, a diferencia de las otras dos, recibió apoyo logístico por medio de barquitos de la Armada que remontaron ambos ríos.

Estos marinos tenían la misión, además, de levantar planos hidrográficos de utilidad para las navegaciones posteriores que debían desarrollarse para sostener y defender a los destacamentos que Rosas tenía planificado ubicar sobre los ríos hasta la misma cordillera de los Andes.

Ni bien llegaron al río Colorado, el 11 de mayo, se estableció el Cuartel General en el lugar que pasó a llamarse Médano Redondo, y donde luego se instalaría el fortín Mercedes. Simultáneamente los marinos a las órdenes del sargento mayor de Marina Guillermo Bathurst comenzaron la exploración de ese cauce fluvial con dos pequeñas embarcaciones. Rápidamente confirmaron que las bajas profundidades y el régimen de mareas muy variable lo tornaban innavegable.

La fuerza del general Pacheco, que integraba la división de Rosas, cuando llegó hasta el río Negro contó con el apoyo de un pequeño grupo naval que operaba en este río a las órdenes del piloto italiano Nicolás Descalzi quien emigrara de Italia y se radicara en Buenos Aires en 1821 y que entre 1825 y 1826 exploró la zona del río Bermejo estudiando la posibilidad de unir el río Paraná con regiones bolivianas.

El italiano comenzó sus estudios hidrográficos desde Carmen de Patagones secundado por el piloto inglés Edmund Elsegood radicado en dicha ciudad. Tenían una goleta llamada *Encarnación* y otras embarcaciones menores, entre ellas la ballenera *Manuelita*. Normalmente debían avanzar a la sirga⁶⁹ o a la espía ya que los bajofondos y los recodos no permitían usar vela. Llegaron a Choele Choel el 22 de octubre. Allí estaba acantonado el Estado Mayor del general Ángel

69 Consiste en arrastrar por el río la embarcación, a mano, desde las orillas por medio de sogas. Se procede de esta manera cuando las condiciones del río impiden maniobrar libremente con los medios de abordó.

Pacheco. Trabajaron en forma armoniosa ambas fuerzas, en particular por el apoyo del Ejército facilitando hombres para trabajar en la sirga. Por otra parte los marinos se sentían más seguros bajo la protección de las tropas. Numerosos fueron los ataques de los indios y también las represalias de Pacheco, logrando liberar a blancos, hombres y mujeres, que llevaban bastante tiempo como cautivos, y produciendo importantes bajas entre los indígenas.

El 30 de octubre se reinició la exploración río arriba, con la ballenera *Manuelita* y otras embarcaciones menores. El avance era muy lento ya que la costa tampoco permitía sirgear con facilidad. Descalzi tenía previsto llegar hasta Confluencia y continuar por el actual río Limay que en aquel entonces continuaba llamándose Negro mientras enviaba a Elsegood por el Neuquén.

El italiano era todo entusiasmo. Incluso su informe oficial resalta la potencialidad de la región del valle del río Negro. Pero cuando habían hecho unas pocas leguas les llegó la orden de regresar a Carmen de Patagones porque Rosas daba por terminada la campaña al desierto en su totalidad.

Los vastos territorios dominados por los indios, que incluían el sur de Mendoza, San Luis, Córdoba y más de la mitad de la provincia de Buenos Aires, representaban dos graves problemas para los gobiernos nacional y provinciales. Uno de ellos era que Argentina se veía imposibilitada de explotar económicamente la región más rica del país. Eran enormes extensiones en manos de tribus indígenas nómades y que vivían en permanente estado de violencia, con los asentamientos urbanos y rurales y entre ellas mismas. Esa violencia era su herramienta de coerción para lograr diferentes beneficios por parte de las autoridades constituidas. Desde ayuda alimentaria hasta subsidios y otras prebendas personales para los caciques y capitanejos.

Más de treinta años después, cuando la situación interna del país lo permitió, el gobierno nacional comenzó a tomar decisiones en torno de aquel asunto.

Recordemos que la ley N° 215, del 13 de agosto de 1867, promulgada por el Presidente Mitre (1862-1868) ya disponía ejecutar las operaciones necesarias tendientes a trasladar la frontera, con el territorio indígena, hasta las márgenes de los ríos Negro y Neuquén.

Los ríos actuaban como un límite físico y como elemento geográfico que fortalecía la defensa de los fortines al respaldarse sobre un espejo de agua. No obstante otro de los factores preponderantes

en esta decisión era que así se aseguraba su abastecimiento en tiempo y forma. La distancia con Buenos Aires era enorme y el traslado de carga por tierra demandaría mucho tiempo y serias dificultades. El río permitía abastecerlos por medio de unidades navales vía Carmen de Patagones.

En septiembre de 1868, el vapor *Transporte*, al comando del capitán de la Armada, Ceferino Ramírez, arribó a Carmen de Patagones remolcado por el vapor mercante *Patagones*, cuyo capitán era Edmund Elsegood. Al año siguiente efectuó una campaña por el río Negro, entre Carmen de Patagones y la isla Choele Choel. La información obtenida consistió fundamentalmente en la descripción de la zona y en el relevamiento hidrográfico del río.

A comienzos del año siguiente zarpó en apoyo del coronel Julián Murga que por tierra, con 150 hombres, fue a ocupar Choele Choel. Poco duró la permanencia de los militares en la isla ya que Calfucurá le escribió al gobierno argentino amenazando con iniciar una guerra si Murga y su gente no desalojaban la isla y regresaban a Carmen de Patagones.

En octubre de 1869, ahora bajo el comando del sargento mayor Clodomiro Urtubey, el vaporcito zarpó nuevamente pero rebautizado *Choele Choel*. Llevaba los pertrechos, combustible, víveres, materiales de construcción y armamento de la fuerza militar que, a cargo del teniente coronel del Ejército Mariano Ruiz, se dirigía por tierra a fundar, 25 leguas aguas arriba, el fortín General Conesa, origen de la actual ciudad homónima⁷⁰.

En 1870 el *Choele Choel* regresó a Buenos Aires porque era necesario para trasladar las fuerzas que combatirían la sublevación jordanista. Nuevamente la situación interna imponía abandonar la Patagonia.

En 1872 el Ministro de Guerra y Marina, coronel Martín de Gainza, ordenó que se efectuaran nuevas exploraciones a los ríos Negro, Neuquén y Limay a efectos de reactivar las operaciones tendientes a materializar la ejecución del traslado de frontera. Para esa misión se designó al teniente coronel de la Armada Martín Guerrico, quien inició una expedición por tierra, hasta China Muerta⁷¹, mientras le

70 Ver mapa en Ilustraciones Parte I.

71 Ubicada sobre la margen izquierda a 75 km de Carmen de Patagones (Guardia Mitre). Ver mapa en Ilustraciones Parte I.

llegaban desde Buenos Aires los vaporcitos, *Río Negro* y *Río Lima*⁷². Levantó así un primer plano hidrográfico.

El primero en llegar a Patagones, a remolque del transporte *Rosetti*, bajo el comando del sargento mayor Clodomiro Urtubey fue el *Río Negro*, y Guerrico inmediatamente organizó y el 7 de junio comenzó una nueva expedición. La poca potencia propulsora le impedía trabajar adecuadamente en contra de la corriente y el calado le dificultaba navegar con tranquilidad. En un momento, aguas arriba el comandante debió dejar al *Río Negro* amarrado sobre la costa y continuar por tierra llevando una embarcación menor sobre un carromato de dos ruedas tirado y empujado por su gente. La idea era subir todo lo posible y dejarse traer aguas abajo efectuando el trabajo. Lo irregular de la costa y los bosques de espinillos no los dejaron seguir con el rodado. Continuaron a pie, sin él, Guerrico, el aspirante⁷³ Antonio Rodríguez y dos marineros, y el 4 de agosto llegaron a la isla. Efectuaron un excelente relevamiento hidrográfico de los dos pasos que la rodean utilizando una balsa que construyeron en la zona.

Luego regresan a buscar el *Río Negro*. Como el combustible que disponían era escaso mandan a pedir carbón a Carmen de Patagones pero reciben por respuesta del Comandante Militar que deben pagar los costos de traslado. Indudablemente la operación era titánica no sólo por la geografía y los indios. El buque propulsa consumiendo madera en la caldera, y nuevamente comienzan a remontar el río

Por segunda vez debieron dejar el buque y continuar marchando. Llegaron otra vez a Choele Choele, mientras iban efectuando el relevamiento hidrográfico.

El 24 de diciembre, debido a un ataque de los indios, que produjo la muerte del aspirante Rodríguez, a las graves dificultades para continuar avanzando que llevaron a que el timonel Nicanor Martínez pereciera ahogado en una emergencia, y en particular a la falta de combustible, Guerrico dispuso el regreso cuando estaban cinco leguas más arriba de la isla Choele Choele.

La expedición dejó como resultado dos planos del río, con una

72 Este es el primero de los dos buques con el mismo nombre que actuaron en la exploración del río Negro. El segundo de ellos se incorporará recién en 1880. Ver Ilustraciones Parte I.

73 Los aspirantes eran aquellos que se estaban formando a bordo de los buques para ser oficiales. Esto ocurría porque aún no egresaban de la Escuela fundada por Sarmiento. Durante algún tiempo coexistieron ambos sistemas de incorporación.

alta concentración de sondajes y un relevamiento de la isla Choele Choel, suministrando abundante información práctica para la navegación del Negro, que fue incorporada a la Memoria del Ministerio de Guerra y Marina del año 1873. En su informe Guerrico sostiene que la navegación hasta el lago Nahuel Huapí debe hacerse por el río Limay, y no por el Neuquén como se suponía hasta ese momento.

Guerrico también informó que, pese a la muerte del aspirante Rodríguez, no debía considerarse a todos los indios como hostiles. El cacique Inacayal que habitaba en proximidades del Nahuel Huapí colaboró, en un primer momento, con su gente en llevar a la sirga la embarcación que usaron los marinos argentinos, y en otros momentos colaboraron otros capitanejos que suspendieron su ayuda cuando se acercaron a Choele Choel por temor a las represalias de otras tribus.

Estas operaciones, y otras que continuaron rutinariamente, fueron ejecutadas en pleno territorio dominado por los indígenas, con escaso material y reducida cantidad de personal. Todas ellas contribuyeron al apoyo logístico dado por la Armada a las campañas al desierto y al Neuquén, y durante la consolidación de la línea de fortines establecida posteriormente.

Primer asentamiento naval argentino en Santa Cruz

Las concesiones de tierras patagónicas que realizara el gobierno argentino a Piedra Buena, Rouquaud y Crozat de Sèmperre generaron fuertes reclamos diplomáticos chilenos y el inicio de actividades navales y de policía tendientes a forzar la salida de los colonos argentinos. En 1872 la familia Rouquaud pidió al gobierno de Buenos Aires que interviniera en su defensa, y así se dispuso que el vapor *General Brown* zarpara para la zona, aunque por diferentes razones nunca llegó a Santa Cruz.

Este buque de transporte –que había sido construido en 1866 en Escocia e incorporado a la Marina argentina al año siguiente para apoyar las operaciones de la guerra contra el Paraguay– tenía embarcados a los cadetes de la Escuela Naval recientemente creada por el presidente Sarmiento. Su Comandante el sargento mayor de Marina Clodomiro Urtubey recibió *reglas de empeñamiento*⁷⁴ que le imponían

74 Nombre que identifica las instrucciones especiales a cumplirse en una operación militar a fin de asegurar que el conflicto no escale innecesariamente.

visitar y desembarcar en la zona de Santa Cruz, y en caso de encontrar moradores no autorizados por el gobierno de Buenos Aires –fueran chilenos o de otra nacionalidad- comunicarles que se encontraban en territorio argentino y que debían retirarse. No debería recurrir al uso de la fuerza y si tuviera oposición armada no debería enfrentarla. Estas reglas son muy ricas en su contenido porque, más allá de las instrucciones de tipo militar, contienen una idea clara de la política pacifista y negociadora de la Argentina⁷⁵. A tal punto que le entregan a Urtubey copia de una nota enviada por La Moneda al gobierno argentino donde asegura que no autorizó ningún asentamiento en la zona en cuestión, para que la exhiba en caso necesario como un recurso más para evitar el enfrenamiento armado

Dado que el *Brown*, por sufrir una serie de averías, permaneció navegando entre Patagones y Buenos Aires, unos meses más tarde se envió otro buque, más pequeño y a vela. El 10 de octubre de 1873 fondeó en la ría del Santa Cruz la goleta *Chubut*⁷⁶ comandada por el teniente coronel de la Armada, William Lawrence, nacido en Buenos Aires, pero formado en los Estados Unidos. Como integrante de la Plana Mayor del buque se encontraba el subteniente Valentín Feilberg.

El gobierno argentino impartió instrucciones a Lawrence para que efectuara actos de soberanía en la zona. A modo de regla de empuñamiento se le imponía que en caso de hacerse presentes fuerzas chilenas limitara su accionar a la ribera norte del Santa Cruz. El comandante de la *Chubut* decidió limitar sus actos a dicha margen independientemente de la situación⁷⁷.

Según manuscritos⁷⁸ de Feilberg, él personalmente se opuso a esta decisión y logró la autorización para construir una casilla al sur del cauce del río y apostar una guardia compuesta por un cabo y dos

75 Ver Anexo Documental – Documento N°5.

76 Según el diario personal de Julia Rouquaud, reproducido por Armando BRAUN MENÉNDEZ en *Pequeña historia patagónica*; (Emecé, Buenos Aires, 1971, pág. 150) se trataba de “una goleta desaliñada de dos palos, pintada de alquitrán (...) venía armada de guerra. Como manifestación de su potencialidad bélica poseía dos cañones ... en la bodega”.

77 Todos los antecedentes, considerando la importancia de lo sucedido, se mantienen incorporados en la carpeta Chile, del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino con los antecedentes del Tratado de Límites de 1881.

78 Depositados en el Museo Naval de la Nación.

marineros, que permaneció allí aun después de la zarpada de la goleta hacia Carmen de Patagones en enero de 1874.

Si bien no llegó a contar con el reconocimiento de rigor por parte del gobierno nacional, y hasta se disolvió por inconducta de quienes allí permanecieron al irse la *Chubut*, puede considerarse a éste el primer asentamiento oficial en la Patagonia, desde el momento que fue establecido por orden superior, en cumplimiento de directivas que imponían ejercer actos de soberanía y que sus integrantes eran personal activo de la Armada.

Durante la permanencia de la *Chubut* en la zona los chilenos continuaron operando sin inconvenientes. Trasladaron a la familia Rouquaud, a Punta Arenas, a su pedido y como consecuencia de fracasar el emprendimiento, construyeron una casilla en el lugar y asentaron dos familias.

Los buques de guerra chilenos eran más poderosos que el comandado por Lawrence pero éste además respondía a claras reglas de empeñamiento. Esta fue una de las tantas circunstancias en las que el enfrentamiento armado fue inminente pero no se llegó al uso de la fuerza merced a haberse impartido instrucciones precisas, y factibles de ser cumplidas, a los comandantes navales.

Feilberg tenía conocimiento de un escrito que el capitán británico Fitz Roy dejara a orillas del río Santa Cruz en 1834 cuando lo exploraron aguas arriba sin resultado cierto. Fue así como el joven subteniente convenció a su comandante que le permitiera intentar lo mismo, con la meta de encontrar las nacientes de ese río. Feilberg, acompañado de cuatro hombres (dos galeses, un genovés y un correntino) utilizando un bote de la goleta remontaron el río. En los primeros tramos pudieron hacerlo a remo, pero poco después la velocidad de bajada de las aguas los arrastraba en dirección contraria y por ello debieron recurrir a la sirga.

Pasaron por la isla Pavón y continuaron arrastrando su embarcación. Las orillas pedregosas tornaban muy difícil afirmar los pies y los resbalones terminaban con heridas en las piernas y brazos que se sumaban a las ampollas de las manos producidas por la fuerza sobre la sirga. El agotamiento, la incertidumbre, el paisaje monótono oradaban de a poco los espíritus. Feilberg hacía gala de sus dotes de líder para evitar que sus hombres quisieran regresar.

El 26 de noviembre, veinte días después de haber salido y durante el silencio nocturno escucharon un ruido novedoso. Parecían olas de mar golpeando en la costa. Subieron a un médano y allí estaba, a

los pies de la cordillera y con bloques de hielo a la deriva, el imponente lago. Habían descubierto, sin saberlo, el lago Argentino. Pensaban que se encontraban en el Viedma.

“Lago Viedma, noviembre 29 de 1873. El día 6 de noviembre de 1873 salí de la desembocadura del río Santa Cruz con un pequeño bote de la goleta argentina Chubut y 4 hombres de la tripulación, para explorar el río hasta el lago Viedma. A los 20 días de la salida llegué a la boca del lago, el 26 de noviembre; durante estos 20 días tuve vientos muy fuertes del tercero y cuarto cuadrantes; al día siguiente de llegar, como no me fue posible entrar al lago por el río por la mucha corriente y fuertes vientos, pasé el bote sobre la playa hasta el primer río que desemboca en el lago en la parte norte y lo mismo hice en el sur. Hoy 29 de noviembre, hace tres días que estoy aquí sin poder hacer nada por el tiempo malo, y como las provisiones se me están acortando, vuelvo para abajo llevando la latitud y la longitud del lago, para darle su posición verdadera, que aún se ignoraba. Valentín Feilberg. Subteniente de la Marina Argentina”. Introdujo el papel en una botella, la ató a un remo del bote al cual también sujetó una bandera argentina y lo clavó en la tierra a orillas del lago.

Regresaron en muy mal estado, con hambre y la ropa hecha jirones. Feilberg tenía 21 años de edad.

Cuando llegaron a la ría nuevamente, en los primeros días de diciembre, se encontraron que también estaba allí fondeada la corbeta chilena *Abtao*. Un buque a vapor, de 1.500 tn de desplazamiento y con tres cañones de 115 libras. El comandante chileno, capitán Jorge Montt, que tampoco venía en son de guerra, probablemente tuviera reglas de empeñamiento similares a las que tenía Lawrence. Poco tiempo después ambas unidades intercambiaron la tradicional *Visita de cámara*, es decir que algunos oficiales de un buque vayan hasta el otro a presentar sus saludos y confraternizar entre hombres de mar. Feilberg fue el designado para esta tarea.

Tras una semana de excelente convivencia y siendo muy bien atendidos por la familia Rouquaud el buque chileno zarpó de regreso a Punta Arenas.

Repuesto de la exploración del Santa Cruz, Feilberg inició el 18 de diciembre una expedición terrestre con dos marineros y una tropilla de caballos hacia el río Gallegos, con la intención de verificar posibles asentamientos poblacionales no autorizados por el gobierno argentino. Exploró durante diez días. En el trayecto se le congeló una pierna, y fue evacuado a Buenos Aires a través de

Punta Arenas⁷⁹, con la orden de informar al gobierno las novedades encontradas, en particular el movimiento de chilenos y unidades navales de ese país en la zona⁸⁰. La *Chubut* regresó en enero de 1874 a Carmen de Patagones a reabastecerse y continuar sus exploraciones en el litoral marítimo argentino.

A riesgo de haber incursionado en el relato fáctico histórico con algún detalle que podría haberse omitido, los párrafos anteriores son de suma utilidad para demostrar que antes de 1874 la acción de gobierno respecto de la Patagonia y del mar estuvo muy limitada y solo materializada por medio de la Armada. De la investigación de los diarios de sesiones de ambas Honorables Cámaras del Congreso Nacional y de las Memorias de los Ministerios existentes en aquella época sólo hallamos lo hasta aquí descrito para el escenario antes de 1874.

79 El historiador Armando Braun Menéndez dice que Feilberg regresó a Carmen de Patagones a caballo. Dado el cuadro clínico y la diferencia en los tiempos que cada traslado implica es razonable que lo hiciera navegando desde Punta Arenas y no como afirma Menéndez.

80 Feilberg se repuso. Continuó su carrera profesional normalmente. Unos años más tarde exploró la zona del Chaco. Alcanzó el grado de contraalmirante.

DISEÑO DE LA ARMADA ARGENTINA

En torno a 1860 y 1870 no existía lo que pudiera llamarse una producción literaria sobre estrategia naval que además estuviera al alcance de todas las naciones interesadas. No la había porque es el momento en que irrumpen en el escenario marítimo gran cantidad de innovaciones técnicas –nacidas de la segunda fase de la revolución industrial– en una envergadura equivalente a las del siglo XV y XVI que permitieron a los europeos proyectarse más allá de sus costas y de las norafricanas.

El empleo de las Armadas era considerado solamente en su faz bélica, es decir para exclusivo uso de la fuerza. La estrategia consistía en tener la flota más poderosa, medida normalmente en cantidad de bocas de fuego de artillería y sus calibres. Básicamente se traspolaban los conceptos de la estrategia militar terrestre, pero era la táctica la que tenía peso preponderante en los estudios en base al análisis de las conclusiones de guerras pasadas. En síntesis, se procuraba estudiar, conocer y aplicar todo lo necesario para el éxito en el momento del combate.

Eran conocimientos de utilidad exclusivamente para los comandantes, para los hombres de armas. El nivel político solo intervenía en la designación de ese comandante y en la asignación de recursos para armar la flota.

Así ocurrió claramente en el caso de la República Argentina en la cual desde la guerra de la independencia en 1814 y por cuarenta años la guerra naval estuvo en las manos del almirante Brown. La decisión política de los diferentes gobiernos consistió en ponerlo al frente de las fuerzas y asignarle toda la responsabilidad.

El primer estadista argentino en implementar una verdadera política con respecto a los armamentos navales y su potencial empleo fue el presidente Sarmiento. Política emanada de una elaborada concepción estratégica que, aunque no fue volcada a un único documento que permitiera darla a conocer en aquellos tiempos y estudiarla por algún exegeta con el suceder de la historia, puede ser descubierta con el profundo análisis de sus escritos –privados y oficiales⁸¹. Toda

81 Obras Completas y Archivo epistolar – Museo Sarmiento, Buenos Aires.

esa producción sarmientina muestra una línea coherente, razonada y puesta en ejecución que permite afirmar que la política implementada, plasmada en la Ley N° 498 que autorizó la compra de armamento por 2.600.000 pesos fuertes⁸², demandando el 12% del gasto de administración de gobierno del ejercicio 1873, no fue intuitiva ni espontánea. Fue una verdadera concepción estratégica, sólidamente fundada en la experiencia histórica -nacional y extranjera- recogida antes de acceder a la presidencia.

Todos los conflictos que debió enfrentar nuestro país recurriendo al componente naval se desarrollaron en espacios fluviales. Excepto la campaña de corso, todos los combates navales por la guerra de la independencia se desarrollaron en la cuenca del Plata. Lo mismo sucedió en la guerra contra el Imperio del Brasil y volvió a suceder ante los bloqueos anglo franceses de 1838 y 1845. En la guerra de la Triple Alianza nada cambió, el escenario estuvo en los ríos Paraná y Paraguay. En el marco interno las tropas necesarias para sofocar las frecuentes revueltas en el litoral fueron transportadas por los ríos y por ellos circulaba el vital comercio internacional argentino.

Sarmiento, al asumir su función de Representante Argentino antes los Estados Unidos, vivió los finales de la Guerra de Secesión y recibió toda la influencia de la actuación de las fuerzas navales de ambos bandos combatiendo en los ríos. Además tenía en el registro de su experiencia lo ocurrido durante la guerra de Chile y Perú con España, que ya mencionáramos, y que culminara en 1866 con los bombardeos españoles de Valparaíso y El Callao, es decir con un ataque desde el mar sobre las dos ciudades porteñas más importantes de los respectivos países.

En una carta escrita en Nueva York el 26 de septiembre de 1865 le dice al Ministro de Relaciones Exteriores argentino:

“...entiendo que la cuestión se reduce a este solo problema que interesa a la América: o entra en el sistema de paz armada, construyendo cada República escuadras acorazadas para repeler un día agresiones marítimas, o toda nación

82 El artículo 1 de la ley dice: “Se autoriza al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de 2.600.000 pesos fuertes en los objetos siguientes: a) compra de tres buques de guerra encorazados del sistema más adelantado y más adecuado al servicio en las aguas de la República...”. Libro de sesiones de Diputados -1872 - página 49.

que como la España hoy, posea un buque como la Numancia⁸³, impondrá la ley sin discusión posible de los gobiernos americanos...

También Juan B. Alberdi se había pronunciado sobre la presencia argentina en el mar diciendo que si bien su país no tenía marina mercante ello no dejaba de ser ventajoso dado que evitaba tener Marina de Guerra⁸⁴. Y en su obra “Política Exterior Argentina” en el tomo III dice que las guerras en América se hacen a caballo, que los buques solo sirven para bloquear, pero no hay número de buques que baste para hacer efectivo un bloqueo sobre puertos argentinos y un bloqueo que no es efectivo no es bloqueo legal según los Principios del Tratado de París⁸⁵.

Debemos reconocer que Sarmiento nunca fue proclive a invertir recursos ni tiempo en los espacios geográficos al sur de Buenos Aires. No es esta la oportunidad para debatir, y muchos menos para emitir juicios de valor al respecto pero son muy esclarecedoras las palabras escritas por él en *El Nacional* el 7 de junio de 1879⁸⁶ cuando siendo Senador accedió a la Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, presentada ese año, y se percató de la decisión del gobierno de lanzarse al mar y a la Patagonia:

“Ha de llegar el caso de preguntarse si es conveniente a la seguridad de la República y a su progreso verdadero extender sin límites sus poblaciones a las tierras desiertas y poco hospitalarias del sur del río Negro (...) Vamos mal desparramándonos más y más. No hemos de estar seguros sino dentro del Río de la Plata (...) tengamos en hora buena marina de agua dulce, porque al fin, en los ríos, con el bajofondo, las vecinas alturas y el oculto torpedo, somos en nuestra debilidad iguales a los más fuertes en el mar (...) No debemos, no hemos de ser nación ma-

83 Fragata acorazada española construida en Francia. Buque insignia de la escuadra española que bombardeó Valparaíso y El Callao. Su sola presencia anuló el accionar de la flota aliada chileno-peruana en la que combatieron juntos los héroes de la guerra de 1879, don Miguel Grau y don Arturo Prat Chacón.

84 “La América del Sur republicana carece de marina mercante, ello no deja de ser ventajoso, porque entonces tampoco es necesario tener marina de guerra” J. B. Alberdi, Londres, 1871. Citado por J. R. BERGALLO; *Importancia estratégica del mar en el origen y desarrollo de la Nación*, Revista ESGN, Ejemplar N°31, pág. 85 y Tesis de Maestría en Relaciones Internacionales, Universidad de Belgrano, 1992.

85 Se refería a la llamada Declaración de París de 1856, que reglamentó el bloqueo naval. Ver Anexo Documental – Documento N° 12.

86 Archivo Museo Sarmiento.

rítima ... las costas del sur no valdrán nunca la pena de crear para ellas una marina ... No, no hemos de ser nación marítima, guárdenos Dios de ello. (...) Cuando la Inglaterra tiene trescientos encorazados o vapores de guerra y cañones de mil libras, no es permitido a los débiles andar sin su permiso y su compasión en los mares. Hoy no hay marinos, ni escuadras para los pequeños... (...). No salgamos, pues, de nuestros ríos, no nos creemos necesidades ficticias... ⁸⁷.

El 12 de junio de 1868 el Colegio Electoral designará a Sarmiento para ocupar la magistratura de Presidente de la Nación Argentina mientras aún se encontraba cumpliendo funciones ante el gobierno de los Estados Unidos. Asumió el 12 de octubre de ese año.

Cuando regresó a la Argentina Sarmiento encontró que la situación no había variado desde que se alejara del país. Continuaba la Guerra de la Triple Alianza y persistía la inestabilidad interna y sublevaciones provinciales contra el gobierno nacional. Al comenzar aquella guerra la República Argentina no contaba con un Armada. Había algunas unidades que se emplearon durante el proceso de organización nacional y las luchas internas, la mayoría de las cuales se encontraban en reparaciones o arrendadas a terceros. Sólo se había adquirido en Estados Unidos, en 1867, un vapor construido en Escocia para la marina de los Confederados, que no llegó a emplearse en aquella guerra, y que fuera rebautizado *General Brown*⁸⁸.

Como resultado del fin de la guerra el Imperio del Brasil se instala en Asunción y desde allí dirige la política regional. Así Argentina debe negociar los límites y la finalización de una contienda bélica con un Brasil respaldado por una fuerte escuadra y un eficiente ejército que además mantiene ocupada la Isla Cerrito de indiscutible pertenencia argentina.

Simultáneamente se le presenta al presidente Sarmiento una serie de sublevaciones en particular en la región mesopotámica, que atentan contra la estabilidad y organización definitiva del país.

Decide mejorar las fuerzas militares. Incrementa sus efectivos, optimiza su preparación profesional y adquiere armamentos. Para ello crea el Colegio Militar y la Escuela Náutica y envía oficiales a Europa a comprar material moderno.

87 Ver Anexo Documental. Documento N°6.

88 Participó de la Guerra del Paraguay como transporte militar. Su comandante era el capitán Guillermo Lawrence. Corresponde al que mencionáramos al hablar del primer asentamiento naval.

Ante un Congreso no siempre proclive a su política, propuso la sanción de una serie de proyectos de leyes tendientes a posibilitar su Plan Naval. Por orden cronológico de su sanción ellas son: Ley N° 498 sancionada el 27 de mayo de 1872 autorizando el crédito de m\$ 2.600.000 para adquirir buques; Ley N° 568 sancionada el 2 de octubre de 1872 autorizando la creación de la Escuela Náutica y la Ley N° 646 sancionada el 1° de octubre de 1873 referida a la creación del Arsenal de Marina de Zárate. Mencionamos las leyes que fueron aprobadas por el Congreso, pero también se presentaron otras que no tuvieron trámite favorable.

La acción en esta materia de Sarmiento no finalizaría con la obtención de la sanción de esas leyes, se dedicó personalmente y por intermedio de un pequeño y bien seleccionado grupo de jefes navales, a cumplirlas en todos los campos que abarcaban.

Para la Armada se adquieren dos monitores de 1500 toneladas de desplazamiento (*El Plata y Los Andes*); dos cañoneras de 550 toneladas (*Paraná y Uruguay*); cuatro bombarderas de 416 toneladas (*Bermejo, Pilcomayo, Constitución y República*)⁸⁹, con un sistema muy viejo de artillería de un solo cañón de avancarga y fijo en crujía -debía ser apuntado maniobrando el buque- y dos avisos (*Vigilante y Resguardo*). Además se compraron torpedos fijos⁹⁰ para defender los ríos y material para artillar la isla Martín Gracia.

Los monitores fueron construidos por el astillero Laird's Bros. Tenían casco de hierro con coraza. Era del Tipo Krokodil (modelo holandés), con una eslora de 57 mts y calado de 3,52 mts. Su velocidad media no podía superar los cuatro nudos, pudiendo propulsar a vapor o con sus cuatro velas. Su poder se sustentaba en la torre de hierro, movida a vapor o a mano, ubicada en el centro del barco, con dos cañones de avancarga de 200 mm, con proyectiles de 90 kgs. Su alcance real era del orden de los 4.000 mts. También contaban con dos cañones de 47mm Eran una versión mejorada del innovador *USS Monitor*. Pensados para la defensa de ríos o estuarios, con poca confiabilidad para operar en el mar y menos aún para combatir en ese ambiente. Para cruzar el Atlántico se les construyó una falsa proa y casillaje de acero que fueron retirados una vez arribados a Argentina. Llegaron en mayo de 1875. El nombre (*Monitor*) dado en Estados Unidos al pri-

89 Ver Ilustraciones Parte I.

90 Este tipo de arma en el siglo XX pasó a llamarse "mina".

mero de la serie nos da la pauta de su concepción defensiva. La construcción para Argentina fue supervisada por el comodoro Thomas J. Page, ex oficial confederado contratado por el gobierno de Sarmiento para estos fines.

Este marino norteamericano ya había tenido contactos con autoridades argentinas dada su presencia en el país antes de la guerra de Secesión en oportunidad de explorar los ríos Bermejo y Salado. Al finalizar la guerra civil volvió a Buenos Aires y presentó diferentes informes a los gobiernos argentinos respecto al mejor sistema de defensa naval. Page fue designado asesor de asuntos navales del Ministro argentino ante Francia –doctor Manuel R. García- por el gobierno de Sarmiento.

Las cañoneras eran veleros con aparejo de corbeta, con motor a vapor y tenían cuatro cañones de siete pulgadas. También construidos por Laird's Bros y supervisados por Page. La eslora era de 42,63 mts y el calado 3,66 mts. Arribaron a Montevideo el 5 de julio de 1874 tripuladas por extranjeros y allí se hicieron cargo los oficiales argentinos. Dos días después entraban al puerto en el Riachuelo donde el 11 de septiembre de 1874 fueron visitadas por el Presidente Sarmiento, el Ministro de Gainza y altas autoridades.

Las bombarderas fueron construidas en diferentes astilleros porque Laird bross quedó con su capacidad superada. Construyó dos de ellas (*República y Constitución*) y subcontrató a otro astillero de Greenwich para la *Bermejo y Pilcomayo*.

Arribaron entre febrero y marzo de 1876. Tenían 33 mts de eslora y 2,45 mts de calado, con un sistema muy viejo de artillería de un solo cañón Armstrong de 240 mm de avancarga y fijo a proa en crujía -debía ser apuntado maniobrando el buque. Las dos primeras además tenían dos cañones también Armstrong de 80 mm ubicados uno en cada banda. Eran similares a las Tipo *Stauch* de la Armada británica. Podían propulsar con su planta a vapor o utilizar sus siete velas. La situación de crisis económica combinado con la poca utilidad que tenían como buque de combate llevó a que desde enero de 1876 estuvieron amarradas en el río Luján casi sin tripulación ni actividad. La situación crítica hizo también que no fuera posible enviar personal de la Marina a buscarlas y llegaron tripuladas por marinos extranjeros contratados a tal efecto.

Esta es la Armada que diseña y adquiere Sarmiento en su período presidencial entre 1868 y 1874. Son medios modernos que responden a la situación estratégica que su gobierno vivía y que podemos sintetizar así:

- Crisis con Brasil como consecuencia del fin de la Guerra de la Triple Alianza y de las diferencias acerca de los límites en las Misiones. Conflictos circunscriptos a los ríos interiores de la cuenca del Plata.
- Sublevación contra el gobierno constitucional por parte de López Jordán en Entre Ríos quien solicitó apoyo militar a Brasil.
- Imposibilidad de enfrentar un conflicto bélico en dos frentes –Chile y Brasil.
- Priorización de lograr y consolidar la organización nacional definitiva.
- Necesidad de alcanzar un elevado desarrollo económico.

Las capacidades de esta Marina consistían en presentar una fuerte defensa contra cualquier ataque sobre la ciudad de Buenos Aires o intento de remontar los ríos Paraná o Uruguay. No se poseían buques que pudieran operar –en sentido militar- en el mar y menos aún en un mar con las características del Atlántico Sur.

Como se desprende de las actividades legislativa y ejecutiva -si bien se encuentran actos de gobierno, fundamentalmente algunas leyes y decretos, que dan sentido oficial a la presencia de argentinos- como también de la transmisión del pensamiento de personajes de primer orden nacional la República Argentina no ubicaba intereses nacionales, que merecieran una alta prioridad de atención, en sus espacios australes, y por lo tanto no contaba con ninguna concepción estratégica en relación con los otros actores que sí los tenían. Solamente alguna esporádica presencia de la Marina representaba al Estado argentino en aquellas latitudes.

Este era el cuadro de situación antes de 1874. Es a partir de aquí que comienza el cambio que permitirá a la Argentina integrar la Patagonia, manteniendo la paz con Chile. Es un cambio integral de concepción estratégica. Se cambian los intereses –o se actualizan si se quiere, porque los anteriores no se desechan- y se cambian los medios para poder contar con un instrumento idóneo y eficiente para desarrollar las políticas emanadas de dicha concepción.

Hemos visto cual era la situación inicial de este conflicto, hemos reconstruido el escenario del cual partió el gobierno argentino para conducir estratégicamente su conflicto con Chile y otros actores.

En la siguiente Parte II analizaremos las políticas adoptadas por los gobiernos que se sucedieron a partir de 1874 y que en definitiva ponen a las claras una verdadera concepción estratégica que se sostuvo pese al paso del tiempo y de las autoridades nacionales.

PARTE I

ILUSTRACIONES



Ilustración N° 1
Zona bajo real control de Buenos Aires en 1852.

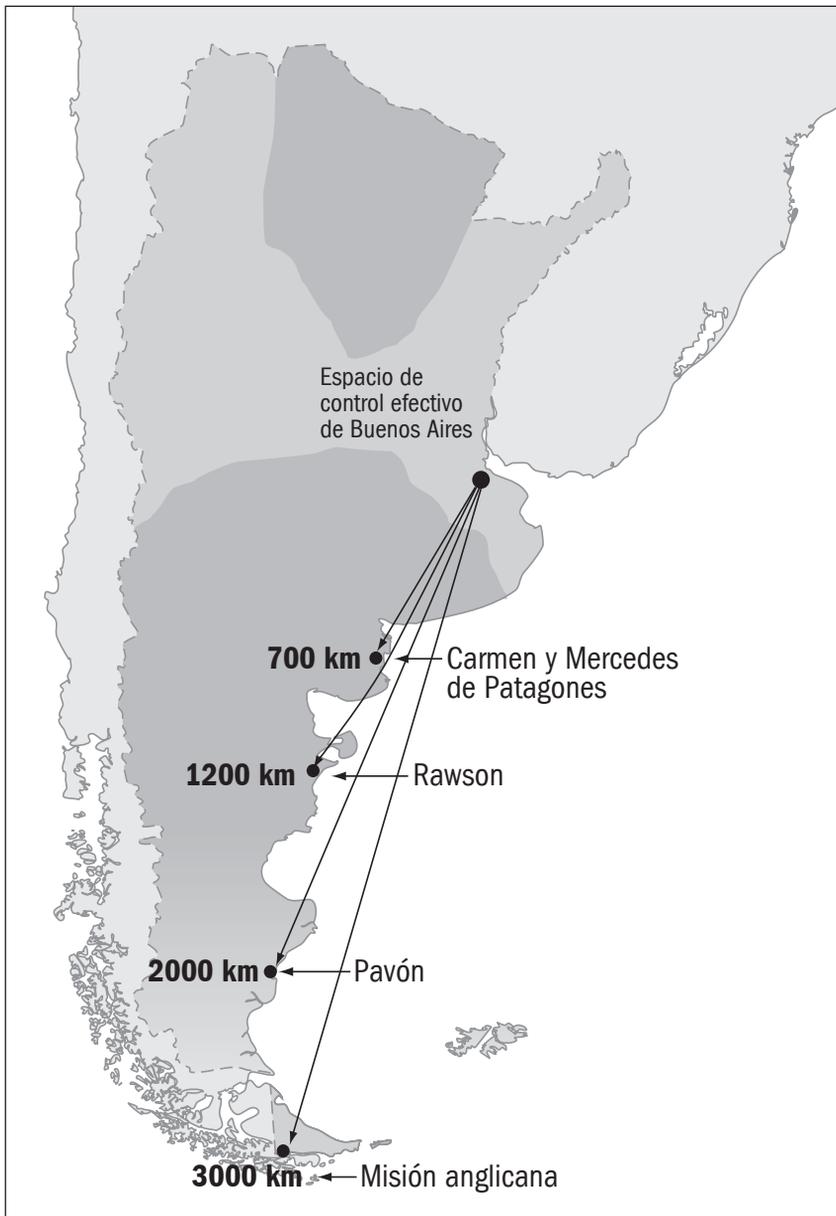


Ilustración N° 2
Asentamientos conocidos por el gobierno argentino en 1870.



Ilustración N° 3
Asentamientos humanos extranjeros en 1874.

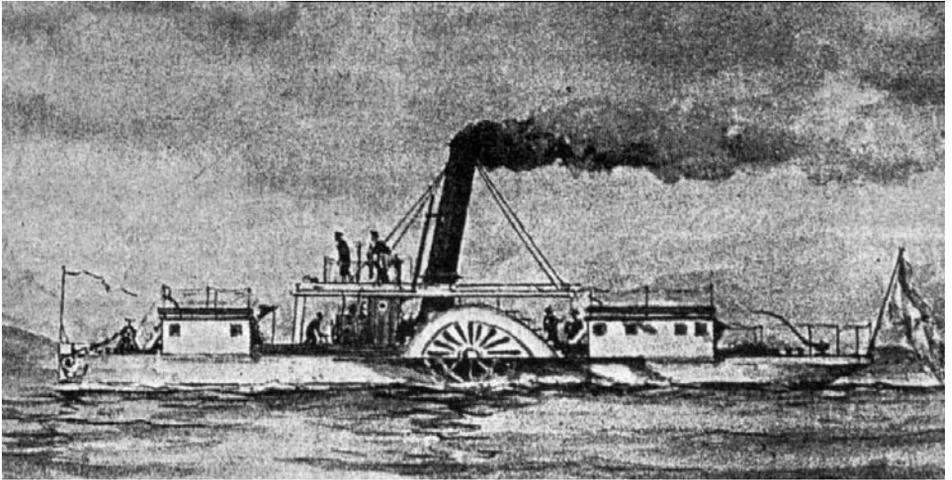


Ilustración N° 5
Vapor *Neuquén* (Cuadro de Emilio Biggeri).

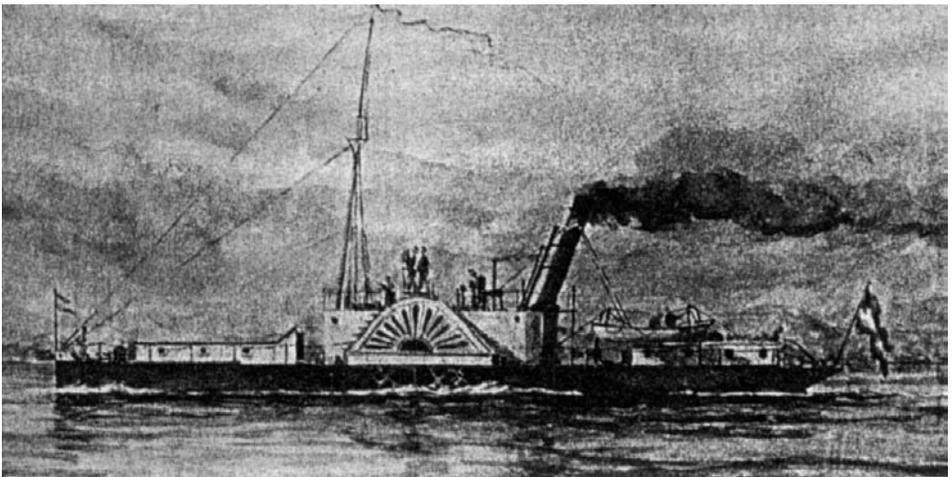


Ilustración N° 6
Vapor *Triunfo* (Cuadro de Emilio Biggeri).

Estos son dos de los llamados “vaporcitos” con los que el gobierno argentino exploró los ríos Negro, Limay y Neuquén, apoyó la campaña al desierto y sostuvo la línea de fortines sobre esos ríos.

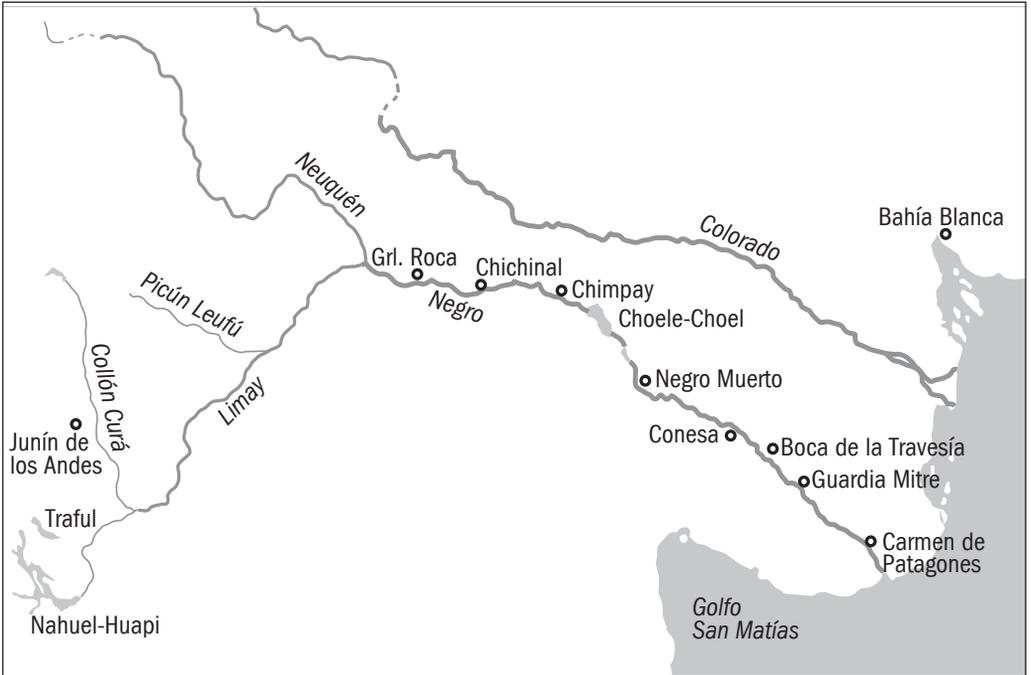


Ilustración N° 7
Esquema de la cuenca del río Negro.

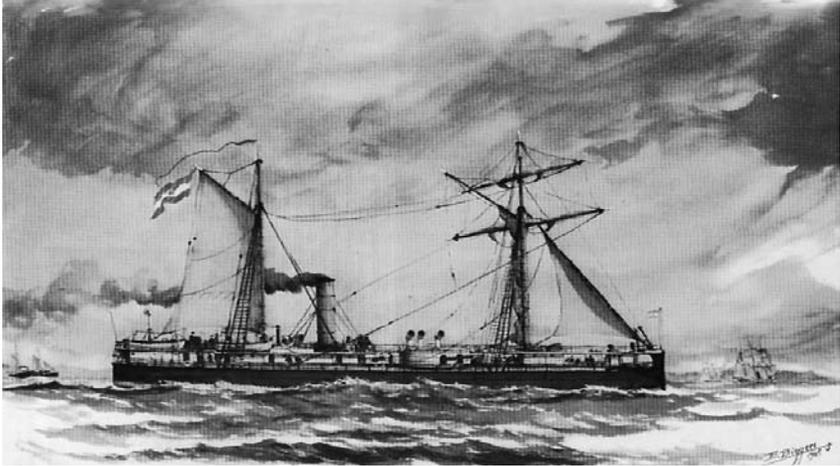


Ilustración N° 8
Monitor *Los Andes*.

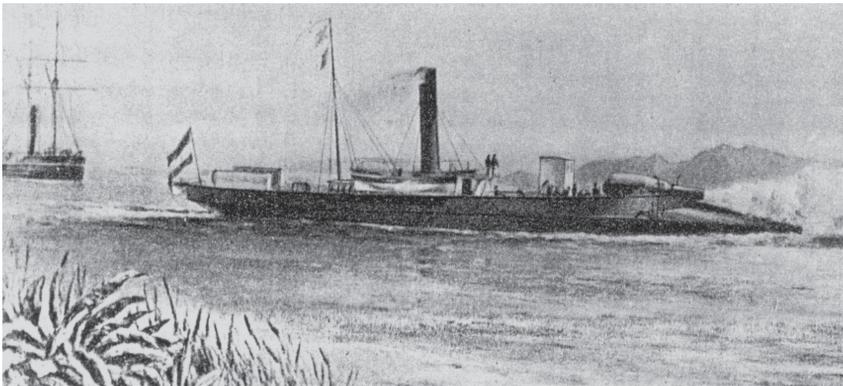


Ilustración N° 9
Bombardera *Pilcomayo*.
Poseían un solo cañón de avancarga en la proa que no podía ser girado, para apuntarlo era necesario maniobrar el buque.

Estos son dos de los buques comprados en el marco de la ley N° 498 de 1872 y que conformaron la llamada "Escuadra de Sarmiento".

CONGRESO }
NACIONAL }

SESIONES DE 1872

CAMARA DE SENADORES

Orden del Dia N° 2.

.....de Mayo

PRIMERA Y ÚNICA PARTE

Facultando al Poder Ejecutivo para comprar dos monitores ó buques de guerra acorazados.

HONORABLE SEÑOR :

Desde el año 67 existe en la Comisión de Guerra una sancion de la otra Cámara relativa á facultar al Poder Ejecutivo Nacional para la compra de dos monitores ó buques de guerra acorazados, señalando á este objeto la cantidad de un millon de pesos fuertes.

Como en ese proyecto se determina que los encorazados deben ser monitores, lo que es especificar su sistema, y seria demasiado avanzado, debiendo ser la incumbencia de ingenieros especiales la determinacion de esta y como por otra parte la cantidad se-

Ilustración N° 10

Portada del proyecto de la que sería la Ley N° 498.

PARTE II

EVOLUCIÓN DEL ESCENARIO

Hemos visto en los capítulos anteriores la situación al momento de iniciarse la presidencia de Nicolás Avellaneda. Ahora sabemos cuál era la información obtenida de la experiencia histórica que dispusieron los gobernantes argentinos para visualizar el escenario del conflicto en el cual estaban inmersos.

En esta Parte II veremos cómo se llevó a la práctica la concepción estratégica elaborada a partir del gobierno del doctor Avellaneda. Veremos cómo se pasó de la idea a la acción

Al presentar, en la Parte I, la situación con la que se inicia el análisis estratégico argentino colocamos por separado la actividad legislativa relacionada por cuanto era prácticamente inexistente. En esta segunda parte todos los actos de gobierno serán expuestos en conjunción con el suceso histórico generado de tal manera de facilitar la comprensión del proceso deductivo que nos permite afirmar que existió una concepción estratégica nacional que perduró muchos años.

MARCO REGIONAL

Las relaciones internacionales argentinas estaban orientadas fundamentalmente hacia Europa. Para con América Latina la República Argentina sostenía una posición de absoluta prescindencia; se esforzaba por mantenerse apartada de toda relación que pudiera llevarla a participar de otro conflicto armado. Desde 1810, por problemas domésticos o externos, los argentinos habían vivido en permanente guerra, y no estaban dispuestos a aceptar otra, pese a la presión que ejercía en algunos momentos la prensa, y a cierta tendencia belicista del Senado.

Superados los procesos que condujeron a la independencia de la América hispana fue necesario que cada nuevo Estado consolidase su formación. Lamentablemente el recurso más utilizado fue marcar diferencias entre ellos, potenciando virtudes propias y vicios del vecino.

“Esta gestación de identidades inequívocas a través de la acentuación de las diferencias, aunada a la creciente organización de los Estados de la región, dio lugar a inevitables competencias territoriales entre nuestros países”⁹¹.

Durante la Guerra de la Triple Alianza Argentina debió invertir muchos recursos –humanos y materiales– pero su economía continuó creciendo. Nadie se imaginó las características que adquiriría esta guerra ni su duración. Gran Bretaña estuvo tentada de intervenir de alguna manera para evitar las masacres –que produjeron la muerte del 75% de la población masculina paraguaya– pero no lo hizo suponiendo que terminaría pronto.

Como ya viéramos, la finalización de esta guerra puso en primer plano los desentendimientos entre el Imperio del Brasil y la República Argentina. A las dificultades para fijar los límites, en la región de las Misiones, se agregaba que Río de Janeiro había firmado la paz unilateralmente con Asunción y ejercía plenamente su poder en los arreglos finales de la guerra sin aceptar la participación de sus aliados. Entre 1872 y 1875 el choque armado entre argentinos y brasileños era inminente. La permanente y directa intervención de Mitre evitó que esto

91 CISNEROS, Andrés; *Historia de un éxito*; Documento Trabajo, 2003.

fuera una terrible realidad. Recién en 1895, luego de la mediación del presidente norteamericano Stephen Grover Cleveland –quien atribuyó toda la zona en disputa a Brasil- las relaciones tendieron a la distensión, aunque nunca absoluta.

En la década de los 70 Chile se convenció de que la única manera de mantener una estructura de poder favorable en la región implicaba mantener un balance de poder en el ámbito continental. Hasta esos momentos las costas del Pacífico Sur eran un espacio en el que tenía preeminencia casi absoluta y, si bien aún mantenía una esfera de influencia, las interacciones con sus vecinos, limítrofes o no, se intensificaban continuamente. La Moneda comenzó a cruzar los Andes con su accionar político y a involucrarse en los asuntos de toda Sudamérica.

Durante la gestión de Santiago Ibáñez al frente de la Cancillería chilena (1871-1875) las relaciones con Argentina se endurecieron considerablemente. El convencimiento de este ministro respecto de los derechos y necesidad de su país sobre la Patagonia, la iniciativa que paulatinamente fue asumiendo Buenos Aires y el hecho de que el Representante Argentino ante La Moneda fuera Félix Frías –también de posiciones inflexibles- impulsaban al conflicto hacia la escalada. Uno de los momentos más críticos fue la presentación de un proyecto de ley de límites en el Congreso argentino en 1873 que incluía toda la Patagonia y Tierra del Fuego. El intercambio de notas entre Ibáñez y Frías fue muy duro, y finalmente el proyecto fue retirado.

En 1876 Diego Barros Arana sucedió a Guillermo Blest Gana como Representante Chileno en Argentina. Portaba amplias facultades negociadoras. Ofreció al gobierno de Avellaneda la resignación chilena a toda la Patagonia si conservaba todos los territorios al sur de los 50° de latitud⁹². La propuesta fue rechazada pero además se produjo un incidente como consecuencia de la captura por unidades navales chilenas de un barco francés autorizado a realizar actividades extractivas de guano en las costas atlánticas de la zona en disputa.

Todos los hechos contribuían a aumentar la inestabilidad de la relación.

Sobre el Pacífico, una vez que finalizó el conflicto con España, recomenzó la crisis entre Chile y Bolivia por la zona de Atacama. Las gestiones diplomáticas se incrementaron, y la firma de pactos y tratados caracterizó la evolución de las interacciones en la región. Si bien esos

92 Aproximadamente el cauce del río Santa Cruz.

dos países eran los directamente involucrados, de a poco quedó comprometido Perú. La República Argentina logró mantenerse al margen, pese a los esfuerzos de ambas partes enfrentadas. El gobierno debía solucionar aún serios problemas internos pendientes y se hallaba lanzado al crecimiento económico, respaldado en una fuerte inversión de capitales y a una vigorosa inmigración. Los marcos interno y externo indicaban claramente que tomar parte de ese conflicto, que seguramente derivaría en una guerra, sería la decisión más desacertada.

Por otra parte, para esta época, muchos capitales estaban arribando a Buenos Aires, más de la mitad en forma de empréstitos gubernamentales, y formar parte de un nuevo conflicto armado, a menos de cinco años de la finalización del anterior, redundaría en una profunda crisis económica motivada en la reacción de los fuertes acreedores.

Además se producían acercamientos entre Chile y Brasil que no fueron más allá de algunos gestos y declaraciones pero constituían claros mensajes de lo que podría llegar a ocurrir. Las relaciones internacionales nunca son bilaterales puras, y una decisión equivocada podría haber llevado a un conflicto armado generalizado, con múltiples actores, e incluso participación europea dada la abultada deuda argentina con centros financieros del viejo continente.

El conflicto chileno-boliviano fue conducido de tal manera que el 14 de febrero de 1879 la República de Chile ocupó militarmente el puerto de Antofagasta, y así comenzó la llamada Guerra del Pacífico, que para Bolivia finalizó –en lo que a operaciones militares se refiere– en 1880 luego de ser derrotada en la batalla de Alianza. Para Perú concluyó con la ocupación de Lima en enero del año siguiente, aunque cierta resistencia continuó en las sierras hasta 1883.

Ya en octubre de 1880 Estados Unidos había convocado a los beligerantes a una conferencia, que tuvo lugar en Arica, tratando de alcanzar un acuerdo que detuviera la guerra. Chile pidió una enorme indemnización económica, todo el litoral boliviano y la provincia peruana de Tarapacá. Constituyó un claro síntoma que se sentía triunfador y así fue interpretado en Buenos Aires.

A comienzos de 1881 Chile había ocupado la capital peruana luego de las batallas de Miraflores y Chorrillos y además tenía el control del Pacífico desde el Estrecho de Magallanes hasta la frontera con el Ecuador. Disponía de una poderosa marina de guerra y de un ejército numeroso, ambos con muy alto espíritu de combate fortalecido por las victorias.

Maquiavelo sostenía que existen dos formas de combatir. Por me-

dio de la ley y por medio de la fuerza; en el sentido complementario de una para con la otra. Chile en su escudo luce la frase “*Por la Razón o la Fuerza*”, pequeña pero crucial diferencia con el autor de “*El Príncipe*”. En el conflicto por Atacama, Chile la aplicó cabalmente. Esta forma de actuar en la esfera de las relaciones internacionales y el hecho de que siempre ha pretendido imponerse a sus vecinos permiten asignar a Chile características imperialistas, tal como afirma William Sater⁹³.

En este contexto, en 1881 Argentina y Chile firmaron el conocido Tratado de Límites. El acuerdo para la redacción del tratado fue alcanzado la última semana de junio y firmado en Buenos Aires el 23 de julio⁹⁴. Por este tratado Chile obtuvo el control del Estrecho de Magallanes, incluyendo ambas márgenes, y la mitad de la Isla Grande del Tierra de Fuego; pero debió renunciar a sus aspiraciones patagónicas continentales, en particular al sur del río Santa Cruz.

Si bien el Tratado del 81 parecía haber concluido con el conflicto, en realidad, lo intensificó al reubicar los intereses, en proximidades de la frontera natural de los Andes. Las características fundamentales y el riesgo de escalada se mantenían dado que las divergencias en el trazado de la frontera podían dar lugar a cualquier acción de fuerza chilena similar a la de 1879 con Bolivia.

Recién en 1888 se firmó la Convención sobre Demarcación de Límites, ratificada por ley N° 2488. En 1890 se intercambiaron los documentos y fueron designados peritos Barros Arana, por Chile, y Octavio Pico, por Argentina, que no se reunieron hasta 1892.

El escenario estratégico regional se presentaba complicado, en una época en la que el recurso a la guerra por problemas territoriales era muy común. El conflicto con Chile debía ser conducido con amplia sabiduría considerándolo macroscópicamente dentro de una estrategia nacional de mayores alcances y con fines superiores. Recurrir al uso del instrumento militar en su faz bélica podría aportarle una rápida, y tal vez exitosa, solución en los espacios patagónicos, pero incidiría muy desfavorablemente en su interaccionar con Estados Unidos y Europa.

Una política exterior se respalda, en un comienzo, en el poder disponible, pero los resultados que se alcanzarán dependen, en defi-

93 SATER, William F.; *Chile and the United States – Empires in conflict*; University of Georgia Press, Athens, 1990.

94 Aprobado por ley 1116^{1/2} en sesión secreta.

nitiva, de la concepción estratégica global con que se conduzcan las relaciones internacionales.

Argentina necesitaba –y después de la Guerra de la Triple Alianza mucho más aún– vivir en paz, para organizarse y desarrollarse con todas sus capacidades.

La organización política definitiva y la pacificación interna –excepto esporádicos intentos sediciosos en Buenos Aires en oposición a su federalización– le permitieron atender debidamente sus asuntos económicos. A partir de la primera presidencia de Roca (1880-1886) la economía se instrumenta sobre el llamado “*modelo agroexportador*” que permitirá una rápida expansión económica y una profunda transformación del país en todos sus aspectos. El lema político del roquismo “*Paz y Administración*”, adoptado también por sus inmediatos sucesores, fue de extraordinaria aplicabilidad en el conflicto que aquí estamos analizando.

En las tres últimas décadas del siglo se produce un expansionismo ultramarino por parte de los países europeos. Buscan materia prima y prestigio a través de la posesión de colonias. Todos los territorios que son considerados inexplorados por el hombre blanco están expuestos a recibir expediciones y asentamientos definitivos en diferentes formas. La colonia galesa en Chubut es una de estas formas y es índice de las intenciones de algunos sectores británicos para con la región.

Por otra parte desde las islas Malvinas se brindaba un importante apoyo a quienes incursionaban en esas latitudes del continente con fines de radicación o para explotar el guano, las pingüineras o la caza de ballenas, focas y lobos marinos. También desde Punta Arenas partían contingentes chilenos a establecerse en la misma zona buscando escapar a la falta de recursos naturales de su país.

Sobre el final del período que aquí analizamos la tensión argentino-chilena creció mucho como consecuencia de las diferencias de interpretación del Tratado de Límites, pero la revolución que estalló en 1891 en Chile, en la que el presidente Balmaceda fue depuesto por los llamados “*Congresistas*”, contribuyó a impulsar los ánimos en el Congreso argentino hacia la escalada del conflicto.

El Dr. Carlos Pellegrini, al frente del gobierno nacional desde 1890, apoyaba a Balmaceda por ser el presidente constitucional, y porque la inestabilidad política argentina podría derivar en una situación parecida, pero además porque convenía desde el punto de vista de su predisposición al entendimiento en la cuestión limítrofe. No obstante, el paso de fuerzas militares chilenas, que respondían al presidente,

por territorio argentino sin autorización desató una serie de debates en el Congreso argentino que incluyó una interpelación al Canciller⁹⁵ llegándose a recordar explícitamente el apoyo que Chile daba a los malones indios en la pampa húmeda.

Un mes después de finalizada la guerra civil se produjo un incidente callejero en Valparaíso en el cual dos tripulantes del crucero norteamericano USS *Baltimore* resultaron muertos. Este hecho generó una profunda crisis entre ambos países⁹⁶ que los llevó al borde de la guerra y que afectó las relaciones argentino-chilenas, ya que en este último país se acusaba al gobierno de Buenos Aires de ofrecer a Washington el libre paso de sus tropas por territorio argentino y de abastecer a sus buques, si fuera necesario. Después de varios meses chilenos y norteamericanos llegaron a un acuerdo, pero siempre quedó un resabio entre los vecinos sudamericanos⁹⁷.

Este momento de máxima tendencia a la escalada introduce un profundo cambio en el escenario estratégico, y por ende la concepción estratégica debe ser rediseñada en su totalidad. Se genera, en realidad, un nuevo escenario sustancialmente diferente al anterior que es el más estudiado hasta el presente, pero en él la Patagonia ya está totalmente integrada a la República Argentina.

95 Ver Anexo Documental. Documento N° 7

96 *Vide:* CISNEROS A. y ESCUDÉ C., op. cit.

97 *Vide:* SANZ, Luis S.; *El caso Baltimore – Una contribución al esclarecimiento de la actitud argentina*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1998.

NUEVOS ASENTAMIENTOS COSTEROS Y EXPLORACIONES

Hasta 1874 los territorios que estaban bajo el efectivo control del Estado argentino eran los que vemos en la ilustración de la Parte I. Era lógico que así sucediera porque si bien poco a poco la Argentina comenzaba a identificar algunos intereses en sus territorios australes estos ocupaban un puesto muy bajo en la lista de precedencia de intereses nacionales entre los que se destacaban consolidar la paz interior, la organización política definitiva, propender al desarrollo económico y alcanzar el control efectivo de los territorios fértiles y con capacidad productiva.

Las maniobras desarrolladas por la República de Chile pusieron en evidencia que tenía intereses en la Patagonia, de los cuales los ubicados al sur del río Santa Cruz eran los más fuertes. Estos -que se superponían con los argentinos- fueron los originadores del conflicto.

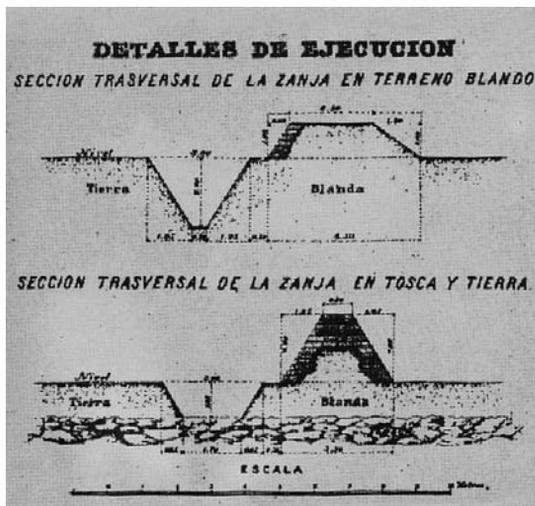
En investigaciones políticas e históricas no se puede fijar un límite taxativo a partir del cual solamente se comprueban los sucesos de interés. Las épocas se diferencian en lo medular pero en sus límites encontramos acontecimientos que pueden ubicarse en uno u otro período. Esto es lo que sucede con las primeras exploraciones y decisiones tomadas en el seno de la Armada y que comenzaron a materializar las decisiones políticas que estamos estudiando. Nos referimos a la intensa actividad naval en la zona del río Negro y las operaciones desarrolladas por buques y hombres de la Armada hasta 1873. Dichos acontecimientos nos evidencian el interés de la institución naval por los espacios del sur, y fueron estas operaciones las que comenzaron a instalar el tema entre los asuntos de gobierno.

Exploraciones y presencia de la Armada Argentina en la zona del río Negro posteriores a la Campaña al Desierto

El proyecto de ley, impulsado por el flamante Ministro de Guerra y Marina, el general Roca, para llevar la “...*Línea de Fronteras sobre la margen iz-*

quiera de los ríos Negro y Neuquén”⁹⁸ fue presentado al Congreso argentino el 14 de agosto de 1878 con un mensaje presidencial incluyendo aspectos militares que refutaban aquella concepción del fallecido Ministro Alsina basada en un avance muy lento de la frontera y la contención de los malos por medio de una zanja de de 600 kilómetros de extensión⁹⁹.

Plano de las dos versiones de la Zanja de Alsina según la zona de construcción.



El presidente Avellaneda afirmaba en aquel escrito que para someter al indio y “*garantir la vida y fortuna de los habitantes de los pueblos fronterizos...*” había que abandonar

el viejo sistema de ocupaciones legado por la conquista. Había que ir a buscar al indio en su guarida para someterlo o expulsarlo “...*oponiéndole en seguida, no una zanja abierta en la tierra por la mano de obra del hombre, sino la grande e insuperable barrera del río Negro, profundo, navegable en toda su extensión, desde el Océano hasta los Andes...*”.

Más adelante continuaba “*Por otra parte, la ocupación del río Negro, su navegación hasta Nahuel Huapí, por el Limay, la de algunos de sus afluentes, como el Chumecin y el Catapuliche*¹⁰⁰, *explorados por Villarino*¹⁰¹, *facilitarán la colonización y la conquista pacífica de la parte comprendida entre el Limay y el Neuquén...*”.

98 Ver Ley N° 947. Anexo Documental.

99 Llegaron a construirse 374 km, desde Nueva Roma, al norte de Bahía Blanca, hasta Italó al sur de Córdoba, por medio de mano de obra militar, presidiarios y contratados, entre ellos muchos irlandeses.

100 Chimehuin es un río afluente del lago Huechulauquen, que pasando por Junín de los Andes, desemboca en el Collón Curá, que antes era conocido como Catapuliche.

101 Se refiere al navegante y explorador español del siglo XVIII.

Cuando el general Roca planificó la operación conocida como Campaña al Desierto ordenó que el teniente coronel de Marina Guerrico emprendiera una nueva navegación por el Negro de tal manera de encontrarse con él en Choele Choele el 25 de mayo de 1879¹⁰².

Guerrico se encontraba ejerciendo el comando de la cañonera *Uruguay* que transportaba a la Escuela Naval y que integraba la Escuadra que bajo el mando del Comodoro Py estuviera presente en diciembre de 1878 en la desembocadura del río Santa Cruz, donde egresaran las dos primeras promociones de dicho instituto. La fuerza naval permaneció en proximidades de Patagones, mientras Guerrico con algunos oficiales, cadetes y el profesor Rafael Lobo embarcaba en el vapor *Triunfo* rumbo a la isla aprovechando el viaje para continuar con los estudios hidrográficos.

Luego de navegar quince leguas el vapor debió ser dejado de lado, y continuaron a pie. El 23 de mayo llegaron a la cita ordenada los tenientes coroneles de Marina Martín Guerrico y Erasmo Obligado, el capitán de Marina Ramón Falcón, y otros hombres y cadetes navales, momento que el pintor uruguayo Juan Manuel Blanes plasmó en una tela que se conserva en el Museo Histórico Nacional¹⁰³.

Por otra parte, ya hacía algunos años que el Ejército mantenía fortines sobre la margen izquierda, hasta unos 100 km. de Carmen de Patagones, sostenidos logísticamente por los vapores de la Armada los que también asistían a la colonia galesa Boca de la Travesía fundada en 1867.¹⁰⁴

Luego del encuentro, Roca retomó los últimos días de su campaña y Guerrico sus estudios. En una de esas actividades la escolta militar terrestre que el Ejército le brindaba al personal de Marina fue atacada y asesinada por un grupo de indios.

El 8 de junio el coronel Lorenzo Vinter fundó Fuerte General Roca¹⁰⁵ sobre el río Negro cuya vida se desarrolló por medio del abastecimiento desde vaporcitos navales.

El 11 de junio finalizaron las operaciones militares y Roca decidió regresar navegando. Se embarcó en Fuerte Conesa en el *Triunfo* arribó a Carmen de Patagones el 30. Tuvo una gran recepción popular. Gra-

102 Ver Anexo Documental - Documento N° 4

103 Ver Ilustraciones Parte II.

104 Ver mapa Cuenca del río Negro en Ilustraciones Parte I.

105 Los indios la llamaban Fiske Menuco.

cias a las operaciones desarrolladas la vida de los habitantes de la ciudad y zonas aledañas ya no estaban más a merced de la ferocidad de los indígenas. Luego se embarcó en la Escuadra al mando de Py que esperaba aguas afueras y el 8 de julio llegó al puerto de Buenos Aires.

Martín Guerrico, y los subtenientes de Marina Oliva, Lascano y Funes permanecieron navegando en el río con el vaporcito *Triunfo* apoyando a las tropas militares con operaciones logísticas de transporte de víveres, armamentos, material para construir los fortines y personal.

En julio de 1879 hubo una importante inundación como consecuencia del desborde del Negro y del Colorado. En Conesa el agua tenía dos metros de profundidad dentro del fortín. Las fuerzas de los coroneles Vinter y Villegas se vieron amenazadas, perdiendo algunas carretas y mucha documentación de los archivos e informes. Guerrico dispuso el envío del *Triunfo*, ahora bajo el comando de Erasmo Obligado y otros botes con los subtenientes y más personal para colaborar con la evacuación, comenzando por las mujeres y los niños que acompañaban a las tropas.

Una vez alcanzada la frontera que había fijado esta ley se imponía la necesidad de apoyar logísticamente la línea de fortines establecida. Indudablemente, sobre la base de la experiencia previa a la campaña militar de 1879, el instrumento más adecuado eran los vapores de la Marina que podían remontar los ríos desde Carmen de Patagones ya que las distancias por tierra a los centros de abastecimientos, como Buenos Aires, Bahía Blanca o Carmen de Patagones eran muy grandes y estaban sometidas al peligro indígena, aunque fuera en casos cada vez más aislados.

Este servicio además cumpliría la función de apoyar las operaciones del Ejército que permitieron incorporar el Neuquén a las zonas bajo efectivo control del gobierno argentino, y simultáneamente buscar una vía más rápida y segura para conectar comercialmente al Pacífico con el Atlántico.

En 1880 todas las fuerzas navales fueron retiradas de ese escenario y enviadas a Buenos Aires como consecuencia de la revolución que estallara con motivo de la federalización de la ciudad de Buenos Aires.

Concluido este nuevo conflicto interno y realizadas las elecciones presidenciales, el 12 de octubre de 1880 asumió como Presidente de la Nación el general Julio A. Roca

Inmediatamente el gobierno argentino ordena nuevas exploraciones fluviales, en concordancia con la concepción estratégica que mantenía vigente pese al cambio de autoridades.

Entre fines de 1880 y principios de 1881 el sargento mayor Enrique Horward y el guardiamarina Benigno Álvarez remontaron el Negro y llegaron hasta el Chichinal o Paso de Sayhueque (proximidades de la actual ciudad de General Roca) con el vapor *Triunfo*. Este buque no resultaba adecuado para este tipo de navegación por su escasa potencia en máquinas, por lo que poco tiempo después fue reemplazado por otros dos vapores, *Río Negro* y *Río Neuquén*¹⁰⁶ comprados nuevos en Inglaterra y terminados de construir por sus dotaciones en Carmen de Patagones..

Este último, de menor calado, comenzó a navegar por el río en mayo de 1880, cumpliendo directivas del general Conrado Villegas transportando unidades militares y sus familias según se daban las diferentes situaciones.

Entre febrero de 1881 y enero de 1883, el Sargento Mayor de Marina Erasmo Obligado, comandante de la Escuadrilla del Río Negro, efectuó tres expediciones por el mismo río.

En 1881 el general Villegas comenzó las operaciones conjuntas (Ejército y Armada) para ocupar el triángulo del Neuquén. Fijó el 10 de abril de ese año como la fecha para que las fuerzas terrestres y las que avanzaban por el río se encontraran en el lago Nahuel Huapí. Obligado era el comandante de la expedición. El teniente de Marina Eduardo O'Connor lo era del vapor *Río Neuquén*, y el subteniente Santiago Albarracín¹⁰⁷ integraba la Plana Mayor. Dieciséis hombres en total, incluyendo al teniente primero de infantería Jorge Rhode y a su soldado asistente, constituían el total de la tripulación.

El 25 de febrero zarparon de Patagones y el 5 de marzo llegaron a Choele Choel. Al día siguiente salieron hacia Fuerte Roca donde arribaron el 17 de marzo. Ese lugar era el límite máximo de avance por el río hasta ese momento. Sin detenerse en el fuerte, continuaron avanzando. A partir de allí las únicas referencias disponibles eran las del plano de Villarino levantado un siglo antes.

La navegación era una verdadera penuria. Debían arrastrar el vaporcito a la sirga o navegar a la espía. Frecuentemente varaban o las co-

106 Estos dos vaporcitos eran nuevos. El primero fue botado en octubre de 1880 y su primer Comandante el capitán Erasmo Obligado. El *Neuquén*, en mayo del mismo año, y el Comandante el teniente Valentín Feilberg.

107 Albarracín llevó un diario que luego fue publicado por el Centro Naval y se encuentra disponible en su biblioteca.

rentadas no los dejaban avanzar. El cansancio, las heridas en las manos, la amenaza de los indios, problemas con víveres producto de errores en quienes los abastecieron demandaban mantener muy alta la moral y un intenso ejercicio de liderazgo por parte del comandante.

Llegaron a Confluencia el 26 de marzo. El Diario de Albarracín refleja la emoción experimentada a bordo:

“Sentimos cada uno sensaciones diversas al vernos surcando las aguas de este precioso río [Limay] en el vaporcito Neuquén, por primera vez después de 98 años que se navegó y que á pesar de excursiones posteriores [por tierra] aún quedan ignoradas sus buenas o malas condiciones de navegabilidad...

Por primera vez la enseña que nos guía alegres a la victoria ó á la muerte, había ondeado en popa de un buque argentino, surcando las azuladas y correntosas aguas del río Limay...

Era una demostración más de la tarea de labor que incumbe a la marina de una Nación, que se preocupa de su porvenir con ahínco y que utiliza los servicios de los suyos, con fines progresistas, durante la paz...¹⁰⁸.

Ni bien comenzaron a remontar el Limay se encontraron que las bajas profundidades no dejaban avanzar de ninguna manera. El lugar donde de esto se hizo imposible fue bautizado como Vuelta Desengaño.

Obligado envió al teniente primero Rhode, con su asistente y dos marineros, al Fuerte Primera División, establecido en la zona de Confluencia, para informar lo que sucedía. Fueron atacados por los indios, y luego de un intenso enfrentamiento armado lograron regresar a bordo. Se organizó una partida integrada por Rhode, O'Connor, Albarracín y cuatro hombres para perseguir a los indios. Lograron ahuyentarlos y que no volvieran a constituir una amenaza.

El general Villegas llegó al Nahuel Huapi el 10 de abril como estaba previsto. En mayo todas las fuerzas expedicionarias se encontraron en Confluencia donde el 25 de mayo el padre José Fagnano, párroco de Carmen de Patagones que acompañaba a estas fuerzas, ofició una misa. Asistieron el general Villegas, el coronel Vinter, el sargento mayor de Marina Obligado, los Regimientos N° 3 y 7 de Caballería de Línea, el Batallón N° 6 de Infantería de Línea, la Batería de Artillería Montada y los hombres de la Marina tripulantes del *Río Neuquén*.

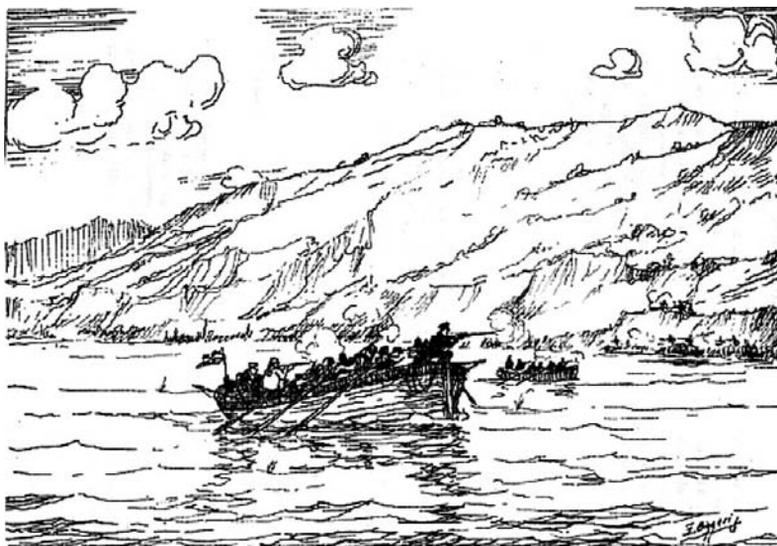
108 Albarracín, Santiago; *Estudios generales sobre los ríos Negro, Limay y Collón Curá y Lago Nahuel Huapi*, Ed Alsina, Buenos Aires, 1886, pág 22.

El 26 de mayo Villegas inició el regreso a Patagones a bordo de dicho vaporcito. Al arribar el 15 de junio fue recibido por una multitud que lo vitoreaba en agradecimiento.

La información previa, junto con la obtenida en sus dos primeras exploraciones, y un nivel de aguas más elevado en el Negro y en el Limay, permitieron que el 8 de octubre de 1881, Obligado zarpara nuevamente, ahora con el vapor *Río Negro*.

Al llegar hasta el paraje de Collón Curá, o Catapuliche, la fuerte corriente del río y lo estrecho del pasaje forzaron a dejar el vaporcito en ese lugar. A partir de este punto, el 16 de noviembre, quince hombres continuaron en dos botes, donde llevaban instrumental científico, armas y víveres. Grupos de indios los seguían desde la costa. En varias oportunidades debieron desembarcar para remolcar las embarcaciones desde la costa.

Cada vez se internaban más en zonas dominadas por los indígenas. El 22 de noviembre aparecieron muchos de ellos en las orillas que por medio de una carta firmada por Sayhueque los fuerzan a regresar. No obstante al día siguiente son atacados, y afortunadamente los disparos dan en los botes, en sus remos o en el mismo río.



Dibujo a pluma de Emilio Biggeri

Llegaron al vapor *Río Negro*, y regresaron a Carmen de Patagones el 3 de diciembre de 1881.

En todas las operaciones en esta zona los marinos se encontraban en inferioridad de condiciones respecto de los indígenas porque en esa clase de barquitos sólo podían transportar algunos fusiles y sables para armar una reducida cantidad de hombres, y por supuesto, tampoco transportaban caballos, perdiendo la ventaja de combatir montados. La tripulación de este tipo de barcos era del orden de los 18 hombres de los cuales tres eran oficiales. Normalmente llevaban carga para los fortines, trasladaban personas o estaban abocados a explorar determinadas zonas del curso de los ríos. Al necesitar mantener reducido el calado como consecuencia de las bajas profundidades se veían limitados en la carga a embarcar. Todas estas circunstancias hacían que tuvieran una pobre capacidad defensiva. Operaban muy expuestos a los ataques de las indiadadas.

En algunas oportunidades fueron escoltados por tierra por algún contingente asignado desde el fortín más cercano, y también en más de una oportunidad esta escolta era atacada sufriendo bajas mortales.

Durante 1882 el general Villegas prepara su Campaña de los Andes. El 31 de octubre zarpa a bordo del vapor *Río Negro*, bajo el comando de Erasmo Obligado. Al llegar a Choele Choel el general desembarca, inspecciona las tropas del Ejército que allí estaban listas para comenzar la campaña y vuelve a embarcarse, navegando hasta Fuerte Roca donde desembarca para unirse a sus unidades militares.

Los marinos continuaban navegando llevando pertrechos para las tropas que comienzan sus operaciones. En Confluencia entregan el material y cruzan de una orilla a otra a los efectivos que venían por tierra, Luego continúan su navegación, entran en el Limay y llegan hasta el Peñón de Collón Curá.

Era el 27 de diciembre de 1882 y estaban a 17 leguas del lago Nahuel Huapi. Pese a que la mayoría de los exploradores quería continuar, Obligado resolvió regresar ya que temía que al bajar el nivel de las aguas el vapor *Río Negro* quedara encerrado en Collón Curá, donde había sido dejado una vez más. El teniente O'Connor y el subteniente Albarracín¹⁰⁹ insistían en su pedido de continuar solos, en un pequeño

109 Albarracín era muy emprendedor, siempre presentaba iniciativas propias y se sumaba a la de otros. En 1882, poco antes de su expedición por el río Negro había fundado el Centro Naval, institución que nucleaba a los oficiales subalternos de Marina. No podían integrarla los jefes ni oficiales superiores. Además de Albarracín eran socios

bote, con tres o cuatro marineros voluntarios. El pedido les fue negado porque Obligado estimaba necesitar a todo el personal en el viaje de regreso, y así ocurrió.

Todas estas operaciones están relatadas en la Memoria del Ministerio de Guerra y Marina correspondiente al año 1882, firmada por el ministro Benjamín Victorica, con palabras sumamente elogiosas hacia las actividades y en particular para con los participantes. En este documento oficial Victorica considera -a esas operaciones efectuadas con medios de la Armada- "*fundamentales para mantener la línea militar*", poniendo en evidencia la concepción estratégica en desarrollo.

Reforzando el informe oficial, Albarracín dio una conferencia en el Centro Naval en Buenos Aires, el 6 de abril de 1883¹¹⁰, y ante una nutrida e importante concurrencia insistió en la necesidad de demostrar la navegabilidad del río Negro, y sostuvo que aprovechando este río y el paso a Chile por Bariloche se podía transportar carga y animales en 28 días desde Carmen de Patagones hasta el Pacífico.

El informe presentado al Ministerio de Guerra y Marina motivó que se ordenase una nueva expedición, esta vez a cargo de O'Connor, porque Obligado fue destinado a Inglaterra a la Comisión de construcción de dos vapores.

El 10 de octubre de 1883 zarparon de Patagones con el vapor *Río Negro*. En Fuerte Roca embarcaron familias del Regimiento 7 de Caballería y el material necesario para construir el Fuerte Junín de los Andes y los trasladaron hasta Confluencia. Al llegar al Collón Curá nuevamente debieron dejar el vapor. Esta vez O'Connor lo envió de regreso para que continuara con sus funciones de apoyo a las operaciones terrestres. Continuó con un bote y una lancha que había mandado construir especialmente para esta operación. Los llevaron a la sirga, con todo el desgaste que ello significaba, más la constante amenaza y vigilancia de los indios.

El 13 de noviembre de 1883 la expedición de O'Connor entró en el Nahuel Huapi. Fueron los primeros argentinos en navegar el lago, y los primeros en navegar completamente los ríos Negro y Limay

fundadores, O'Connor, del Castillo y otros cuyos nombres estarán en nuestras páginas, e inmediatamente alcanzaron enorme prestigio logrando el apoyo y la concurrencia de personalidades de renombre.

110 ALBARRACÍN, Santiago; *Estudios Generales de los ríos Negro, Limay y Collón Curá y lago Nahuel-Huapi*, Buenos Aires, 1886; y Boletín del Centro Naval – Tomo I.

y llegar a ese espejo de agua. O'Connor bautizó "*Modesta Victoria*" a la embarcación a vela con la que efectuó la proeza. El primer nombre en honor a su novia, Modesta Castro Higuera con quien se casará en 1885, y Victoria por haber logrado el éxito tan buscado.

O'Connor y su gente permanecieron navegando el lago por varios días. Efectuaron relevamientos hidrográficos y bautizaron del orden de 30 islas e islotes.



El 13 de diciembre de 1883: "Con el aparejo largo y el pabellón nacional al tope, entra triunfante en el lago Nahuel-Huapi la lancha que en ese momento se llamó *Modesta Victoria*". (Diario del teniente O'Connor). Dibujo a pluma de Emilio Biggeri.

La navegación por el río Negro comenzó a incrementarse. La Armada contribuía así al desarrollo del interior del país, en una zona aún peligrosa, y no totalmente controlada, pero que se mostraba portadora de un gran futuro. Las operaciones militares conjuntas con el Ejército Argentino eran comunes, y los vapores se utilizaban para transporte de materiales y personas.

Tal como dijera Victorica, las actividades de los buques de la Armada eran fundamentales para mantener los territorios al norte de esos cursos de agua bajo pleno ejercicio del gobierno argentino.

La penetración de estos ríos buscaba fundamentalmente encontrar una vía de comunicación con Chile que permitiera agilizar

el tránsito del comercio de un océano al otro. La costa occidental del Pacífico se presentaba como un excelente mercado potencial para los productos primarios argentinos. No se perseguían fines expansionistas sino de pacífica integración regional.

Con diferentes denominaciones y excelentes resultados en sus actividades los vapores de la Armada continuaron operando en este río, hasta que el tendido de las líneas férreas selló su fin. Ni siquiera un período de gestión privatizada consiguió revertir la situación. En 1911 la Armada se retiró para siempre de Carmen de Patagones.

Estos fueron los últimos intentos de navegar rutinariamente el Negro. A partir de fines de siglo con la habilitación de los puertos de Buenos Aires, Ingeniero White y Rosario la exportación de granos salió a través de ellos y el río Negro perdió importancia como vía navegable.

Exploraciones y presencia de la Armada Argentina en las costas e interior de la Patagonia

Como ya viéramos las concesiones de tierras otorgadas en la zona del Santa Cruz irritaron al gobierno chileno, los reclamos oficiales se incrementaron y las operaciones de sus buques de guerra se hicieron notar.

La corbeta chilena *Chacabuco*, que llegó a la zona casi simultáneamente con la *Chubut* en 1873¹¹¹, traía a bordo al gobernador de Magallanes, Oscar Viel, provisto de poderes de su gobierno central, acompañado de tropa armada y colonos para asentarse. Construyeron unas casillas de madera y en una instalaron la Capitanía de Puerto.

La continua presión y creciente interferencia en la actividad de la colonia por parte de buques enviados desde Punta Arenas, forzaron a Ernesto Rouquaud a abandonar el lugar¹¹². Desde que se había

111 Ut supra pág. 62. Era habitual que estos dos buques permanecieran en la zona simultáneamente y hasta intercambiaran visitas de oficiales como fijaba, y continúa haciéndolo, el protocolo naval.

112 En realidad, Rouquaud montó una fábrica de aceite y de conserva de pescado de gran envergadura, tal vez desproporcionada a las posibilidades de la zona, y si bien recibía visitas frecuentes de marinos chilenos, algunas amistosas y otras que ejercían presión difícil de sobrellevar que pueden haberlo impulsado a dejar el lugar, Francisco P. Moreno en *Viaje a la Patagonia*, dice que después de haber visto las instalaciones abandonadas concluye que estaban fuera de escala y que probablemente nunca hayan llegado a producir.

instalado con su familia comenzó a recibir visitas de buques de la Armada de Chile. El trato dependía de la calidad de las personas, pero normalmente lo instaban a abandonar el lugar. El diario personal de Julia Rouquaud de Maillé, hija de Ernesto, es muy rico en estos relatos, y en uno de ellos cuenta que en 1872 oficiales chilenos les informaron que si no se iban el gobernador de Magallanes mandaría a quemarles las construcciones.

En el diario de la señora de Maillé se asienta un dato que hasta ahora ha pasado desapercibido por los historiadores. En cada oportunidad que se retiraban los buques argentinos y chilenos, los Rouquaud izaban bandera francesa. Entre ellos hablaban francés y eran ciudadanos franceses.

La salida definitiva de la familia Rouquaud se produjo en la *Chacabuco* hacia Punta Arenas poco después que arribara la goleta *Chubut*. En Santa Cruz quedaron las instalaciones abandonadas y las sepulturas de la esposa y uno de los hijos fallecidos el año anterior. Otro de sus hijos murió ahogado al naufragar en el pailebote *Pasquale Quartino* que trasladaba hacia Carmen de Patagones las pertenencias personales de la familia. En el mismo buque era trasladado el capitán Lawrence que había sido relevado del comando de la *Chubut*.

La única presencia oficial argentina en la zona quedaba constituida nuevamente por el capitán de la Marina Luis Piedra Buena.

El 19 de junio de 1875 se sancionó la ley N° 705 que autorizaba al Poder Ejecutivo a subvencionar la comunicación marítima entre Buenos Aires “...y las costas de la Patagonia, tocando necesariamente en los establecimientos del Chubut y al sud del río Santa Cruz”¹¹³.

La presentación del proyecto iba acompañado de un mensaje del Poder Ejecutivo conteniendo una nota de protesta (copia certificada) presentada ante el canciller argentino por el Ministro Plenipotenciario chileno. En algunos de sus párrafos esta nota dice:

“Mi gobierno, señor Ministro, no puede aceptar así se viole el status quo pactado solemnemente, ni que se pretenda resolver de hecho una cuestión controvertida y que, por acuerdo mutuo, debe someterse a la decisión de un árbitro. No podrá tampoco tolerar que vaya a turbársele en su tranquila posición de territorio que ocupa desde hace muchos años y en la que se

113 Diario de Sesiones de la H. C. de Senadores de la Nación pág. 103.

halla amparado por un tratado vigente. Renuevo pues en esta ocasión solemnemente la protesta que formulé en 20 de agosto de 1872 y repetí en 25 de junio de 1873 con tanta mayor energía esta vez, cuanto que, viniendo después de las anteriores, los nuevos avances de los poderes públicos de esta nación revelan el propósito deliberado de desconocer los derechos de Chile y de poner obstáculos al ejercicio de su soberanía. Declaro a V.E., como ya lo he hecho anteriormente, que mi gobierno no consentirá que la ley que motiva esta protesta se ejecute en la parte del territorio disputado que se extiende al sur del Río Santa Cruz. Y si surgen con este motivo emergencias difíciles, que el país que represento afrontará resuelta y dignamente, su responsabilidad recaerá sobre el agresor que las provoca sin reparar en los Tratados que le impiden innovar y en los deberes que le impone la negociación pendiente...". Firma G. Blest Gana.¹¹⁴

Durante el debate el senador Nicasio Oroño dijo:

"...opino que no se debe retardar ni un solo día más la discusión sobre la subvención para la navegación a los mares del sud y con más razón luego de la protesta del Ministro de Gobierno de Chile, la que importa francamente, una amenaza al pueblo argentino..."¹¹⁵.

La ley se aprobó por unanimidad constituyendo el primer acto legislativo que relaciona la actividad marítima con la Patagonia.

Tres días antes en la Cámara de Diputados se había solicitado la interpelación al Ministro del Interior como consecuencia de la circulación de un mapa incompleto de la República Argentina. El diputado López por la provincia de Buenos Aires dijo:

"Ha comenzado a circular con profusión, señor presidente, un mapa que dice haber sido hecho sobre informes y datos oficiales, suministrados nada menos que por el jefe de la Oficina Nacional de Ingenieros, señor Moneta, (...) En este mapa, señor presidente, que se dice hecho con datos oficiales, está sustraída toda la Patagonia a la posesión de la República Argentina, apareciendo cortado el territorio nada menos que en la Bahía de San José¹¹⁶, y esto cuando son sabidas

114 Ibídem, pág. 104. Sesión del 19 de junio de 1875.

115 Ibídem, pág. 105.

116 Se refiere al actual Golfo de San José al norte de la Península de Valdez.

*las diferencias que tenemos con la República de Chile respecto a este territorio que siempre ha sido argentino...*¹¹⁷.

En 1874 Argentina había adquirido el bergantín goleta *Rosales*¹¹⁸, el que bajo el comando del teniente coronel Martín Guerrico recorre la costa patagónica cumpliendo funciones de policía. El 8 de octubre llegó a Santa Cruz, llevando como miembro de su Plana Mayor al joven guardiamarina Carlos María Moyano, de 20 años de edad, que a partir de ese momento dedicó toda su vida a los intereses argentinos en la Patagonia.

En 1877, el ahora alférez Moyano, acompañó en sus expediciones a Francisco P. Moreno, posteriormente conocido como el Perito Moreno como consecuencia de su actuación durante los peritajes hechos en relación con el Tratado de 1881. Exploraron hasta la naciente del río Santa Cruz. Al llegar al Lago Argentino encontraron el trozo de bandera y el acta dejadas por Feilberg en 1873. Recorrieron los lagos Viedma y Tar y descubrieron el lago San Martín. Moyano produjo un informe al Ministro de Relaciones Exteriores -el Dr. Bernardo de Irigoyen- que constituyó el primer tratado de geografía física, humana y económica de la región elaborado por un argentino.

En 1878, con la jerarquía de alférez de navío, el marino efectuó dos nuevas expediciones, ahora con Ramón Lista, expedicionario e investigador surgido de entre los funcionarios del Departamento Marina del Ministerio de Guerra. Fueron hasta las nacientes del río Chico donde encontraron vestigios de carbón y oro.

Mientras tanto, coherentemente con sus reclamos diplomáticos, la Armada de Chile efectuaba actos de soberanía en el escenario del conflicto. Transmitía así al gobierno argentino mensajes que daban la pauta de tener intereses asentados en él y de estar dispuesta a preservarlos. En abril de 1876 la barca francesa *Jeanne Amélie*, que se encontraba cargando guano en la desembocadura del Santa Cruz con autorización argentina, fue detenida y su cargamento confiscado por un buque chileno; en octubre de 1878 la barca norteamericana *Devonshire* también fue detenida cuando se disponía a cargar guano de la Isla Leones y se la trasladó a remolque hasta Punta Arenas.

117 Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, pág. 226, Sesión del 18 de junio de 1875.

118 Ver Ilustraciones Parte II.

El capitán de este buque fue abandonado por los chilenos, sin provisiones, en la isla Monte León. Este hecho generó una crisis entre ambos gobiernos -que llegó a incluir la amenaza de represalias militares por parte de Estados Unidos- y complicó seriamente las negociaciones entre Buenos Aires y Santiago. El incidente fue superado cuando en diciembre el gobierno de La Moneda aceptó liberar al *Devonshire* y a su tripulación.

A fines de 1877 había ocurrido otro acontecimiento, de similares características, que ponía en juego los derechos de jurisdicción, cuando, luego de un violento motín y fuga, reclusos del penal de Punta Arenas huyeron hacia Santa Cruz. Allí luego de cometer algunos asesinatos fueron capturados y remitidos a Buenos Aires a bordo de la cañonera argentina *Paraná*. El gobierno chileno pidió el envío de los detenidos para ser juzgados, pero Avellaneda se negó porque iban a ser procesados por los delitos cometidos en Santa Cruz, es decir en territorio argentino.

Una acción más que contribuía con la política diseñada por Argentina en la conducción de este conflicto. Continuaba avanzando, regulando el paso pero con firmeza, tras los objetivos fijados. Este incidente, hasta ahora tomado sólo a nivel de crónica histórica, constituye uno de los hitos que marcan el derrotero político argentino

La evolución de la situación se mostraba desfavorable. Pese a la actitud pacifista de la Argentina, la República de Chile optaba por tomar la iniciativa desarrollando maniobras que incidieron en el proceso de toma de decisiones del gobierno argentino.

Como primera medida, éste promulgó la ley N° 954, del 11 de octubre de 1878, que creó la Gobernación Militar de la Patagonia, bajo directa dependencia del Ministerio de Guerra y Marina, constituyendo la capital en Mercedes de Patagones. El enunciado fija que, para el funcionamiento general, se cumplirá lo establecido en la ley N° 576, de 1872, que detalla la organización de la gobernación militar del Territorio Nacional del Chaco.

Además envió a Santa Cruz en noviembre una fuerza naval a cargo del coronel de Marina Luis Py. Se tenía la sensación que el enfrentamiento armado era inminente.

Los buques que integraron esta fuerza fueron el monitor *Los Andes*, las bombarderas *Constitución* y *República*, la cañonera *Uruguay* y la goleta *Cabo de Hornos*. Eran los buques comprados por Sarmiento en respuesta a su concepción estratégica de defensa fluvial. El gobierno argentino había decidido defender los intereses que tenía en la

Patagonia y lo hacía aun con medios que no eran adecuados pero los únicos que disponía.

En procura de mantener el conflicto en las opciones más alejadas del uso de la fuerza impartió reglas de empeñamiento a Py que lo autorizaban a combatir sólo como último recurso ante una agresión chilena.

Más allá del empleo de los medios materiales para manifestar claramente las intenciones respecto de los territorios en disputa, la Armada dispuso que los exámenes y ceremonia de egreso de la primera promoción de oficiales de la Escuela Naval, creada por Sarmiento, se efectuara en el lugar que simbolizaba la controversia y ante esos buques que marcaban la presencia del Estado argentino en la Patagonia. Este constituyó otro mensaje simbólico y contundente que no contenía medios materiales para uso de la fuerza y que materializó un acto de gobierno que sólo puede efectuarse en territorio propio.

Mientras la flota chilena, luego de hacer carbón en Lota, navegaba al encuentro de sus pares argentinos se produjo en Santiago una reunión entre el Ministro de Guerra Cornelio Saavedra y el enviado argentino Manuel Sarratea en el cual el primero pidió que se buscara “... *un pretexto para que no se abatan las dos escuadras y para que economicemos a la América el escándalo de este cataclismo fraternal...*”. Sarratea presentó una nota oficial diciendo que “...*la presencia de los buques argentinos en Santa Cruz no tenía propósito hostil, ni había ningún antecedente que pueda justificar este propósito.*”¹¹⁹ Inmediatamente después el gobierno chileno ordenó el regreso de su flota.

Reforzando las maniobras mencionadas anteriormente, por decreto del 12 de noviembre de 1878 se dispuso la “...*organización definitiva de la Subdelegación Marítima de Santa Cruz para adelantar trabajos de colonización y completar el sometimiento pacífico de la población indígena*”¹²⁰. También se asignan los medios y fondos presupuestarios necesarios para establecer y hacer funcionar aquella Subdelegación bajo dependencia directa del Ministerio de Guerra. El texto del decreto evidencia la necesidad de la instalación de este tipo de dependencias, y la organización de las mismas, como elementos fundamentales de un

119 BRAUN MENENDEZ, A; *Pequeña historia patagónica*; Emecé, Buenos Aires, 1945, pág. 197.

120 ERCILIO DOMÍNGUEZ; *Colección de Leyes y Decretos Militares 1810-1896*; Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1898.

proceso de colonización. Esta dependencia naval constituye el primer asentamiento de un organismo del Estado argentino en la Patagonia, y con continuidad hasta el presente.

Fue designado Jefe de la misma el alférez de fragata Carlos María Moyano. En ese momento disponía de 17 personas y más adelante tuvo a su cargo el cúter¹²¹ “*Los Estados*”, bajo el comando del guardiamarina D. Félix Paz que llegaría a ser el primer gobernador del Territorio Nacional de Tierra del Fuego.

El personal y material fueron trasladados en las unidades de la mencionada *Expedición Py*. Expedición que en el marco teórico actualmente vigente se la asocia exclusivamente al incidente militar y no como medio fundacional del primer asentamiento oficial argentino en el sur.

En 1880, estando aún a cargo de la Subdelegación, Moyano efectuó a sus propias costas una expedición terrestre entre Santa Cruz y los territorios de Chubut colonizados por galeses. Descubrió un camino favorable para el arreo de animales, muy próximo a la cordillera, que permitió que ocho meses después fueran arreadas 500 vacas y caballos por el mismo camino. El Ministro de Guerra y Marina, Benjamín Victorica, asienta en la Memoria de 1880: “*La simple enunciación de este hecho, basta para demostrar que tenemos resuelto de una manera incontestable el problema de la colonización de la Patagonia...*”¹²².

Estas expediciones terrestres serán una constante en la vida patagónica de Moyano. En 1882 unió por tierra Deseado y Santa Cruz y a fines de 1883 exploró los ríos Gallegos, Coig y Santa Cruz llegando hasta el Pacífico.

El primer gobernador de la Patagonia fue el coronel del Ejército Álvaro Barros. Al cabo de tres años de gobernación presentó al Ministerio del Interior un plan para radicar colonos en la Patagonia. Propuso que en Santa Cruz sólo tuviera asiento una guarnición militar ya que la dificultad de aquellos lugares para mantener frecuente comunicación con Buenos Aires impedía su colonización. Los esfuerzos debían centrarse en la zona de Carmen y Mercedes de Patagones.¹²³

121 Eran buques pequeños, con vela latina, con una eslora entre 9 y 15 mts. y entre 1,20 y 1,50 mt de calado. Tripulados por 10 ó 14 hombres, eran muy aptos para navegar en bajas profundidades y para servir en tareas de apoyo a fuerzas navales o puntos costeros.

122 Op cit, pág. XLIV.

123 Este gobernador nunca visitó esa zona.

Pese a esta contundente opinión la Armada continuó insistiendo en la necesidad de poblar la totalidad de los territorios patagónicos.

Por ley N° 1532, de octubre de 1884, la gobernación de la Patagonia fue subdividida en los Territorios Nacionales de La Pampa, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. En su enunciado dice que este acto jurídico responde a “*mantener la continuidad de los actos posesorios de la Patagonia que se han iniciado con la instalación de las Subdelegaciones Marítimas*”.

El primer gobernador de Santa Cruz fue el capitán Moyano quien consiguió los fondos para edificar la sede de la gobernación¹²⁴, y logró que le subordinen el cúter *Piedrabuena*, cuyo Comandante era el teniente Cándido Eyroa, quien en 1885 hizo el trazado definitivo del pueblo de Santa Cruz.

El segundo gobernador fue Ramón Lista quien sucedió a Moyano en 1887 y trasladó la gobernación a Río Gallegos.

Traslado de Colonos y Otras Exploraciones

En varias oportunidades ya hemos mencionado el tema de concesión de tierras. Indudablemente la nueva política gubernamental despertaba intereses de particulares que se traducían en pedidos de concesión de tierras -normalmente muy próximas a la costa- en la zona de Santa Cruz, Península Valdez y Valle del Chubut. En los diarios de sesiones de ambas Cámaras del Congreso figuran en muchas oportunidades los rechazos a aceptar dichas concesiones por falta de garantías o por no contener compromisos de interés para el gobierno.

En septiembre de 1878 el diario *La Prensa* de Buenos Aires publicó un artículo alertando sobre una concesión, efectuada por el gobierno en la Patagonia, superior a mil leguas en la que el concesionario se obligaba a establecer tres colonias. En el citado artículo se acusaba al Ministerio del Interior de entregar esas tierras a los señores José Guesalaga y Cía. “*desde el punto Santa Elena (latitud austral 44° 30’) hasta la orilla septentrional del río Deseado*”. Además se le concedía un área de ciento cincuenta leguas cuadradas para la explotación de salitres y minerales.

124 La gobernación se asentó en la zona del Quemado y no en Cañadón de los Misioneros donde estaba la Subdelegación Marítima (ahora llamada Subprefectura) y las instalaciones de los descendientes de Piedra Buena.

Este artículo desató un importante debate en Diputados porque, además de que la superficie excedía ampliamente lo establecido en la ley de inmigración de 1876 respecto a las superficies a dar para radicar colonias, el pedido llegaba justo cuando se estaba tratando la futura ley N° 947.

El diputado Gil Navarro pidió una moción de orden para tratar el tema sobre tablas, sosteniendo que de efectivizarse dicha ley el valor de la tierra concesionada aumentaría enormemente. Este mismo legislador ante una mención del diputado Villafañe sobre una ley de 1877 que permitiría efectuar este tipo de concesiones contestó que no la conocía porque había asumido su mandato ese año ¹²⁵.

Siendo gobernador, Moyano efectuó varios viajes, con el cúter *Piedrabuena*, a Malvinas con el objetivo de conseguir colonos para el territorio a su cargo. Algunos se radicaron en Río Gallegos, como los Halliday, los Rudd, los Hamilton, los Felton y muchos otros. También desde las zonas próximas al Estrecho de Magallanes se internan en el territorio, acompañados por el capitán Eberhardt, familias como los Montes, Barreiro, Valdivieso, Clark y otros. Entre todos estos inmigrantes vendrá la futura esposa de Moyano, Ethel Turner, sobrina de los Felton.

Las islas Malvinas que hasta la década del 50 estaban casi despobladas, sirviendo solamente como asiento de una guarnición militar británica y fondeadero de descanso para barcos balleneros, comenzaron a progresar rápidamente a partir de la instalación de la *Falkland Islands Company* cuyo gerente general era un británico –Samuel Fisher Lafone- radicado en Montevideo luego de que Rosas lo expulsara de Buenos Aires. En 1872 había en las islas 50.000 ovejas; en 1883 alcanzaban a 214.000. Esta compañía convirtió a Puerto Stanley en un centro comercial de relevancia en la zona que además brindaba facilidades de reparaciones navales incluyendo maquinaria a vapor.

En 1881 el vapor a rueda *Coronel Rosetti*¹²⁶, perteneciente a la Marina argentina, cuyo Comandante era el capitán Walter J. Green, en uno de sus viajes de apoyo a los colonos de Chubut, trasladó el material y el personal para fundar la Subdelegación Marítima de Puerto

125 Libro de Sesiones de HC de Diputados, 1878, Tomo II, pág. 352.

126 Ver Ilustraciones Parte II .

Deseado, que quedó a cargo del capitán de la Armada Nicanor Igarzabal. Esta Subdelegación se había creado por decreto del 5 de junio de 1879, pero recién se estableció luego de imponerse la perentoriedad a través de un nuevo decreto, ahora del 3 de abril de 1881. Aquel del 79 había creado también la Subdelegación del río Gallegos. Por su parte en Puerto San Julián funcionó desde 1886 una Ayudantía Marítima que dependía de la Subdelegación de Gallegos.

El texto del decreto de creación de estas dependencias también es pauta clara de la decisión de recurrir a los medios navales para integrar aquellos territorios. En uno de sus párrafos introductorios dice: “*Considerando: Que conviene á los intereses de la República habilitar algunos de nuestros Puertos, en las Costas del Atlántico, estableciendo en ellos Subdelegaciones de Marina que no sólo puedan auxiliar á los buques de todas las Banderas que navegan aquellos mares, sino también con el propósito de hacer efectiva la ejecución de las Leyes y Reglamentos que se dictan, relativos á la explotación de sus productos naturales, y atento á los datos obtenidos con motivo de los últimos estudios verificados por varios buques de la Armada*”¹²⁷.

Durante 1881, el Ministro de Guerra y Marina dispuso que por medio de buques de la Armada se establecieran colonias militares en la zona de Península de Valdés, y se explorara y relevara desde allí toda la costa patagónica, en especial la zona de puertos naturales para obtener información de utilidad para asentar poblaciones.

Uno de esos buques fue la cañonera *Paraná* al comando de Augusto Lasserre, que ya el año anterior había trasladado colonos a las costas de los golfos Nuevo y San Matías. En una de sus navegaciones inspeccionó un establecimiento en la isla Leones, cuyos ocupantes tenían izada bandera francesa y se identificaron como tales con total naturalidad. Ignoraban a qué país pertenecían dichas tierras.

En 1883 y cumpliendo las mismas directivas el capitán Francisco Villarino al comando del cúter *Santa Cruz*¹²⁸ navegó hasta la isla Toba. En una nueva inspección a la isla Leones encontró a los mismos franceses. Si bien ya no desarrollaban actividades productivas, aún es-

127 Colección de Leyes y Decretos Militares – Op Cit.

128 *Vide: Memorias posibles de Luis Piedra Buena*; Hernán ALVAREZ FORN, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002. En esta obra se encuentra muy bien descripto este buque y el estilo de vida a bordo. Constituye un relato cabal de las actividades de estos nobles barquitos en nuestros agresivos mares del sur.

peraban ser evacuados. En el informe final de su viaje Villarino propuso radicar una pequeña población en esta isla dadas sus bondades naturales, y que ya había 600 ovejas, 40 vacas, caballos, y otros animales abandonados por residentes ilegales.

Los pobladores de establecimientos reducidos como los que mencionáramos, en su mayoría exclusivamente peones y capataces del trabajo de extracción de guano o de faenamiento de focas y lobos marinos, respondían rápidamente a la orden de abandonar el lugar. Por supuesto que podía llevarles algunos meses hasta la próxima llegada de un buque de su empresa.

Estas funciones de policía respondían a lo dispuesto en la ley N° 1055 promulgada en 1880 que prohibía la explotación de guano en costas e islas de la Patagonia. Esta actividad había sido liberada por la ley 453 del 18 de agosto de 1871 y dio lugar a algunos hechos de corrupción que involucraron funcionarios públicos. Existía una oficina de registro que emitía una suerte de permiso para pescar y extraer guano y otros productos. Nos referimos a los permisos que por ejemplo tenía la *Jeanne Amélie* y el *Devonshire* cuando fueron detenidos por buques chilenos. La corrupción en Buenos Aires se daba porque las autoridades de este registro oficial también explotaban guano recibiendo mayor cantidad de permisos que lo habitual.

La promulgación de la ley 1055 además de tener el objetivo de regular esta actividad extractiva, constituía un acto de gobierno que marcaba claramente que Argentina tenía intereses en ese escenario que consideraba suyo desde el momento que legislaba en él. Fue a una Comisión de la Armada, responsable del estudio para instalar faros y señales marítimas, a la que se le asignó la misión de efectuar el relevamiento de los depósitos de guano y fosfato y determinar las localidades apropiadas para la pesca y faena de pingüinos.

Luego de isla Leones, Villarino se dirigió a Deseado. Una vez allí, en compañía de cuatro guardiamarinas, un Piloto y seis marineros remontó el río en un cúter¹²⁹. Ocho días después debió hacer regresar a todos sus hombres. Él continuó por tierra, acompañado solamente por el guardiamarina Solano Rolón. Llevaban un rifle, 150 balas y una bota de 8 litros de agua, según él mismo relató en una conferencia

129 Recordemos que en muchas oportunidades cuando los espacios no daban para navegar libremente se lo hacía a la *sirga*, es decir remolcando la embarcación con cuerdas desde las orillas. Este era un método muy utilizado por los exploradores.

dada en el Centro Naval el 5 de julio de 1883, y publicada en el primer tomo de su Boletín. Doce días después de la zarpada Villarino estaba de regreso en Deseado.

Durante su exploración se encontró con un indio tehuelche y su familia que le dijo estar escapando, junto con otros, de las tribus “manzaneras” que los obligaban a pelear contra los blancos. Estando en Deseado se encontró con este mismo indio acompañado por otros 56, incluyendo mujeres y niños. Pedían permiso para asentarse en la zona, siendo en total un grupo de 43 toldos -del orden de las 200 personas. Los ubicó en proximidades de la Subprefectura para defensa mutua. Constituyó la primer radicación indígena numerosa e integrada a la organización social local.

En aquella conferencia en el Centro Naval, el capitán Villarino efectuó una encendida defensa de la necesidad y posibilidades de poblar íntegramente la Patagonia.

Ese mismo año el capitán de Marina Antonio Onetto, viajó a Deseado para elegir el sitio donde se fundaría la segunda colonia pastoril del territorio patagónico, después de la galesa de Chubut. Al año siguiente trasladó varias familias para radicarse en esa zona. Se pensaba formar colonias costeras habitadas por inmigrantes provenientes de países con características geográficas parecidas a la Patagonia. Estos primeros residentes podían ser pescadores que luego irían volcándose a la actividad agrícola-ganadera.

Onetto tenía experiencia en esto porque, en 1876, cumpliendo funciones de Comisario de la colonia galesa debió administrarla -fundamentalmente en la entrega de tierras a nuevos colonos y en la administración de los recursos que debía mandar el gobierno argentino- e hizo efectuar un estudio sobre la capacidad de producción de la zona recomendando la reorientación hacia el ganado ovino, abandonando la producción agrícola dadas las variaciones climáticas de la región. Por otra parte en 1878 logró que se estableciera en Rawson la primera escuela pública favoreciendo la argentinización de los inmigrantes. Este marino fue la primera autoridad representante del Estado argentino en la zona del Chubut.

Ramón Lista siendo gobernador de Santa Cruz asesoró al gobierno nacional para que la colonia de Deseado fuera disuelta. Un decreto del 14 de septiembre de 1887 así lo dispuso. La Armada no obstante dejó en funcionamiento la Subprefectura como único asentamiento humano en el lugar. Este apoyo permitió que un importante grupo de residentes optara por quedarse en el lugar y unos años más tarde se organizara y desarrollara un nuevo conglomerado urbano. Tanto

el primer gobernador del Territorio de la Patagonia, el ya mencionado coronel Barros, en 1881, como el segundo del Territorio de Santa Cruz, Ramón Lista, asesoraron desactivar colonias o no fomentar la población al sur del río Negro. Mientras tanto la Armada disiente e instrumenta servicios de transportes navales para apoyarlas.

El vapor *Villarino*¹³⁰ será un paladín en este sentido. Hasta su naufragio navegó permanentemente por las aguas sureñas transportando materiales y personas. Su actividad reviste tanta importancia que en la Memoria del Ministerio de Guerra y Marina de 1881 merece un anexo especial.

El *Villarino* inauguró sus viajes trasladando de Francia a Buenos Aires los restos del Libertador General San Martín en 1880. De inmediato comenzó a prestar apoyo a los puertos del sur. Estuvo en servicio 18 años y realizó 101 viajes redondos a la costa sur. Se hundió cumpliendo sus funciones en la bahía de Camarones en 1899.

Desde la instalación de las primeras Subdelegaciones de Marina los transportes de la Armada fueron el único sostén de aquellos embriones de las actuales ciudades patagónicas. A partir de 1884 se establecieron líneas permanentes regulares que aún se mantienen.

En 1888 se creó la División Transportes de la Armada dada la ausencia de intereses privados en esta actividad por la escasa carga en los viajes de regreso. Dentro del vital apoyo que las poblaciones recibían de dicha Institución, desempeñaban un rol preponderante los buques llamados de “*estación*”, que perteneciendo a la Armada eran asignados a las autoridades del puerto para su propio sostén, e incluso, cuando estos últimos se desarrollaron como ciudades, les fueron transferidos totalmente como ocurrió con el transporte *Ushuaia*, que por decreto del 4 de diciembre de 1895 fue asignado a la gobernación de Tierra del Fuego. El texto especificaba: “*No existiendo en Tierra del Fuego caminos para comunicar a Establecimientos, se pasa el Transporte Ushuaia a depender del Ministerio del Interior a órdenes del gobernador de Tierra del Fuego*”¹³¹. Un decreto del 22 de enero de 1896 aprobó el reglamento de Transportes dependientes de la Intendencia de la Armada haciendo referencia a que deben efectuar las navegaciones hacia el sur como “*un servicio público*”¹³².

130 Ver Ilustraciones PartII.

131 Colección de Leyes y Decretos Militares – Op Cit.

132 *Ibidem*.

Descubrimiento de los yacimientos de carbón en la zona del río Turbio

Hacia fines de 1886 se encontraba en Río Gallegos el teniente de fragata Agustín del Castillo. Debía efectuar trabajos hidrográficos en la zona y estaba esperando la llegada del instrumental necesario.

La región, en particular la más contigua a la cordillera, era explorada permanentemente por buscadores de oro. Algunos eran aventureros, y otros más preparados como es el caso de Nicolás Dávila, que fuera ayudante de Moyano en la Subdelegación Marítima de Santa Cruz en 1878. Dávila trabó amistad con del Castillo, permitiéndole acompañar su próxima expedición sin costos.

Salieron en enero de 1887, eran nueve personas. Después de unos días de marcha, aprovechando el encuentro con dos personajes peculiares conocedores de la región, se separó de Dávila quién iba hacia Lago Argentino, y prosiguió hacia el seno de Última Esperanza. Encontró vestigios de carbón en el Cerro Dorotea, y fue bautizando los diferentes accidentes geográficos. Los nombres que luego de trazar los límites quedaron del lado argentino fueron cambiados. Del lado chileno aún subsiste el bautizado Lago Toro.

Por otra parte del Castillo estaba convencido de que, en los términos que fijaba el Tratado de Límites de 1881, el Pacífico bañaba tierras argentinas. Además de los registros oficiales sus experiencias y opiniones fueron expuestas en una conferencia dada por él en el Instituto Geográfico Argentino el 17 de agosto de 1887.

Al año siguiente este mismo Instituto lo envió a una nueva exploración en una zona próxima a la anterior, que duró prácticamente todo el año 88. Al finalizar, y como consecuencia de lo vivido en la campaña, su salud se debilitó y falleció en enero de 1889.

En Tierra del Fuego

Como ya viéramos el gobierno argentino dio un fuerte impulso, a partir de 1877, a la actividad marítima en el Atlántico Sur, y dispuso una serie de medidas entre las que se encuentran la instalación de ayudas a la navegación, estudios hidrográficos y simultáneamente, y en toda oportunidad, ejercer actos de soberanía.

Para la misma época se autoriza la ejecución de expediciones, algunas de ellas privadas y otras incluso científicas de carácter internacional, apoyadas por la Armada, como cuando en 1882 se

permitió el trabajo de observadores europeos y norteamericanos que viajaron a las regiones australes argentinas para ver el paso de Venus por el Sol.

En 1881 se aprobó la ejecución de una expedición que fue conocida como Expedición Austral Argentina, o Expedición Bove, por haber sido designado como Director Científico de la misma el teniente de la Armada Italiana Giácomo Bove.

Un decreto del 22 de octubre de ese año disponía la participación de la cañonera *Uruguay* y la goleta *Cabo de Hornos*. La primera no pudo zarpar pero la segunda se destacó con 60 hombres bajo el comando del teniente coronel Luis Piedra Buena. Tenía objetivos muy ambiciosos. La Memoria del Ministerio de Guerra y Marina de 1882 manifiesta que estaban autorizados, en caso de disponer de tiempo luego de finalizar las tareas asignadas, a reconocer "... *las tierras situadas más al Sur del Cabo de Hornos...*"¹³³.

La expedición no alcanzó a satisfacer todas las expectativas pero fue de utilidad para explorar Tierra del Fuego y la zona de Río Gallegos, y recomendar lugares para asentar poblaciones.

En 1884 zarpó una nueva expedición al sur. Al comando del coronel de Marina Augusto Lasserre, se organizó con la cañonera *Paraná*, el transporte *Villarino*, el pequeño transporte *Comodoro Py*, y los cúteres *Bahía Blanca*, *Patagones* y *Santa Cruz*¹³⁴. Este último bajo el comando del Capitán Villarino de quien habláramos unos párrafos atrás. Su misión era instalar faros, ayudas a la navegación y dos Subprefecturas, y verificar asentamientos ilegales en las costas.

El texto del decreto firmado por el presidente Roca y refrendado por el ministro Victorica es relevante para el tema que aquí estamos abordando. El mismo es de fecha 24 de septiembre de 1883 (lleva el número 1848), y en un muy breve Considerando dice:

"... habiendo desaparecido las causas que han obstaculizado hasta el presente la instalación de las Subprefecturas de la Tierra del Fuego e Isla de los Estados, es indispensable designar el personal militar y material naval que deben concurrir a realizar aquella operación a la vez que practicar el recono-

133 Tomo II, pág. XXI.

134 El decreto que disponía esta operación especificaba textualmente, en su artículo 2º, "...destínase la cañonera *Paraná*, el buque-escuela de marineros corbeta *Cabo de Hornos*, el transporte *Villarino*, y el cúter *Santa Cruz*, los que deberán operar bajo el mando militar del coronel de la Armada D Augusto Lasserre."

cimiento y estudio de las costas orientales de la Patagonia.” En el artículo 7 resuelve: “*Independientemente de los objetivos de la expedición que se relacionan con la instalación de las Subprefecturas el jefe de ellas auxiliado por los comandantes de los buques a sus órdenes, hará estudio sobre faros, balizas y al propio tiempo practicará reconocimiento de los depósitos de guano, fosfatos, salitres, etc. y puntos apropiados para la pesca y faeneo de penguines (sic) en las costas marítimas de la Patagonia y Tierra del Fuego.*”

Una vez más un documento oficial proclama el interés argentino en los recursos naturales de la región.

El 25 de mayo Lasserre inauguró el faro de San Juan de Salvamento en Isla de los Estados -el primer faro marítimo argentino. Construyeron y dejaron en servicio las instalaciones para el funcionamiento de una Subprefectura, efectuaron estudios naturistas en la isla, y en septiembre se dirigieron a Ushuaia.

Allí funcionaba desde 1869 una Misión religiosa anglicana. Estaba a cargo del reverendo Thomas Bridges¹³⁵, quien los recibió muy bien y mantuvo una excelente relación con Lasserre en primer término y con las autoridades navales en adelante. La única imposición al religioso fue que cambiara la bandera tricolor, similar a la británica, por la argentina. Así lo hizo.

En un artículo publicado en el diario *La Prensa* el miércoles 27 de octubre de 1884, se relata con ciertos detalles lo acontecido en Ushuaia. Es interesante leer allí:

“Mister Bridge se puso a las órdenes del jefe de la División felicitándole por su feliz arribo y manifestándole los deseos de que el gobierno nacional sea más feliz en la toma de la posesión de la Tierra del Fuego, que lo fue en la Pampa¹³⁶, manifestándose dispuesto a continuar su misión civilizadora empezada por el mártir Allan Gardiner y seguida con buen éxito por él desde 14 años”.

En el informe oficial, elevado al Ministro de Guerra y Marina, Lasserre se refiere al lugar donde arribó diciendo “...*en el puerto de Oshovia (en donde de muchos años atrás se halla establecida la Misión Inglesa de la*

135 Ver Ilustraciones Parte II.

136 Negrita del autor.

Tierra del Fuego)...”¹³⁷. En este mismo informe el comandante de la expedición deja expresa constancia que en su visita a Punta Arenas fueron recibidos por el gobernador y su familia con suma “*delicadeza y cordialidad*“. También hace referencia al apoyo que deben brindar los buques de la Armada a las poblaciones de la región y que ha dejado al transporte *Comodoro Py* para que sirva de buque apoyo “*entre Punta Arenas, isla de los Estados y Canal Beagle*”.

La Subprefectura fue construida puerto de por medio con la Misión. Aparentemente la decisión habría sido tomada procurando dificultar el contacto entre algunos de los hombres, de malos antecedentes, pertenecientes a dicha dependencia, y los indios y sus familiares que estaban siendo educados en ella. En el mismo artículo de *La Prensa* que citáramos anteriormente se decía:

*”El coronel Lasserre tuvo una feliz idea, resolviendo fundarla [se refiere a la Subprefectura] puerto por medio con la colonia, pues así no neutralizará la influencia moral que ejerza la misión sobre los indios con los ejemplos poco edificantes que pudieran dar esa recua de atorrantes que se sacan de los caños de la capital para fundar aquellos establecimientos”*¹³⁸.

El 12 de octubre se inauguró la dependencia naval, quedando a cargo del capitán Carlos Méndez. Este día ha sido adoptado como fecha de fundación de la ciudad de Ushuaia.

En el acta de inauguración de la Subprefectura Lasserre dice “...*declaro solemne y oficialmente inaugurada la primera Subprefectura en estos territorios, que representará en ellos la autoridad Argentina y ejercerá nuestra propiedad...*”¹³⁹.

Finalmente Lasserre le deja una orden por escrito a Méndez (a cargo de las dos Subprefecturas, de isla de Los Estados y Ushuaia) para que evite que su personal pase al oeste del arroyo que los separa de la Misión y que evite todo contacto a fin de asegurar “... *el desarrollo de la colonización pastoril...*”.

Los indios fueron los únicos autorizados a cazar lobos marinos, en toda época, ya que constituía su única fuente de supervivencia por

137 Memoria del Ministerio de Guerra y Marina – 1884- Apéndice pág. 503.

138 Negrita del autor.

139 Memoria 1884, Op Cit, Apéndice B.

cultura ancestral. Esto responde a un pedido personal de Bridges a Lasserre en el que también le agradece la tela donada para fabricar la bandera argentina y asegura que el apoyo que recibirá de los buques que regularmente visitarán la zona permitirá desarrollar la región, y mejorar la calidad de vida de los “*fueguinos*” a través de las comunicaciones que se le facilitarán “*con el mundo*”.

Sólo se conserva en original el acta de instalación de la Subprefectura firmada por los asistentes y la invitación en castellano e inglés enviada al reverendo para la ceremonia¹⁴⁰.

La ley N° 1532 que subdividiera la Patagonia en cinco gobernaciones de territorios nacionales, entre ellos el de Tierra del Fuego, fue promulgada casi simultáneamente con la fundación de Ushuaia en octubre de 1884. Como ya dijéramos el primer gobernador fue el capitán de Marina Félix Paz quien en 1885 pidió que se declare a esta ciudad capital del territorio nacional y así lo dispuso un decreto del 27 de junio de ese año.

La ley N° 1838, sancionada en 1886, concedió al “*ciudadano argentino D. Tomás Bridges una área de ocho leguas cuadradas en la Gobernación de Tierra del Fuego sobre el Canal de Beagle entre 66°49’ y 67° 30’ de longitud Oeste de Greenwich, pudiendo estar comprendidos en el área la isla Gable y los islotes circundantes*”¹⁴¹. Fundamentando su pedido de tratamiento sobre tablas de este proyecto de ley, el senador Aristóbulo del Valle dijo:

“He tenido una doble razón para solicitar se trate sobre tablas este tema, una de carácter público y otra de carácter general. Esta es no dejar de aprovechar la primera iniciativa que toma el Gobierno Argentino para poblar los territorios del extremo sud del país y atraerlos a las condiciones de país civilizado, sin recurrir a los medios de la guerra, siempre tan deplorables. La otra razón es que poseo informes sobre el Sr. Tomás Bridges como hombre excepcional. En Tierra del Fuego no hay sino 900 habitantes y esto basta para demostrar la abnegación que reclama el ir a establecerse en tan remotos lugares. El Sr. Tomás Bridges se establecerá como propietario argentino, a pesar de ser de origen inglés, a su alrededor se formará una pequeña colonia de aborígenes demostrando la posibilidad de civilizar al último de los salvajes y ofreciendo a

140 Ver Anexo Documental – Documento N°8.

141 Diario de la H.C. Senadores sesión del 28 de septiembre de 1886, pág. 481.

la navegación futura un centro de recursos cuya importancia apreciarán los señores senadores... ”¹⁴².

Los descendientes de Bridge habitan en Puerto Harberton, sobre el Canal Beagle, y mantienen una estrecha relación con la Armada Argentina, único apoyo y medio de evacuación que tuvieron por más de un siglo.

En 1886 se efectuó otra expedición que recorrió buena parte de la Isla Grande del lado argentino. Fue trasladada desde Buenos Aires por el transporte *Villarino*, previa escala en Carmen de Patagones donde embarcaron 25 hombres del Regimiento 2 de Caballería y el párroco de la ciudad, el padre José Fagnano. La expedición terrestre fue conducida por el Oficial Mayor del Departamento de Marina, del Ministerio de Guerra y Marina, don Ramón Lista a quien ya hemos mencionado más arriba.

En 1890 el teniente de fragata¹⁴³ Eduardo O'Connor recorrió la Isla Grande y propuso radicar una población en el emplazamiento actual de la ciudad de Río Grande. En 1892, ahora teniente de navío, O'Connor exploró nuevamente la Isla y reconoció el río Grande a bordo del vapor *Golondrina*. En su expedición por la Isla fue acompañado por el teniente de fragata Vicente Montes y el alférez Alfredo Malbrán. Bautizaron como se lo conoce actualmente al lago Fagnano, en homenaje al sacerdote saleciano que se había instalado en Tierra del Fuego y tanto hizo por ella¹⁴⁴.

El incremento en la actividad en los escenarios del sur se refleja claramente en las Memorias del Ministro de Guerra. En el tomo III de la presentada en 1884 se detallan todas las exploraciones y estudios hidrográficos desarrollados. Se presentan al Congreso los informes cla-

142 *Ibíd.*

143 A partir de la ley 1809 del 25 de setiembre de 1886 los marinos utilizaron sus propios grados jerárquicos.

144 Nació en Italia en 1844 y arribó a la Argentina en 1875. Estuvo destinado en la zona de San Nicolás de los Arroyos y Carmen de Patagones. Participó de la Campaña al Desierto. En 1886 llegó a Tierra del Fuego con Ramón Lista y dedicó el resto de su vida a la evangelización de los indios de la Patagonia y muy especialmente de la Tierra del Fuego. Se radicó en Puntas Arenas. Cuando enfermó viajó a Santiago de Chile donde falleció el 18 de Septiembre de 1916 a los 72 años de edad. Sus restos descansan en la catedral de Punta Arenas.

borados por los jefes de dichas expediciones, fechados entre fines de 1882 y principios de 1883. Así encontramos el correspondiente a la exploración del río Limay conducida por el teniente coronel Obligado, el del viaje de capitán Moyano a Santa Cruz y Deseado, el viaje de la *Cabo de Hornos* al sur y a Tierra del Fuego al comando de teniente coronel Piedra Buena y el de la expedición científica a cargo de Giacomo Bove, que incluye un reconocimiento a la Misión anglicana de Ushuaia.

Por otra parte el interés por la actividad queda evidenciado porque además de los informes oficiales, elaborados con mucho detalle en las Memorias, se incluyen ciertos intercambios epistolares entre autoridades.

La expedición que comandara Bove normalmente no es tenida en cuenta en los análisis históricos, sólo es mencionada en algunos escritos, pero sus opiniones fueron muy valiosas y atendidas por el gobierno. En una nota fechada el 6 de junio de 1884, dirigida al Subsecretario de Marina, Dr. Mariano Marcó, Bove daba opinión contraria a la instalación de una colonia penal en Tierra del Fuego, porque las probables fugas de presos podrían derivar en incidentes con Chile si se optara por instalarla en *“el fondo del Beagle”*, y además incomodaría a la Misión. También aconsejaba no hacerlo en Isla de los Estados porque sus características geográficas no permitirían su autoabastecimiento.

*“El enviar penados á aquella isla, a pesar de los graves gastos que produciría al Tesoro público, sería fomento de grandes trastornos y continuos barullos entre ellos, porque estarían bajo el influjo de una continua ociosidad”*¹⁴⁵.

Es necesario recordar que aproximadamente diez años después se instaló en la isla una cárcel, y que en 1902 se produjo una masiva fuga de reclusos, con varios muertos y desaparecidos. En 1896 se aprobó la construcción de otro presidio en Ushuaia para reemplazar a la primera y alojar a los condenados más peligrosos y para los reincidentes. En 1902 comenzó su construcción.

En otra nota fechada el 5 de junio de ese año 1884, incluida en la Memoria citada, Bove responde al pedido de informe sobre el mejor lugar para instalar subprefecturas o colonias diciendo: *“...de otra importancia es la Bahía de San Sebastián. No hablo de ella bajo el aspecto*

145 Nota transcrita en el Tomo I de la Memoria del Ministerio de Guerra y Marina de 1884.

marítimo sino comercial”. Dice que los terrenos son muy adecuados para la ganadería y que los chilenos ya ocupan Bahía de Gente Grande y la de Lomas y por lo tanto “*sería indispensable políticamente que la República Argentina contrapusiese una colonia á la bahía de San Sebastián...*”¹⁴⁶.

La función colonizadora de las expediciones que hemos analizado en este capítulo queda reflejada en la nota que la Comisión de estudio para instalar las Subprefecturas de Tierra del Fuego e Isla de los Estados eleva al Ministro de Guerra y Marina. Esta nota preparada por Lasserre, de fecha 25 de octubre de 1883, contiene un informe muy detallado en el que da cuenta de los recursos económicos necesarios y hasta de los materiales más pequeños. También solicita que el personal que va a quedarse en dichas dependencias pueda trasladarse con la familia y que el Estado afronte los gastos de radicación y alimentación. Expresan textualmente: “*Juzgamos también, Señor Ministro, que la instalación de iniciativa de cada una de las Subprefecturas, debe ser razón de fundación de un pequeño pueblo...*”.

Llama la atención que al referirse a los animales que necesitará dicha dependencia exprese que “*...podrían importarse*”¹⁴⁷ de las vecinas islas Malvinas¹⁴⁸.

Por otra parte no caben dudas que el coronel Lasserre al hacerse cargo de la expedición y comenzar su organización ya sabe que va a fundar dos colonias; de lo contrario no analizaría aspectos urbanos como la ubicación y tamaño de los cementerios.

La relevancia de este tipo de dependencias oficiales queda también expuesta cuando en la sesión de la Cámara de Diputados desarrollada el 4 de octubre de 1883, para analizar la ley de presupuesto nacional, el diputado por San Luis, Cristóbal Pereira, propuso agregar a la lista de subprefecturas a habilitar dos más, diciendo en su exposición; “*... hemos llegado hasta el río Gallegos y la jurisdicción de la República Argentina alcanza hasta la isla de Los Estados y el cabo de Hornos (...)* Creo que es conveniente, pues, situar una en la Tierra del Fuego y otra en la Isla de Los Estados. Los informes últimamente recibidos nos dan a conocer la necesidad suprema que existe de que la nación eche una mirada a esos puntos lejanos de los centros principales de la población de la República Argentina. El gobierno

146 Ibídem pág. 202.

147 Negrita del autor.

148 *Ushuaia* –en español e inglés– Museo Marítimo de Ushuaia, Lic Carlos Pedro Vairo.

*debe tomar posesión de hecho, con estas Subdelegaciones, de esos puntos, para evitar la mala voluntad con que generalmente se acepta las posesiones que sólo se tienen de derecho*¹⁴⁹.

Esta afirmación posee un gran valor. A diferencia de aquel diputado que desconocía una ley del año anterior, en esta se ve una total comprensión de la situación y del riesgo que se corría. Recordemos que dos años después el Congreso de Berlín validará todas las posesiones de hecho.

La fundación de la Subprefectura de Ushuaia es un caso particular del que puede desprenderse mucha información analizando los acontecimientos históricos ya que las fuentes primarias no han podido ser halladas en su totalidad.

En el archivo del Museo Marítimo de Ushuaia, en la capital fueguina, al cual el licenciado Carlos Vairo, ha dedicado un esfuerzo encomiable que se ha materializado en un éxito rotundo, se pueden ver las cartas cursadas entre Lasserre y Bridges y de las que se desprenden muchos de los conceptos vertidos en esta exposición. No obstante queda un punto no dilucidable con la documentación disponible: la razón del lugar del emplazamiento de la nueva Subprefectura.

En el decreto, que transforma en acción lo dispuesto en la ley de presupuesto de 1883, se resuelve instalar Subprefecturas en Tierra del Fuego e Isla de los Estados, pero sin especificar el lugar preciso.

Desde el punto de vista de la seguridad de la navegación y rescate de naufragos –función primaria de dichas dependencias navales- la bahía de Ushuaia no era la más apropiada por estar alejada de las rutas de navegación, a tal punto que muy poco después se instaló otra subprefectura en Bahía Buen Suceso para atender sus responsabilidades específicas. No obstante en ese lugar funcionaba desde 1869 la misión anglicana que en el año que estamos analizando contaba con 330 pobladores y estaba muy próxima a la flamante frontera chileno argentina. Por otra parte su actividad, religiosa al menos, era muy tenida en cuenta en Londres a tal punto que el antecesor de Bridges, el reverendo Waite Stirling, fue llamado a Inglaterra para ser consagrado obispo.

Los documentos que contienen los informes de la Comisión asesora para la instalación de estos organismos –que mencionáramos unos párrafos más arriba- no dice nada expresamente sobre Ushuaia.

149 Diario de Sesiones de la HC de Diputados 1883.

La decisión tomada, la forma de ejecutarla –con la presencia simultánea de cuatro unidades de la Marina de Guerra, la participación de la población de la Misión y el desarrollo de la ceremonia- y los textos de las cartas de invitación, de agradecimiento y felicitaciones entre el comandante de la fuerza naval y la autoridad misionera anglicana, confirman que, pese a no ser un lugar adecuado para la función específica, Lasserre instaló la Subprefectura allí por razones políticas. La Misión era apoyada desde Punta Arenas y Malvinas, el correo utilizaba estampillas de la República de Chile¹⁵⁰, allí no residía nadie de nacionalidad argentina y se trataba de una isla sin ninguna presencia oficial argentina. Además de los intereses que pudiera tener Chile es necesario tener presente el expansionismo ultramarino europeo que para entonces estaba en pleno apogeo.

No se puede confirmar ni rechazar la existencia de instrucciones verbales o escritas que se hayan perdido. La expedición tuvo todas las características de una operación netamente militar, comenzando con la planificación, continuando con los medios humanos y materiales empleados y terminando con el detalle que las instrucciones finales le fueron entregadas al comandante en un sobre cerrado que sólo pudo abrir una vez que zarpó rumbo al sur.

Con la instalación de la Subprefectura de Ushuaia podemos dar por finalizada una primera etapa de esta maniobra de ocupación de los espacios. A partir de aquí comienza otra que demanda otro ritmo y mayores plazos de ejecución. Nos referimos a la consolidación de esos polos de desarrollo poblacional y a su sostenimiento procurando que no ocurriese, como en tantas otras oportunidades, que lo inhóspito de la región y la falta de preocupación del gobierno desencadenaban su abandono.

El tema se instala entre las preocupaciones de gobierno que en numerosos documentos expone su idea general insistiendo en que el mejor medio para este fin es el naval. El general Eduardo Racedo, Ministro de Guerra de Juárez Celman, reclama, en la Memoria presentada en 1888, contar con mayor cantidad de unidades navales con el objeto de proteger los intereses ubicados en extensas costas marítimas y fluviales evitando la explotación de recursos en forma clandestina “...y fomentando el desarrollo en las distintas poblaciones que se levantan y

150 Recién se comenzaron a usar sellos oficiales argentinos en los primeros años del siglo XX. Es decir el correo en territorio argentino utilizaba sellos de otro país.

*levantarán sobre las costas de nuestros mares.*¹⁵¹. Y además para atender “...las exigencias de nuestra vasta **civilización marítima**¹⁵² que empieza a desenvolverse con energía en las regiones australes.”

La instalación y sostenimiento de poblaciones en el interior de la Patagonia era muy complicado y por ello los asentamientos se efectuaron en primer término en la costa y desde allí se fueron desprendiendo tierra adentro. En 1891 estaban en funcionamiento las Subprefecturas de Bahía Blanca, Patagones, Chubut, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos, Isla de los Estados, Bahía Buen Suceso y Ushuaia. Todo el litoral atlántico con organismos oficiales del Estado argentino.

En el mensaje de apertura de las Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional, el Presidente Pellegrini dijo en 1892: “*Nuestras costas, antes desamparadas, se colocan ya en condiciones exigidas por nuestros progresos*”¹⁵³.

Los lazos con el puerto nunca se rompían porque constituían la única vía para obtener el apoyo necesario para sobrevivir. Esto perduró hasta el siglo XX, cuando se construyó la ruta nacional N° 3 que va desde Buenos Aires hasta Ushuaia. Como referencia de las facilidades de otro transporte que no fuera el marítimo podemos mencionar que hasta 1920 la única posibilidad que tenía Carmen de Patagones de conectarse vía terrestre con Bahía Blanca era una diligencia semanal. En una de las ilustraciones de la Parte II podemos ver que las líneas férreas que se construyeron entre finales del XIX y comienzos del XX parten de uno de los puertos que hemos mencionado y corren en forma paralela hacia el interior del territorio¹⁵⁴.

Hemos puesto en evidencia estas primeras expediciones argentinas realizadas por medio de un intenso uso de la Armada porque constituyeron la puesta en marcha de la estrategia nacional para integrar todo su territorio al ejercicio pleno de sus poderes. Constituyeron verdaderas hazañas que son prácticamente desconocidas pese a responder a un exitoso plan de gobierno.

151 Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, Imprenta y Estenográfica de Buffet and Bosch, Buenos Aires, 1888, pág. 6.

152 Negrita del autor.

153 Diario de Sesiones de la HC de Senadores – 1892 Tomo I.

154 Más allá de las características geográficas de la región, el tendido paralelo, no integrado a la red nacional, de las líneas ferroviarias constituyó una traba más en la plena integración de dichos territorios a la economía nacional.

En la Patagonia había asentamientos extranjeros, el más importante por su población y producción, era Malvinas. Así como arribaron los galeses a Chubut, lo hicieron los ingleses a Tierra del Fuego y los franceses en dispersos y pequeños asentamientos costeros que explotaban pingüinos y guano.

Como ya dijéramos cuando los chilenos se asentaron en Fuerte Bulnes, en el estrecho de Magallanes, llegaron pocos días antes que lo hiciera una expedición francesa que iba a instalar una colonia. Recordemos que era la época del furor expansionista ultramarino europeo y que después del Congreso de Berlín se había avalado explícitamente la ocupación de territorios extra europeos. Son los años de las exploraciones en el África, en las regiones ártica y antártica, en Asia y Oceanía, acompañadas del reclamo y posesión de aquellos territorios no ocupados efectivamente por un Estado.

El interés por los espacios del escenario que estamos estudiando estaba dado, además de las riquezas costeras, porque había información que en la zona de los lagos cordilleranos había oro. Algunos de los exploradores que emitieron informes escritos, oficiales o no, dan cuenta de ello. Moyano trajo muestras de carbón y de oro. Quiénes acompañaron a del Castillo en una parte de la expedición hacia el río Turbio buscaban este metal precioso.

Probablemente la influencia de publicaciones conteniendo comentarios muy críticos para las características de la región patagónica, como la volcada en los informes del Captain P. Parker King, o la famosa y lapidaria expresión de *Tierra Maldita* dada por Darwin luego de explorar la zona, operando desde el HMS *Beagle*, hayan desalentado a la corona victoriana a instalarse allí con colonias definitivas como lo hizo en otros continentes o lugares de América.

En realidad, concretamente, en Inglaterra y Gales, se fomentaba la emigración a Canadá o Australia, y no la Argentina.

*“The British emigration commission had issued a warning in February 1870 against going to Argentina where, it said, several Britons as well as other foreigners had been murdered”*¹⁵⁵.

155 “La comisión de la emigración británica emitió una advertencia en febrero de 1870 en contra de ir a Argentina, donde, dijo, varios británicos, así como otros extranjeros han sido asesinados”. GRAHAM-YOOLL, Andrew; *The forgotten colony. A history of the English-Speaking Communities in Argentina*; L.O.L.A., Buenos Aires, 1999, pág. 166.

No obstante, tenían interés en la zona austral del Atlántico Sur por su gran importancia estratégica, comercial y militar. En lo comercial ya hemos mencionado en la primera parte de este trabajo la necesidad de utilizar la ruta del Cabo de Hornos para acortar los días de navegación hasta el Pacífico. Y en lo militar, la *Royal Navy* había armado una red de estaciones de abastecimiento de carbón para otorgar mayor libertad de acción a sus unidades desplegadas en todo el mundo, y Malvinas era vital en este sentido.

Las maniobras del gobierno argentino que acabamos de revisar le permitieron integrar efectivamente la Patagonia y evitar que otras amenazas por parte de terceros actores se transformaran en un hecho consumado, no reversible.

Instalación de faros y señales marítimas

Una de las responsabilidades que tiene un estado ribereño son las señales marítimas y las ayudas a la navegación. Su instalación y mantenimiento es una acción de Estado y por lo tanto afirma jurisdicción.

En 1872 y 1874 se trató en el Congreso argentino¹⁵⁶ el tema de la instalación de faros en el litoral argentino, pero pese a hablarse de la “*costa Sud*” se referían al sur de la provincia de Buenos Aires. La modalidad imperante era concesionar el servicio, y de la recaudación que lograba el concesionario por el uso de faros, balizas y boyas, el Estado recibía un canon. En el debate de la ley de 1872 se intercambiaron opiniones acerca de la utilidad del sistema de concesiones y su implementación. El diputado Garrigós presentó un oferente pero como no contaba con suficientes garantías se decidió que el Estado continuara con la tarea. En el proyecto de ley presentado por Garrigós se daban detalles de los montos a pagar y de las excepciones. Todas eran referidas al Río de la Plata y sus afluentes¹⁵⁷. No encontramos nada respecto a costas en el Atlántico. Ni siquiera alguna simple propuesta de cierto plan de trabajos o reinversiones.

El 13 de junio de 1877 se sancionó la ley N° 842 asignando cinco mil pesos de “*las rentas generales*” para el estudio de instalación de faros y

156 Diario de Sesiones HC de Diputados. 1872 – Tomo Único pág. 28 y 72. Y 1874 Tomo I pág. 565 y 610.

157 *Ibidem* pág. 73.

balizas en “...las costas, puntas y ríos de la república, debiendo comenzar por las costas del Sud del Puerto de Buenos Aires”. Posteriormente en 1883¹⁵⁸ se aprobó la ley N° 1390 autorizando a invertir otra suma para la misma tarea.

En el diario de sesiones de la H.C. de Senadores correspondiente al año 1888 tratando nuevamente, después de varios años, la instalación de señales marítimas por parte de terceros, el Senador Derqui decía:

*“...existen dos leyes una de junio de 1877, por la que se autoriza al Poder Ejecutivo para hacer practicar con los elementos de la Escuadra, los estudios necesarios para dotar de faros a los puertos y costas de la Republica, debiendo empezar por los de la parte sur. Luego otra de 1883 que sancionó una ley autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta \$1.000.000 en la construcción de faros...”*¹⁵⁹

y agregaba que el Ministro de Guerra había informado al Congreso que se estaban por iniciar las instalaciones de referencia y por lo tanto aconsejaba que no se concesionara a terceros la explotación del servicio. Así se hizo.

Este debate nos muestra dos hechos importantes para tomar e incorporar al razonamiento estratégico que estamos siguiendo. El primero es que, pese a existir ofertas de empresas privadas, se le asignan a la Armada las responsabilidades del estudio, instalación y mantenimiento de faros y balizas. Y el segundo es que si se presentan capitales privados con intención de hacerse cargo de la tarea es porque indudablemente comenzaba a haber actividad marítima en las costas argentinas y las mismas eran supervisadas por el gobierno de tal manera que asegurarían el pago de los impuestos correspondientes. Ya no era tierra de nadie, ahora se presentaba como una zona productiva en la cual el Estado argentino ejercía derechos.

Durante los años que ocupan estas páginas se instalaron seis faros marítimos. Un hecho curioso se suscitó en relación con el ubicado en Monte Hermoso. Debía ser mejorado y, como los fondos asignados no alcanzaron para los materiales, Bartolomé Cordero, Jefe de la Escuadra en Evoluciones, ordenó levantar una suscripción voluntaria en cada buque que no debía exceder de un peso moneda nacional para

158 Ibídem – Año 1883, Tomo II pág. 1263.

159 Diario de Sesiones HC de Senadores – 1888 – pág. 68.

oficiales y cinco centavos para cada individuo de maestranza y marinearía. Se juntaron 323,80 \$m/n y se completó el trabajo.

El contraste en este aspecto entre lo actuado por los gobiernos, antes y después de 1874, es considerable. Mientras que en los años anteriores a dicha fecha no encontramos ninguna referencia a la instalación de faros en las costas atlánticas, ni siquiera a la necesidad de preverla, a partir de allí el interés aumenta y se traslada a hechos concretos que materializan la presencia del Estado argentino en las costas patagónicas.

A lo largo de este capítulo hemos citado muchas veces a buques argentinos que fueron incorporados a la Marina respondiendo a la concepción estratégica fluvial de Sarmiento. Hemos visto cómo el gobierno argentino, habiendo adoptado una decisión estratégica, recurrió al medio más adecuado disponible en cada momento para comenzar a plasmarla en acciones concretas. Y ese medio fue la Armada.

La actividad de esta Institución –de la que hemos extractado los acontecimientos más importantes y que han tenido consecuencias cuyos efectos se hacen sentir hasta el día de hoy- representó la única presencia del Estado argentino en el escenario en disputa.

Una vez completada la conquista del Neuquén el Ejército Argentino se mantuvo en la línea de fortines a lo largo del Negro y el Limay, y efectuó algunas expediciones como la del general Vinter que alcanzó el Deseado. Pero allí –como ocurriera con el Valle del río Negro- hacía varios años que había presencia argentina a través del instrumento naval que hasta había facilitado la radicación de indígenas próximos a sus dependencias costeras.

Si comparamos la cantidad de asentamientos oficiales o privados, pero con autorización del Estado, que existían antes y a partir de 1874 la diferencia es sumamente abultada y da pauta cabal de la inclusión entre los más altos intereses nacionales de aquellos asentados en la Patagonia.

La actividad legislativa comienza a ocuparse del tema. Aquella apatía de cuatro leyes sobre 653 se ve totalmente superada. Y, se cite en el texto de las leyes o no, cualquier actividad que se emprendiera en la región tenía, directa o indirecta, dependencia de la Armada. De no haberse recurrido al empleo de los medios navales las actuales provincias argentinas de Santa Cruz y Tierra del Fuego hubieran pertenecido a la República de Chile.

Los asentamientos, exploraciones, instalación de faros, control policial y otros actos de gobierno fueron parte de la estrategia desa-

rollada para conducir exitosamente este conflicto. Constituyeron la maniobra estratégica que permitió integrar la Patagonia a la República Argentina.

La Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1882 es uno de los documentos más rico en información, sobre hechos e ideas, de todos los consultados. Tomaremos unos párrafos del Ministro Victorica como expresión concreta de la concepción estratégica desarrollada:

“Con verdadera satisfacción puedo anunciar nuevamente al Honorable Congreso, que la Armada, á la vez que se organiza mejorando su instrucción y disciplina, sigue ejecutando trabajos de la mayor importancia para la navegabilidad de los ríos interiores y para facilitar el acceso de los puertos del Atlántico al comercio exterior. Esto importa decir que llena cumplidamente y en cuanto es posible, la misión que le está asignada en tiempo de paz, concurriendo eficazmente al desenvolvimiento de nuestros progresos. (...) Es indudable que hay pocos países en que esté reservado á la marina un porvenir más brillante y laborioso que el nuestro.

La configuración del suelo argentino, limitado al este por trece grados geográficos de litoral fluvial y veintidós de costas, nos coloca en la disyuntiva de hacernos, en un plazo mas ó menos largo, un país marítimo, ó renunciar á toda aspiración de engrandecimiento futuro. Cerca de dos mil quinientas millas perimétricas de ese vastísimo sistema están bañadas por el Océano Atlántico, el ancho espacio en que se operan las corrientes del progreso contemporáneo, y no podríamos abandonarlas por mas tiempo al azar de los acontecimientos sin mostrarnos moralmente incapaces de poseerlas. La indiferencia en estas materias importa la abdicación, porque no se conciben derechos sin deberes, ante el juicio de las naciones.

La República Argentina necesita entonces apoyarse en el mar, no solamente para sostener su papel futuro en la política de América, sino también para asegurar la prosperidad de su comercio, sin las dependencias y los tributos que son consiguientes á las posiciones geográficas mediterráneas”¹⁶⁰.

En el próximo capítulo veremos que paulatinamente –como parte del desarrollo de la concepción estratégica- los sucesivos gobiernos argentinos fueron adecuando el poder naval, que acompañaba y apoyaba las acciones sobre el territorio continental, para el logro de los objetivos nacionales fijados dentro de la estrategia pacifista como marco de todo interaccionar.

160 Ver Anexo Documental – Documento N° 14.

FUNDAMENTOS PARA EL DISEÑO DEL PODER NAVAL ARGENTINO

Hemos afirmado en páginas anteriores que un adecuado diseño y correcto empleo del poder naval argentino permitieron desarrollar una exitosa política de integración de la Patagonia manteniendo la paz con Chile. Este diseño y empleo se fundamentaron en conceptos doctrinarios vigentes y en experiencias históricas, muy bien utilizados por el gobierno argentino para elaborar y ejecutar una excelente concepción estratégica que le permitió satisfacer sus intereses con los medios más adecuados. No es razonable imaginar a un gobierno decidiendo la compra de buques con especiales particularidades técnicas basándose exclusivamente en la intuición o en la oferta del mercado.

Justamente el mercado de buques de guerra ofrecía permanentes innovaciones técnicas de mucha amplitud. Los avances tecnológicos producidos a partir de la segunda fase de la revolución industrial impactaron también en la industria naval y en la de armamentos, exigiendo un cambio en la preparación de los marinos, tanto de los embarcados como de los que en puerto debían efectuar los trabajos de mantenimiento o reparación que no eran factibles de llevar a cabo en navegación.

La “*transformación revolucionaria*”, como le llama James Cable¹⁶¹, comprendió cinco aspectos: 1) Reemplazo de las velas por la propulsión a vapor, 2) Cascos de hierro y acero en lugar de madera, 3) Corazas –y por ende el cambio de munición esférica por los proyectiles y torpedos, 4) Formación y adiestramiento del personal en institutos en lugar del aprendizaje a bordo y 5) Contratos de servicio para oficiales y tripulaciones.

Ocupándonos exclusivamente de lo técnico podemos decir que los buques de guerra a vela que operaban aún en la primera mitad del siglo XIX tenían muy pocas diferencias con los utilizados 200 años an-

161 CABLE, James; *The political influence of naval force in History*; St. Martin's Press Inc., New York, 1998.

tes. Los cambios habían sido muy lentos y graduales. El buque insignia de Nelson en Trafalgar -el HMS *Victory*- hacía 40 años que había sido construido cuando participó de esta batalla.

En 1807 comenzó a operar un buque a vapor, propulsado por una rueda de palas, en una línea comercial en el río Hudson, en Estados Unidos. En 1815 Gran Bretaña adoptó esta innovación en viajes costeros. En 1837 la *Royal Navy* ya tenía 29 vapores. En 1843 apareció la propulsión a hélice. En 1852 Gran Bretaña y Francia completaron sus primeros buques de guerra de línea propulsados a vapor y hélice¹⁶² pero con casco de madera. En la Guerra de Crimea la Armada Real dispuso de ocho de esos buques, aunque a fines de 1854 ya tenía 141 en operación.

En Inglaterra, en el puerto de Bristol, fue botado en 1843 el *SS Great Britain*, diseñado por Isambard F. Brunel, que fue el primer barco con casco de hierro y gran capacidad de transporte de carga y pasajeros. Realizó 32 viajes alrededor del mundo hasta terminar abandonado en las islas Malvinas en 1886¹⁶³.

Los cambios que siguieron, también muy veloces, fueron de los cascos de madera -acorazados por fuera- a los de hierro y acero. Y de los cañones de avancarga a los de retrocarga y a los torpedos.

En particular la combinación del aumento de la velocidad de los buques -por medio del vapor y la hélice- con las crecientes *performances* de los torpedos autopropulsados forzaron el diseño de novedosas tácticas dentro del espectro general de los nuevos medios navales.

Esta velocísima serie de innovaciones en los navíos de guerra representaba un serio problema para las naciones jóvenes, que debían invertir muchos recursos en la adquisición de nuevos medios para formar sus nacientes Armadas.

El enorme esfuerzo económico que demandaría a la Argentina actualizar su Marina, en momentos en que la nación demandaba inversiones en otros rubros, debía sustentarse en algún análisis estratégico de manera que las políticas implementadas gozaran de fuerte y razonado sustento.

En la época que estamos escudriñando podemos diferenciar dos fuentes que aportaron información teórica a dicho análisis. La in-

162 *Agamemnon* para Reino Unido y *Napoléon* para Francia.

163 Ver Ilustraciones Parte II. En 1970 fue recuperado y trasladado a Bristol donde se lo reconstruyó en el astillero original. En la actualidad es exhibido como museo.

faltable experiencia histórica emanada de los acontecimientos bélicos de los años recientes, y las nuevas doctrinas de empleo de los medios, que combinaba la experiencia con la técnica.

Contribución de la experiencia histórica a la Concepción Estratégica Argentina

Las guerras de la segunda mitad del siglo XIX –en las cuales ya se aplicaban las innovaciones del vapor, del torpedo y la mina en los medios navales - se desarrollaron en escenarios marítimos costeros.

La guerra de Crimea (1854/1856), la de Secesión en Estados Unidos (1861/1865), la franco-prusiana (1871) y la guerra ruso-turca (1877/1878) marcaron el exitoso uso del torpedo lanzado desde pequeñas unidades operando en proximidades de la costa.

La fase naval de la Guerra de Crimea mostró a una poderosa fuerza aliada franco-británica que no pudo ser utilizada en su plena capacidad. La escuadra rusa se mantuvo en sus puertos fortificados y nunca presentó batalla. Los aliados se vieron forzados a utilizar una carísima concentración de navíos para bombardear puertos, y verse expuestos al sorpresivo ataque de los torpederos del zar.

Se utilizaron muchos torpedos y minas por parte de los rusos –que tenían sus propios desarrollos. Dos buques aliados, el inglés *Fifely* y el francés *Merlin*, experimentaron en sus cascos la potencia de dichas armas.

Por su parte la guerra civil norteamericana mostró que un estado beligerante sin recursos para conformar una flota poderosa –en este caso el Sur- podía armar buques para la guerra de corso¹⁶⁴ contra las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo produciéndole tanto daño que podría paralizar el sostenimiento logístico de la guerra.

Los corsarios sudistas constituyeron una grave amenaza para todo el comercio marítimo de la Unión, a tal punto que los armadores norteños se desprendieron de sus barcos, vendiendo más de la mitad

164 Ya no se trataba de aquella Guerra de Corso, abolida con la Convención de París, donde se repartían los botines capturados entre los armadores y los tripulantes, sino la captura o hundimiento de buques mercantes enemigos sin beneficios para particulares o marinos.

de su marina mercante¹⁶⁵. Uno de aquellos, el *CSS Alabama*, desarrolló campañas sumamente exitosas mereciendo espacios en la prensa y en los documentos de gobierno de varios países europeos.

Los Estados del Sur carecían de una buena estructura de comunicaciones terrestres. Todas sus líneas férreas corrían hacia la costa y no intercomunicaban el *hinterland*. Esta situación los forzaba a utilizar la vía marítima con excesiva asiduidad, estando expuestos al bloqueo unionista. Se oponían a estos bloqueos atacándolos con pequeñas embarcaciones que se desprendían de la costa, concretaban su ataque y volvían a desaparecer. No tenían capacidad económica para lograr una Armada con buques importantes, entonces desarrollaron torpederas que por su tamaño y fuerza en relación con los buques federales de mayor potencia fueron llamadas *David*. Los buques hundidos por medio de torpedos y minas fueron numerosos en ambos bandos.

El resultado del empleo de los novedosos *ironclads* (nombre que recibieron los primeros buques de guerra con casco de madera forrado en hierro o exclusivamente de hierro) también fue analizado por los observadores. El combate entre el *USS Monitor* y el *CSS Virginia* (ex-*Merrimac*) del 9 de marzo de 1862 incidió fuertemente en el pensamiento naval de la época.

En la guerra franco-prusiana la flota francesa era muy superior a la germana. No obstante, la estrategia desarrollada por los alemanes, que nunca buscaron la confrontación naval abierta, produjo que una costosísima Armada no rindiera los frutos esperados. Francia fue derrotada y la lección aprendida fue germen de nuevos análisis en el ámbito de la estrategia naval.

En la guerra ruso-turca Turquía no logró el dominio del Mar Negro como consecuencia de que los torpederos zaristas se lo impidieron. Los hundimientos producidos por estas pequeñas embarcaciones en Batún en 1878 tuvieron profunda resonancia internacional. Aquí hizo su presentación efectiva el torpedo automóvil.

Hasta ese momento los torpedos eran una simple carga explosiva que debía ser adosada al casco del buque enemigo por medio de una pequeña embarcación que se aproximara hasta su costado, y luego se la hacía explotar por diferentes medios. El torpedo automóvil o autopropulsado, inventado por un ingeniero británico, Robert Whitehead, contratado por el imperio austríaco, tenía la enorme ventaja

165 Sobre 2.500.000 toneladas se vendieron 1.400.000.

de ser lanzado hacia el blanco, sin necesidad de colocarlo junto a su casco, facilitando enormemente la evasión del lanzador y reduciendo sus riesgos.

Observando la experiencia regional vemos que en la Guerra del Pacífico la sola presencia de un blindado peruano, el *MGP Huáscar*, amenazó tanto las líneas de comunicaciones marítimas chilenas que Santiago pudo lanzar su ofensiva recién cuando fue capturado en el combate naval de Angamos. Se trataba de un único buque que hacía peligrar todo un plan de guerra.

También en el Pacífico Sur, unos años antes, encontramos otro ejemplo muy claro de esta situación. La guerra entre España y la coalición de Chile, Perú, Bolivia y Ecuador¹⁶⁶, que hiciéramos referencia en capítulos anteriores, se desarrolló exclusivamente en el escenario marítimo y fue protagonizada activamente sólo por los dos primeros países sudamericanos mencionados. Los españoles con una poderosa escuadra, que contaba con la temible fragata acorazada a vapor *Nu-mancia*, no pudieron hacer más que bombardear los puertos de Valparaíso y El Callao, y luego retirarse.

Todos estos antecedentes mostraban que para una potencia mediana era más fácil contar con Armadas que pudieran defender sus puertos y costas que intentar desarrollar una poderosa flota a ser arriesgada en una sola batalla decisiva. Flota que tampoco garantizaba el éxito del esfuerzo terrestre como le había ocurrido a Francia contra Alemania en 1871.

Contar con fuerzas navales que pudieran operar alejadas de sus puertos implicaba un esfuerzo logístico de gran envergadura y difícil de montar, sostener y defender. Los buques a carbón necesitaban puntos de apoyo que le proveyeran el combustible o ser acompañados de otras naves que se lo transportaran y suministraran en el momento y lugar necesarios.

Esta segunda opción imponía dos riesgos. Si los carboneros acompañaban a la fuerza naval limitaban la maniobrabilidad de ésta debido a su menor velocidad. Si se los mantenía alejados eran muy vulnerables al ataque de buques enemigos.

Solamente Gran Bretaña podía operar en todo el mundo, pese

166 Sorpresivamente Mahan no la analiza en ninguna obra pese a contar con acontecimientos de valor para estudiar y enriquecer la experiencia histórica en el empleo del poder naval en las relaciones internacionales y en las operaciones navales en sí mismas.

a las servidumbres que imponía el reabastecimiento, porque había establecido una suerte de red de estaciones carboneras donde abastecer de combustible a sus buques de batalla o a los transportes que se lo llevaban hasta el mismo lugar del conflicto¹⁶⁷.

El vapor había favorecido muchos aspectos de la guerra en el mar y había perjudicado a otros.

Desde la aplicación del vapor a los armamentos navales no se produjo ninguna batalla naval entre flotas poderosas, pese a que hubo guerras en las que participaron naciones que las poseían. El 20 de octubre de 1827 se había producido la sangrienta batalla naval de Navarino entre fuerzas de Francia y Gran Bretaña contra sus pares turca y egipcia. Murieron 174 hombres, 475 fueron heridos y 60 buques se fueron a pique. Fue la última gran batalla de la era de la vela.

En la guerra entre Prusia y Austria, en 1866, se produjo el conocido combate naval de Lissa, donde un débil escuadrón austriaco derrotó a la flota del almirante Persano quien perdió su buque insignia el acorazado *Re d'Italia*. Esta batalla incidió en el desarrollo del pensamiento estratégico naval, y en el diseño de los buques de guerra, pero no tuvo influencia para el resultado final de la guerra sellado luego de la derrota austriaca en campos de Sadowa en julio de ese año.

Volviendo a dos ejemplos ya citados, en la guerra de Chile y Perú contra España, y en la de Crimea los beligerantes dispusieron de escuadras pero no se produjo ninguna batalla naval de relevancia, solo escaramuzas, en las cuales el más débil defendió sus puertos y costas con unidades menores e impidió al enemigo el mejor aprovechamiento de sus medios superiores.

En realidad una vez finalizada la guerra napoleónica, en 1815, y hasta más allá de 1880, no se produjo lo que podría llamarse una guerra naval. Las naciones combatieron entre sí pero recurriendo a sus ejércitos. Las Armadas cumplieron un rol auxiliar.

Podemos concluir que la experiencia histórica mostraba a las Armadas más débiles priorizando las opciones defensivas, operando junto al litoral a defender y recurriendo al torpedo como arma más adecuada y efectiva. Las naciones más poderosas recurrían al bombardeo de puertos y ciudades costeras, como una operación militar más

167 Vide: *The Rise and Fall of British Empire*; Lawrence, James; St. Martin's Press, New York, 1994, y *The Rise and Fall of British Naval Mastery*; Kennedy, Paul; Penguins Book Ltd, London, 2004.

durante una guerra o como acto de represalia dentro del contexto de lo que de a poco comenzó a conocerse como “Diplomacia de cañoneras” (*Gunboats diplomacy*)¹⁶⁸, y al empleo de buques que atacaban las líneas de comunicaciones marítimas. En los dos últimos casos el tipo de buques utilizado era el crucero.

Los ejemplos de bombardeos navales son numerosos, tal vez demasiados para ser detallados en este trabajo, pero podemos citar aquellos que tienen mención en los documentos oficiales argentinos analizados para esta investigación. Los ya citados de Valparaíso y El Callao en 1866 por la escuadra española. El bombardeo de Omoa en Honduras, en junio de 1874 por parte de una fuerza británica en el marco del conflicto por la nacionalización de propiedades de súbditos de la corona. Y el de Alejandría en 1882 por otra fuerza británica.

Estas operaciones volcaban en dura realidad la amenaza que profiriera Lord Palmerston luego del exitoso resultado obtenido con el durísimo bombardeo que realizaran sobre el puerto de Acre, en Siria, en 1840:

*“Cada país que tenga ciudades dentro del alcance de un disparo de cañón desde aguas profundas recordará las operaciones de la flota británica sobre la costa de Siria (...) en 1840, en cada oportunidad que dicho país tenga alguna diferencia con nosotros.”*¹⁶⁹

Contribución de las teorías estratégicas marítimas

Dentro del amplio espectro del estudio de la historia del pensamiento podemos encontrar una importante producción referida a la guerra. Muchas de estas obras se ocupan de aspectos de la conducción de la interacción entre los actores del conflicto, como en los casos de Tsung Tzú, Tucídides, Maquiavelo, Von Clausewitz o el actualísimo Raymon Aron. Obras en las cuales, por el alto nivel de abstracción que manejan, no se puede discernir si son de aplicación en un ámbito terrestre o marítimo, pero si debiéramos forzar una decisión en este sentido con toda seguridad la prioridad estará del lado del primero de ellos.

Otra gran producción está orientada al campo de la guerra pro-

168 Con este nombre se identificó al modo de ejercicio del poder aunque la cañonera no fuera siempre el tipo de buque empleado.

169 CABLE, James; *Op cit*, pág.167.

piamente dicha como la hemos conocido tradicionalmente. Reflejan y transmiten los resultados de profundas investigaciones, fundamentalmente históricas, sobre grandes batallas, obteniendo conclusiones a nivel de las tácticas empleadas, de las operaciones. Es decir alejadas de la esfera de las decisiones estratégicas.

En lo que hace al ámbito marítimo en general, y naval en particular, la producción es escasa. Hasta fines del siglo XIX se encuentran relatos y análisis de grandes batallas, cuyas experiencias eran aplicables en la siguiente guerra porque la perdurabilidad o lenta evolución de los medios permitía aprovechar las conclusiones de dichos estudios. A partir de la aplicación del vapor a los armamentos -y a la propulsión de los barcos fundamentalmente- el rehacer una batalla brindaba conocimientos de poca utilidad práctica para los próximos combates alejados en el tiempo. Pero además esta innovación técnica alteró las apreciaciones de orden estratégico porque los tiempos de traslado de los buques, los costos y las experiencias acumuladas durante siglos respecto a las posibilidades de navegación en determinadas zonas geográficas se alteraban sustancialmente.

En 1844 el almirante francés Barón de Joinville había escrito un artículo para *Revue des Deux Mondes*, en el que demostraba que con buques a vapor se podía cruzar el Canal de la Mancha en una noche e invadir Inglaterra. El Primer Ministro Británico Lord Palmerston consideraba en relación con la amenaza de invasión por parte de Napoleón III, y así lo exponía frecuentemente, que el vapor aplicado a la propulsión marina había tendido un puente sobre el Canal de la Mancha.

La revolución tecnológica aplicada a la navegación tuvo una trascendencia equivalente a la que en el siglo XV permitiera la exploración ultramarina más allá del Cabo Bojador y los posteriores descubrimientos geográficos.

Hasta aproximadamente 1860 no se producen estudios de estrategia marítima en el mundo. Entre 1850 y 1870 se editan varias obras como consecuencia del auge del vapor, la coraza y la reaparición del espolón, de mucho éxito en la ya mencionada batalla de Lissa y en la Guerra de Secesión, pero, como decíamos más arriba, son sólo relatos de índole táctica. Algunos estudiosos de este aspecto del pensamiento señalan a Alfred Thayer Mahan como el primero en efectuar y presentar un estudio completo de estrategia naval recurriendo a un profundo análisis que se fundamenta en ejemplos históricos.

Mahan era un oficial de la Armada de Estados Unidos que siendo profesor del Naval War College escribió, entre muchas otras, una

obra clásica en el tema, *The Influence of Sea Power on History 1660-1783*, publicada en 1890¹⁷⁰. Tuvo rápida trascendencia y gran impacto. La U.S. Navy se desarrolló sobre la base de estos lineamientos y muchas otras adecuaron su diseño a sus novedosos conceptos.

La propuesta mahaniana consistía en poseer una poderosa flota que pudiera asegurar el control del mar para ser empleado con fines pacíficos o durante un conflicto bélico. Debía ser una fuerza que por medio de una batalla decisiva —o su amenaza— le quitara toda capacidad naval al enemigo y le asegurara al vencedor el dominio del mar. Esta flota además debía estar apoyada desde una serie de puntos geográficos.

Cuando esta teoría toma auge, en realidad, ya se habían consolidado los nuevos desarrollos tecnológicos aplicados a los armamentos navales. Mahan decía que la falta de estudios estratégicos anteriores respondía a la incertidumbre que generaba el depender del viento para propulsar. Unos años después el almirante francés Raúl Castex¹⁷¹ replicaba que aun cuando la propulsión a vapor ya se había instalado definitivamente no aparecieron inmediatamente los estudios sobre estrategia marítima.

En la década de 1850 se había producido cierta declinación del prestigio de la Marina en Gran Bretaña, o al menos de la prioridad que debía dársele, como consecuencia de las características de la Guerra de Crimea, el posterior Motín de los Cipayos y la segunda guerra Anglo China que hicieron centrar la atención en los ejércitos. Arthur Marder¹⁷² encuentra que el interés por lo naval estaba muy bajo en Inglaterra porque era un asunto asumido. Siempre habían tenido superioridad naval, en especial desde Nelson, por lo tanto no despertaba la suficiente atención ni preocupación como para generar el desarrollo de líneas de pensamiento. Sin embargo, a partir de 1867 podemos identificar la aparición de una de ellas en las islas. Sus representantes fueron el capitán Sir John Colomb, el vicealmirante Philip Colomb, Sir John Knox Loughton, Herbert Richmond y Sir Julian S. Corbett¹⁷³.

170 MAHAN, A.T., Little, Brown & Co, Boston, 1890.

171 CASTEX, R.; *Strategic Theories*, Traducción y resumen por E.C. Kiesling, Naval Institute Press, Anápolis, 1994.

172 MARDER, Arthur J. ; *The anatomy of british sea power - A history of british naval policy in the pre-dreadnought era, 1880-1905*; A. Knopf Ed, New York, 1940.

173 Fueron muy estudiados y expuestas sus ideas en *The development of british naval strategy thought, 1867-1914*, Chicago University press, 1965.

La escuela británica sostenía la importancia de defender las líneas de comunicaciones marítimas propias y en atacar las del enemigo. Concepto que no puede llamar la atención por novedoso si tenemos en cuenta el expansionismo ultramarino al que se había lanzado Gran Bretaña. Tal como lo hizo años más tarde Mahan, desarrollan su idea a partir del estudio de hechos políticos desde el punto de vista histórico y analizan la incidencia del Poder Naval en ellos. No obstante, las discusiones con quienes defendían la necesidad de contar con una flota para protegerse de una invasión francesa fueron muy duras. Tenían mucho poder los que sostenían que una fuerza naval de “*blue waters*” (aguas profundas, de alta mar) no sería efectiva y proponían defenderse en las costas, incluso por medio de líneas de fortificaciones¹⁷⁴.

Ante la ausencia de verdaderas estrategias marítimas y la veloz evolución de los medios navales, Gran Bretaña decidió esperar antes de alterar totalmente su concepción naval. Las ideas que cada vez cobraban más fuerza insistían en mantener importantes navíos de línea destacados alrededor del mundo y apoyados logísticamente desde las estaciones carboneras. Además de estas fuerzas desplegadas, se debía contar con buques mercantes con capacidad de ser transformados en cruceros para atacar el tráfico mercante del enemigo.

En este marco se presentó una segunda discusión sobre si se dispondría del tiempo suficiente para modificar todos los buques que estaban navegando por el mundo.

Mientras tanto la historia británica muestra en la segunda mitad del siglo, en tres oportunidades, lo que ellos llaman “*naval scares*” (sustos navales). Son momentos en los que el alistamiento y movimiento de fuerzas francesas parecen indicar que la invasión es inminente. Muchos sectores de poder en Gran Bretaña estaban convencidos que una gran flota no les brindaría ninguna seguridad.

La bibliografía especializada de ese entonces refleja claramente el desconcierto, en particular si se lo compara con los avances firmes de Francia que aplicaba conceptos de la *Jeune École* aun antes de que ésta alcanzara su esplendor.

El impacto de su propia experiencia y la recogida de la historia, en combinación con el rápido desarrollo del torpedo, habían impulsa-

174 Desde la exitosa, y última, invasión normanda que, luego de la batalla de Hastings en 1066, llevara al trono a Guillermo el Conquistador, Inglaterra vive atemorizada por la amenaza de invasión.

do a Francia a estudiar la mejor forma de utilizar su Marina de Guerra. Esta situación desató ardientes discusiones sobre el tema y puso a la Marina francesa en cierto estado de crisis. La reforma que le siguió fue profunda.

Tenían a la vista la desagradable experiencia obtenida de la guerra contra Prusia en la que fueron derrotados pese a contar con neta superioridad en medios navales. Superioridad que, es justo reconocer, representó amenazar con trasladar un ejército a las mismas costas alemanas y que forzó al Kaiser a retener parte de sus efectivos terrestres para contrarrestar la probable invasión.

De la mano del almirante Jacinto L. T. Aubé -acérrimo defensor de los torpedos- nació la *Jeune École* como movimiento renovador¹⁷⁵. Alcanzó su apogeo a partir de 1882, potenciando la defensa marítima de los puertos propios. No era necesaria la destrucción de la flota enemiga. Proponía una guerra de costas, encarada defensiva y ofensivamente.

La primera protegiendo el litoral y recurriendo a los torpederos y a naves extravagantes, como el aviso mortero, el buque cañón y poco después el submarino. Los grandes y pesados buques no podrían con la agilidad de los torpederos. Su gran artillería no era capaz de cubrir los erráticos movimientos del atacante previos a lanzar el torpedo y durante el alejamiento antes que éste hiciera impacto en su casco.

La faz ofensiva se desarrollaba por medio de cruceros rápidos o ligeros (*swift cruisers*) atacando el comercio marítimo del enemigo, y por medio del bombardeo de ciudades y puertos y posterior fuga. La sumisión del enemigo se lograría por la amenaza de devastación de sus ciudades costeras.

Los líderes de esta escuela estratégica fueron el Barón Richard Grivel, los almirantes Aubé y Bourgeois y el periodista Gabriel Charmes. Sus obras alcanzaron máxima difusión a partir de 1886 cuando Charmes publicó *La Réforme de la Marine*, primera formulación por escrito de esta teoría.

Un buque fundamental en la idea de la *Jeune École* lo constituyó el novedoso *torpedero*. Desarrollando altas velocidades se podía acercar a los lentos blindados que se aproximaran a las costas, evitando sus ataques merced a su pequeño tamaño y capacidad para evadir, y atacarlos

175 Aubé asumió como Ministro de Marina el 7 de enero de 1886 y aplicó rápidamente todos los conceptos de la joven escuela, iniciando la construcción de 14 cruceros y 34 torpederos.

con los también novedosos *torpedos automóvil*. A esta teoría respondió el diseño de los submarinos, concebidos como un arma prioritariamente defensiva, y que en Francia recibió su más fuerte respaldo.

La influencia de los torpederos llegó a Inglaterra, pese a que en su momento los había criticado duramente. En 1877 la *Royal Navy* tenía un solo torpedero de los llamados de Primera Clase (29 mts. eslora y 20 nudos) –similar a los argentinos comprados al astillero Thornycroft. En 1883 contaba con 20 de ellos y con 50 de Segunda Clase (19 mts. y 17 nudos) más 27 en construcción.

El siguiente cuadro ilustra sobre la situación de las Armadas del mundo en lo que hace a la disponibilidad de este tipo de unidades ese año de 1883¹⁷⁶;

Rusia	Francia	Italia	Austria	Holanda	Gran Bretaña
115	50	18	17	22	20

Diez años después, cuando finaliza nuestro estudio vemos que el incremento había sido espectacular, en cantidad y calidad.¹⁷⁷

G.B.	Francia	Austria	Italia	Rusia	Alemania	Argentina	España	EE.UU.
157	202	57	145	137	139	25	17	4

En Estados Unidos antes de la teoría de Mahan existía la doctrina costanera de la *fortress fleet*, de mucha utilidad para países que no eran grandes potencias y no contaban con poderosas Armadas como para salir de sus aguas costeras. Era una flota basada en buques con alto poder de fuego pero no previstos para navegar alejados de sus puntos de abastecimiento. No se trataba sólo del diseño de los buques sino del concepto de su empleo.

En el período abarcado en nuestras páginas se percibe que la producción intelectual sobre estrategia marítima es pobre. Es difícil encontrar una doctrina que hubiera impactado en las grandes poten-

176 *The Naval Annual*, KCB, Portsmouth, 1886.

177 *Boletín del Centro Naval* N° 195, febrero 1900, Buenos Aires.

cias. La más sólida fue la Jeune Ecole, pero tuvo vigencia limitada en Francia, y durante este breve tiempo no echó raíces como sí lo harían las concepciones de Mahan. No obstante la experiencia histórica y su análisis llevaron a que de a poco se impusiera una concepción defensiva¹⁷⁸ de los medios navales. Todos los acontecimientos bélicos navales desde la implantación del vapor como sistema de propulsión muestran a las Armadas operando aferradas a la costa y al desarrollo de nuevas unidades, pequeñas, rápidas y armadas fundamentalmente con torpedos que constituían un grave peligro para aquellos pesados buques que se aproximaran a su zona de operaciones.

La varias veces mencionada Declaración de París puso una pesada carga adicional para los poderosos con capacidad de desplazar importantes fuerzas que se asignaban para bloquear puertos enemigos. El bloqueo debía ser totalmente efectivo, es decir, estar dispuesto de una manera, y con una cantidad de medios, que asegurara que ninguna nave podía entrar o salir del puerto sin que los bloqueadores se dieran cuenta. Esto obligó a acercarse más a las costas y exponerse más. O alejarse, pero disponer de un enorme número de buques para el bloqueo.

La experiencia histórica y las enseñanzas estratégicas mostraban que las Armadas medianas potenciaban los sistemas defensivos alrededor del novedoso torpedo y contaban con pocos buques de línea pero de alta calidad para reforzar la defensa, atacar las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo y en especial amenazar con el bombardeo sobre puertos o ciudades costeras.

Las innovaciones tecnológicas cambiaban rápidamente el diseño de los buques y mantenían en expectativa a los pensadores estratégicos.

Esta es la información histórica y de estrategia marítima que dispusieron los conductores del conflicto que estamos analizando en el escenario patagónico. Esta experiencia ajena y las consecuencias de su aplicación en otras naciones, que siempre actuaron como centro difusor de conocimientos, guiaron el diseño del poder naval argentino.

178 Mahan dice que la utilización de los torpederos operando cerca de las costas y atacando a posibles grandes buques bloqueadores constituye operaciones ofensivas porque salen a buscar al enemigo.

DISEÑO DEL PODER NAVAL ARGENTINO

La amenaza sustituye a la acción”.
Raymond Aron

En capítulos anteriores vimos las maniobras estratégicas del gobierno argentino emergentes de su decisión de concretar definitivamente la presencia del Estado en los territorios patagónicos. Allí pudimos ver la importancia del uso de los medios del poder naval para materializar dicha política en un escenario tan alejado y con características tan particulares.

Simultáneamente con esta maniobra se lanzó otra que menciona nuestra hipótesis y que consistió en emplear los medios navales para mantener la paz con Chile.

En este capítulo analizaremos la evolución del Poder Naval en el período en estudio y la forma en que fue contribuyendo con el control del conflicto evitando la escalada.

Quienes incursionan en temas políticos argentinos del último tercio del siglo XIX, que involucren a la Armada Argentina, parecieran encontrar dos épocas o dos diseños de Marina. Una es *la escuadra fluvial de Sarmiento* -respondiendo a una concepción defensiva del Río de la Plata, asociada a la mentalidad mediterránea de la pampa húmeda- y otro es *la marítima* -desarrollada a partir de las compras producidas a mediados de la década del 90. Solamente algunos especializados historiadores navales han expuesto los cambios experimentados desde Sarmiento a Evaristo Urriburu, y lo han hecho -como saben hacerlo muy bien- desde el punto de vista histórico de los medios humanos y materiales.

No existe ningún análisis político de ese período, trascendental en la consolidación territorial y marítima de la Argentina, que contemple el diseño y empleo de la Institución naval en función de las políticas internas y externas en conjunto.

Como ya hemos visto en capítulos anteriores la Marina que disponía la República Argentina durante la presidencia del doctor Avellaneda se había conformado sobre la base de una concepción defensiva del estuario y sus afluentes. Eran unidades que Sarmiento había visto operar durante la guerra de Secesión norteamericana con alto predominio del torpedo empleado como defensa fija -colocado en los pasos obligados de los buques enemigos- o transportados por torpederas que debían aproximarse al blanco y colocar la carga contra su casco.

Al comenzar el período aquí seleccionado se producían los primeros arribos de los buques comprados por Sarmiento. Esos barcos eran aptos para operar con eficiencia sólo en los ríos. Podían navegar en el mar, pero con serios riesgos a su seguridad náutica y una ínfima posibilidad de éxito ante un combate naval en un espacio abierto, como el marítimo, donde el enemigo tuviera amplia libertad de maniobra.

A las adquisiciones efectuadas por la ley N° 498 y a los medios que ya se disponía, se incorporan entre 1874 y 1879 algunos buques a vela, de alta velocidad y maniobrabilidad muy aptos para la acción de policía y otras actividades portuarias, como puede ser traslado de pilotos, tareas de inspección sanitaria, etc.. Así se integran al poder naval argentino los siguientes barcos:

AÑO	NOMBRE	TIPO	ORIGEN
1874	WHITE	Cúter	Argentina
1878	CABO DE HORNOS	Goleta	Noruega
1878	PATAGONES	Cúter	Argentina
1878	SANTA ROSA	Cúter	Argentina
1878	DON GONZALO	Cúter	Argentina
1879	SANTA CRUZ	Cúter	India

Estas son las unidades –algunas de ellas ya mencionadas cuando planteamos la ocupación de los espacios patagónicos- que comenzaron a hacer cumplir las leyes de la Nación Argentina en una parte de su territorio que aún aparecía ante los ojos del mundo sin dueño efectivo y susceptible de ser reclamado.

Con esta limitada fuerza el gobierno argentino respaldó la primera parte de su maniobra estratégica.

En la medida que los reclamos de la Moneda se incrementan y endurecen, entre 1875 y 1878, se hace imperioso adecuar las acciones políticas a la nueva situación, dentro de las cuales se halla también acondicionar la disponibilidad de medios.

Chile poseía desde 1866 dos blindados –el *Cochrane* y *Blanco Encalada*- y, desde 1879, el acorazado peruano *Huáscar*-capturado durante la Guerra del Pacífico e incorporado a la Armada chilena- que marcaban una diferencia decisiva en una guerra naval. Estos eran buques

muy similares al *Numancia* español que se hiciera dueño del Pacífico meridional americano.

No obstante Argentina tenía otras prioridades antes que dejarse arrastrar en una carrera armamentista. Mientras no fuera imperioso para la seguridad de la Nación no se derivarían recursos con ese objetivo.

El lugar donde aplicar el mayor esfuerzo defensivo estaba perfectamente claro que debía ser el Río de la Plata. El marco externo mostraba serias amenazas de enfrentamiento con Chile y con Brasil. Y este último en particular tenía sobrada capacidad para bloquear y bombardear la capital argentina.

El conflicto con Chile tenía un escenario muy alejado y las interacciones se desenvolvían en un nivel que permitía mantenerlas bajo control. El conflicto con el Imperio del Brasil era más serio, hacía poco menos de 50 años había terminado una guerra y el escenario tenía vías de acceso marítimas y fluviales que pasaban frente a la misma Buenos Aires. De llegar al enfrentamiento armado las acciones navales se desarrollarían en la cuenca del Plata.

A esa amenaza respondió el diseño elegido por Sarmiento. Con posteridad a ello -pese a que la nueva concepción estratégica había lanzado a un primer plano los espacios terrestres y marítimos del sur- la necesidad de defender el estuario continuaba y la experiencia obtenida de la historia de otros presentaba al torpedo como la mejor arma para ello.

Los registros¹⁷⁹ del astillero británico Yarrow -cuyo nombre actual es *Yarrow Shipbuilders Ltd.* y que fueran consultados para esta obra- relatan que el desarrollo del torpedo experimentó un fuerte impulso a partir de la Guerra de Secesión Norteamericana. Y que uno de los artífices fue el oficial confederado, capitán ingeniero Hunter Davidson.

Al terminar la guerra, por sugerencia de Sarmiento¹⁸⁰, este militar fue contratado por el gobierno argentino dada su experiencia en la utilización de torpedos fijos¹⁸¹. Llegó a Buenos Aires en 1873. Estudió la forma de mejorar la defensa del Río de la Plata con este tipo de armas y al año siguiente fue enviado a Londres para estudiar la forma de

179 Ubicados en South Street -Scotstoun - Glasgow -G14 OXN.

180 Carta de Sarmiento a Mitre, enviada desde "New York" en 1865 (sin fecha). Archivo Epistolar Mitre-Sarmiento. Museo Mitre.

181 Siendo teniente de la Confederación estuvo a cargo de la batería que sembró y mantuvo un campo minado en aguas del río James, que cruza la ciudad de Richmond - Virginia.

mejorar las embarcaciones que trasladaban el torpedo hasta el blanco, interiorizarse de los cambios en la táctica de su empleo y gestionar la compra de nuevos modelos. Yarrow, que experimentaba con ese arma desde 1872 –continúa diciendo el mismo informe- se reunió con Davidson y obtuvo la adjudicación para construir torpederas de 55 pies¹⁸² de eslora que no eran más grandes ni más rápidas que las embarcaciones de placer que en realidad construía el astillero.

En 1874 se compró el vapor depósito *Fulminante*¹⁸³, donde tuvo asiento la Dirección de Torpedos a cargo de Davidson, quien además diseñó y supervisó su construcción. Tenía 55 metros de eslora y desplazaba 620 toneladas.

Simultáneamente se compraron a Yarrow dos lanchas para operar con el *Fulminante*-en cuya cubierta fueron trasladadas a Argentina. Estas embarcaciones eran a vapor. La mayor tenía 55 pies de eslora y un botalón a proa de 8 a 10 metros de extensión para maniobrar con los torpedos¹⁸⁴. El apéndice llevaba suspendida la carga explosiva que se debía colocar contra el casco del buque enemigo. Unos años después los primeros torpedos autopropulsados también serán transportados asidos al botalón desde donde caerán al agua para iniciar su carrera hacia el blanco.

El doctor Adolfo Alsina, siendo Ministro de Guerra y Marina de Avellaneda, había recibido en noviembre de 1875 un informe del capitán norteamericano donde le exponía la necesidad de contar con más torpedos y embarcaciones desde las cuales utilizarlos. Le decía que con seis pequeños (sic) “botes torpedos”¹⁸⁵ podría defender la entrada al Río de la Plata y el costo oscilaba alrededor de las 12.000 libras esterlinas, mientras que los dos monitores blindados –*Los Andes* y *El Plata*- incorporados el año anterior costaron 200.000 libras.

Alsina informó en su Memoria elevada al Congreso en 1875 que la Argentina no contaba con una Marina organizada capaz de defender el país. Dos cañoneras del Brasil habían penetrado hasta Balizas

182 18 metros.

183 Fue construido en Escocia en 1874 en los astilleros Elder & Co.. Sus datos tomados del *Lloyd's Register of Ships* 1875-76 se indican en el Anexo Documental –Documento N° 13.

184 Ver Ilustraciones Parte I.

185 Traducción literal de “torpedoes boats” cuya versión oficial en las marinas hispanoparlantes ha quedado como “torpederas/os”.

Interiores¹⁸⁶ para llevarse al vapor brasileño *Corumbá*, demorado por las autoridades del puerto, sin que ninguna unidad argentina estuviera en capacidad de hacer nada para evitar ese atropello.

La defensa del Río de la Plata quedó instrumentada en torno al uso del torpedo. La organización se centraba en la Estación de Torpedos, ubicada en el río Luján en el actual emplazamiento del Museo Naval de la Nación, con su único buque, el ya mencionado vapor *Fulminante*. También se construyeron talleres y escuelas en la zona de Tigre para mejorar el material y la preparación del personal.

Así estaba conformado el poder naval argentino entre 1874 y 1878. Con estos medios Argentina respalda su cambio de accionar político materializado en la ya analizada Expedición Py de 1878.

Podríamos efectuar una comparación con la estrategia militar empleada contra la amenaza india. Alsina dispuso construir una zanja de contención, que dificultaba el avance de los indios pero también restringía la integración de los territorios que quedaban más allá de esa valla. En lo naval ocurrió algo similar. Todos los medios impedirían una incursión enemiga sobre Buenos Aires, pero no favorecían la proyección sobre el mar y la Patagonia.

En 1878 falleció Adolfo Alsina y fue reemplazado en el Ministerio por el general Julio A. Roca.

En 1879 se firmó el contrato por la compra de dos torpederas –no abandonando la idea sarmientina– que poseían una planta propulsora a vapor similar a la de una locomotora. Fueron construidas en el astillero Thornycroft ubicado sobre el río Támesis en una zona de Londres llamada Chiswick¹⁸⁷. Fueron traídas al país a bordo de buques mercantes ingleses comenzando a operar en 1883. Tenían 19 metros de eslora, podían desarrollar hasta 15 nudos y llevaban un torpedo de botalón sistema Mac Evoy en su proa. Su costo fue de 3.500 libras cada una. Se las identificó con números, y por ello no tuvieron un nombre como otras posteriores sino que fueron llamadas *N° 1* y *N° 2*, o más genéricamente como *Torpederas Tipo 1*.

186 Nombre de la zona más cercana a la costa en el puerto de Buenos Aires donde fondeaban los barcos, y desde donde se desembarcaba en lanchones o en carro según la altura de la marea. En la actualidad sobre esa zona está construido Puerto Madero.

187 No hay registros en Inglaterra que permitan ubicar los archivos de este astillero u obtener información de su producción que no sea bibliográfica. El actual astillero Vosper Thornycroft no mantiene archivos de la casa original.

En la Ilustración N° 8 vemos una foto tomada en el mismo astillero, en 1862, mostrando el casco en construcción de una torpedera. Y en la N° 7 una torpedera a botalón.

Luego del primer paso dado para el gobierno argentino -considerado por Alfred Yarrow “*A promising idea ...*” - el astillero construyó en 1877 torpederos de 75 pies para Francia. Entre ese año y 1880, aprovechando los avances en el desarrollo del torpedo autopropulsado del ingeniero Robert Whitehead, aquella idea “*... became work for a lifetime...*” y les vendió al almirantazgo británico, Austria, Chile, Grecia, Holanda, Italia, Japón, Rusia y España. El exitoso proceso desarrollado en tan breve tiempo queda claramente sintetizado cuando dice “*...by beginning with simple pleasure craft, Yarrow had his foot in the door to success.*”¹⁸⁸.

La bibliografía especializada de la época da mucha información técnica sobre estas compras.

En la ilustración N° 11 vemos una fotografía que el astillero Yarrow muestra asegurando que se trata de una de estas embarcaciones siendo cruzada a través de la cordillera de los Andes¹⁸⁹.

El 7 de febrero de 1880 se firmó con el astillero Elder & Co., de Glasgow (Govan)—el mismo que construyera el *Fulminante*- el contrato para la construcción del ariete torpedero *Maypú*. Su función era utilizar sus torpedos, apoyar las operaciones de torpederas y también -de allí su clasificación de ariete- utilizar su proa reforzada y afilada para embestir al enemigo en caso necesario¹⁹⁰.

En la misma época se encarga a Yarrow la construcción de cuatro torpederas más¹⁹¹. Estas ya poseían dos dispositivos para lanzar torpedos autopropulsados. Fueron incorporadas entre 1881 y 1882 y apuntaban a dar un fuerte respaldo a la Estación de Torpedos del Río

188 “Una promisoriosa idea... se transformó en trabajo para toda la vida ... iniciando con simples embarcaciones de recreo, Yarrow tenía su pie en la puerta del éxito...” Yarrow And Company Limited 1865-1977. Documento oficial de Yarrow (Pág. 21), Robert MacLehose and company limited (Printers), Great Britain, 1977.Ibídem pág. 22.

189 Si bien no podemos confirmar que esta fotografía haya sido tomada en Chile o Argentina, considerando las posibilidades de empleo, se debe asumir que corresponde a una zona de los Andes cuyo cruce conduzca a espacios lacustres o fluviales importantes. Por otra parte los uniformes, que en ella se pueden ver, no coinciden con los que se usaban en la Argentina en esos momentos.

190 En el Anexo Documental –Documento N° 9- se agrega copia del periódico Iron and Coal Trades Journal donde se da información de la botadura del *Maypú*..

191 Sus nombres eran *Centella*, *Alerta*, *Ferré* y *Py*.

Luján. La compra de estas torpederas también ocupa un importante espacio en la bibliografía especializada de Inglaterra. Son de la clase *Batoum*, de las que Rusia encargara cien.

Llamó la atención de los observadores británicos que estas embarcaciones tuvieran aparejo para navegación a vela. Según las mismas fuentes, este arreglo fue solicitado por Argentina con el propósito de permitirles navegar hasta el Río de la Plata por sus propios medios. Esta capacidad, en realidad, permitía que pudieran ser desplazadas dentro de su extenso litoral sin depender del carbón.

El cruce del Atlántico (Plymouth-Buenos Aires) con tripulación británica le demandó 72 días a la torpedera *Alerta* y en el *Journal Royal United Service Institution for Defence Studies*¹⁹² se incluye una carta del comandante, relatando el viaje y las excelentes cualidades maríneas del buque.

Las torpederas *Pý* y *Ferré* zarparon de Londres junto con el *Maypú*. Navegaban a remolque o en conserva. El destino del ariete torpedero era Fiume, en Austria, donde se le instaló el sistema de torpedos Whitehead, por lo cual unos días después de salir del Támesis la *Ferré*, soltó el remolque, cazó su paño y se dirigió sola hacia Buenos Aires. La *Pý* permaneció siempre con el *Maypú* hasta llegar a Argentina.

A la defensa de Buenos Aires y al rol de policía, la Armada Argentina debía incorporar la capacidad de amenazar toda incursión militar hostil sobre su mar, y en especial sobre sus costas si quería proteger los espacios continentales patagónicos. Y, además, en la medida de lo posible, de acuerdo con lo que enseñaba la experiencia histórica, tener capacidad de atacar el comercio marítimo del oponente.

En octubre de 1881 arribó a la Argentina el acorazado *Almirante Brown*¹⁹³ que poseía características parecidas a los tres blindados chilenos. Esta unidad era apta para cualquiera de los dos teatros de operaciones posibles. En caso de concentrar las operaciones en el Río de la Plata el *Brown* reunía las capacidades suficientes para operar en ese escenario en perfecta coordinación con las torpederas y el *Maypú*. Si era el caso de atacar las líneas de comunicaciones de algún enemigo en el mar, o interponer una defensa sobre los que desarrollaran sus operaciones en aguas argentinas, también estaba preparado.

El contrato de construcción del *Brown* se había firmado el 5 de ju-

192 Artículo: "Torpedo Boats having special reference to those built by MESSRS YARROW & Co.", publicado el 7 de mayo de 1884, Londres, Pag. 603.

193 Ver Ilustraciones Parte II.

lio de 1879 entre el ministro argentino en Londres, Dr. Manuel R. García y los astilleros Samuda Bros.¹⁹⁴ de Londres. Este acorazado, blindado o encorazado como suele figurar en los documentos oficiales, fue el primer buque con planta de propulsión a vapor diseñado para operar en el mar que tuvo la Argentina. Los equipos necesarios para que utilizara torpedos fueron instalados en la Argentina en los talleres del Tigre¹⁹⁵.

Las revistas británicas especializadas *Colburn's United Service Magazine* y *Naval and Military Journal* daban cuenta que la compra de ese buque indicaba que la República Argentina había decidido cambiar su política de defensa naval habiéndose lanzado al mar. También afirmaban que si bien Chile poseía un mayor poder de fuego con los acorazados *Cochrane*, *Blanco Encalada* y *Huáscar*, ninguno podría atacar individualmente con posibilidades de éxito al *Brown*.

La botadura del acorazado argentino mereció un extenso artículo en el tradicional diario inglés *The Times*¹⁹⁶ con descripciones técnicas y con expresiones de asombro sobre la calidad de la nave.

Los detalles descriptivos de la ceremonia de botadura, que fueran agregados en una carta enviada por el coronel de Marina Clodomiro Urtubey desde Londres a un diario de Buenos Aires, informan que la madrina del buque, la señora Josefá Martínez de Hoz, dijo al golpear la botella de vino contra la roda del mismo “*Almirante Brown que seas mensajero de paz para nuestra querida patria y que nunca te halles obligado á dirigir tus poderosos cañones contra nuestros semejantes*”. Refiriéndose al discurso del señor Samuda, que pocos meses antes era miembro del Parlamento, decía que Argentina necesitaba ese buque para preservar la paz y continuar creciendo como un país proveedor de alimentos y que su comercio y extensas costas debían ser protegidos contra agresiones externas y por lo tanto necesitaba de elementos marítimos. Es de sumo interés ver que relaciona un poderoso medio de combate con la preservación de la paz y el crecimiento económico.

Los dichos del Ministro de Guerra y Marina, general Benjamín

194 Este astillero estaba instalado en Isle of Dogs, en Londres, sobre el Támesis. En el lugar que ocupaba se ha colocado una placa recordatoria. Para esta época un oficial japonés, Togo Heichachiro, quien luego sería un gran almirante, vencedor en Tsushima, supervisaba allí trabajos para su Armada.

195 En Anexo Documental –Documento N°10- se presenta copia de la información contenida en el *Jane's Fighting Ships 1898* (pág. 19).

196 Archivo completo desde 1785 en *Westminster Reference Library* – Londres.

Victorica, en la Memoria de 1882 en relación con la incorporación del *Brown*, evidencian también la aparición de los espacios marítimos en el pensamiento de la clase dirigente. Expresa “... *no es exagerado afirmar que la Armada entra de lleno al camino que le está trazado por nuestra posición geográfica*”¹⁹⁷, y continúa al hablar sobre los sentimientos de orgullo nacional que despertó la llegada del buque a Buenos Aires: “*Y eran motivados esos sentimientos no solo por satisfacer las nobles aspiraciones del patriotismo en cuanto al honor nacional puesto al abrigo de un ultraje inesperado, sino también porque así entraríamos a ocupar el puesto que nos corresponde entre los estados marítimos del continente.*”

Es la primera referencia en un documento oficial a la condición de Estado marítimo de la República Argentina.

El *Brown* era un buque poderoso, pero el único buque de combate con esas características que poseía la Argentina, por lo tanto jamás podría haber sido utilizado en operaciones ofensivas, excepto que se optase por acciones quijotescas, parecidas al *Huáscar* contra Chile. Su valor estaba dado por la amenaza que constituía para aquellos que pudieran desarrollar operaciones sobre sus costas.

En el Anexo II presentamos la conformación de la Marina de Guerra argentina entre 1874 y 1881.

Será con esta fuerza naval que la República Argentina llevará adelante con todo éxito su estrategia de incorporación efectiva de la Patagonia y de los espacios marítimos asociados. No contaba con ningún medio naval que le permitiera proyectar fuerzas al Pacífico, y su capacidad de defensa de los espacios marítimos propios estaba desbordada por el abrumador desbalance del poder naval relativo a favor de sus posibles oponentes.

En 1879 cuando comienza la Guerra del Pacífico, la República Argentina no incorpora ningún medio naval que pudiera significar una amenaza para Chile. No aprovecha la situación para desarrollar ninguna operación en la Patagonia, ni invadir Punta Arenas –como hiciera Chile con Antofagasta- buscando la ventaja que hubiera representado poner a Chile en una guerra de dos teatros de operaciones. Entre 1879 y 1881 Argentina sólo refuerza la defensa de su ciudad capital.

Buenos Aires llega a la firma del Tratado de Límites en 1881 con los buques de la “*Escuadra de Sarmiento*”, las torpederas y su buque apoyo -el *Maypú*- y el crucero *Almirante Brown* en alistamiento final en Londres. Tenía asegurada la defensa del Río de la Plata y poseía limitada

197 Memoria del Ministerio de Guerra y marina – Tomo II departamento de marina. Pág. VII.

capacidad de disuasión en cualquier operación sobre sus costas del sur y sobre las líneas de apoyo logístico que demandara un desembarco de fuerzas militares en la Patagonia.

El aspecto de los recursos materiales se iba encaminando acertadamente. El de los recursos humanos mantenía su complejidad tradicional.

Los problemas para conseguir personal se evidenciaron una vez más cuando fue necesario contratar gente en Londres para tripular el *Alte. Brown* antes de su primer viaje a Buenos Aires. Estas dificultades para conseguir buenas tripulaciones se hicieron muy evidentes a medida que la técnica iba tomando preeminencia, como explicáramos en el capítulo anterior. Citaremos solo dos ejemplos que muestran a las claras que Argentina sufría estas dificultades como todas las naciones que estaban adecuando sus Marinas a los nuevos progresos.

El 31 de agosto de 1875 el doctor Avellaneda emitió un decreto “*Creando el depósito correccional de menores á bordo de un buque del Estado, con el objeto de formar marineros*”. Estaría “*á cargo del Jefe de la Capitanía Central de Puertos el establecimiento y la inspección del Depósito de Menores...*”. Los jóvenes debían ser argentinos y “*...entregados por el resto de la menor edad, según contrato expreso, por Magistrados, padres ó tutores que puedan hacerlo legalmente.*”¹⁹⁸ Así la Armada Argentina tiene en el registro de sus buques uno llamado *Depósito Correccional de Menores*.

El segundo ejemplo lo podemos tomar de la expedición de Lasserre que debió llevar diez convictos¹⁹⁹ extraídos de diferentes penales porque tenían cierta habilidad artesanal que no se conseguía entre la gente a contratar como tripulación.

Era imperioso contar con dotaciones nacionales. La calidad del elemento humano contratado, en el país y en el extranjero, era muy mala. Recordemos las previsiones para instalar la Subprefectura en Ushuaia evitando la proximidad de los marineros con la Misión. Si bien todas las Memorias ministeriales expresan claramente que no existieron problemas de disciplina, de los historiales de las unidades y de los informes de viajes se evidencia claramente la dificultad para conducir y administrar al personal. Algunos de dichos informes mencionan la aplicación de la pena de muerte a algún tripulante²⁰⁰.

198 Leyes y decretos Militares. Op Cit. Tomo II.

199 Uno de ellos se quedó en la Isla de Los Estados como dotación de la Subprefectura.

200 Memoria Ministerio de Guerra y Marina –1884– y Revista del Mar N° 163 del Instituto Nacional Browniano.

El gobierno argentino entonces decide comprar dos “cruceiros”²⁰¹ para la Escuela Naval y para la formación de los Oficiales de Mar²⁰². Así se adquirió la corbeta *La Argentina*²⁰³. Estos recursos se podrían haber invertido en otros buques con alta capacidad ofensiva, no obstante, y pese a la deficiencia del potencial bélico con respecto a Chile, el gobierno argentino demostró que priorizaba la formación profesional de su personal por sobre la capacidad bélica.

Un proyecto de ley presentado al Congreso en 1881, acompañado de un Mensaje Especial del Poder Ejecutivo fechado el 16 de septiembre²⁰⁴, había quedado sin resolver, siendo sancionada la ley recién el 30 de septiembre de 1882, y por Acuerdo General de Ministros del 13 de noviembre del mismo año se autorizó al Ministro argentino ante Austria-Hungría, Dr. Miguel Cané, a firmar el contrato con el *Stabilimento Técnico Triestino* para adquirir el buque escuela que estaba en construcción para Turquía cuyo contrato había sido rescindido. El documento con el astillero de Trieste se firmó el 24 de febrero de 1883 y la construcción fue supervisada por el coronel de Marina Clodomiro Urtubey. El precio total fijado fue de 25.500 libras esterlinas. El Acuerdo de Ministros había previsto hasta 27.000 libras y la compra de un segundo buque para los Oficiales de Mar que sería comprado con un crédito a tramitar posteriormente. La decisión tomada respecto de este último fue modificar el viejo vapor *General Brown*, el cual, rebautizado *Chacabuco*, fue utilizado para la formación del personal subalterno.

El mismo emperador Francisco José expresó al ministro Cané su satisfacción porque la Argentina había decidido comprar en Trieste después de haber efectuado todas sus compras anteriores a Gran Bretaña.

El Ministro de Guerra y Marina, en el documento por el cual solicita al Poder Ejecutivo la compra de estos buques, expresa que se destinarán a la instrucción y a operaciones de vigilancia y exploración de la costa. Colocaba, así, en primer plano la función de policía y evidenciaba el interés por los espacios geográficos del sur.

La Argentina debía servir como buque escuela y también cum-

201 Memoria Ministerio de Guerra y Marina – 1882, Pág. XLV.

202 Así se llama a los suboficiales de entonces que desarrollaban una carrera en la Marina y tenían un nivel de preparación más calificado.

203 Ver Ilustraciones Parte II.

204 Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales Caja 949, legajo 3.

pliría la misión de mostrar la bandera argentina en todas las latitudes del mundo –función de todas las Marinas importantes- como contribución a la acción diplomática de su gobierno. Victorica en su memoria de 1882 plateaba la importancia de contar con buques para este fin. Las compras efectuadas en Europa habían sido de suma utilidad al materializar la presencia del país...: *“En los mares del sur ó en los puertos del viejo mundo, donde por primera vez ondeaba el pabellón de nuestra patria.”*²⁰⁵

El Ministro embarcó en el transporte *Villarino* que trasladó a los cadetes y profesores hasta la rada La Plata para embarcarse en el paquebote *Nord America* que los llevaría a Trieste, y pronunció unas palabras de despedidas entre las que podemos tomar las siguientes como muestra de la forma del empleo de los medios navales en la política exterior del gobierno argentino:

*“... la presencia de La Argentina [se refiere al buque escuela] en los puertos del viejo mundo y vuestro porte y compostura darán testimonio de que la bandera azul y blanca que flameará en algunos por primera vez, es la enseña de un pueblo culto y progresista, celoso de su independencia y ufano de sus glorias militares, se recordará por todos que esa bandera cubre extenso territorio que bañan ríos caudalosos que son como mares de agua dulce, y el océano Atlántico, extensísimas costas de vasta y fertilísimas tierras en que caben cien millones de habitantes que pueden vivir dichosos bajo instituciones liberales, en climas suaves y ricos de variedad de productos de fácil y provechoso cultivo. (...) Depende del éxito de las instituciones de instrucción recién creadas, el progreso de nuestra Armada. La fuerza naval á la altura de los portentosos adelantos de la ciencia moderna no es la obra de la improvisación, ni aun en las naciones mas poderosas; el personal no se improvisa, y el material sin el personal apto es un dispendio estéril, felizmente la paz nos favorece y no nos preocupamos de las armas para pretender un predominio o afrontar una aventura ambiciosa, sino para hacer respetar nuestros derechos, y felizmente también, el corazón nos sobra para tener por bastantes nuestras fuerzas en la prudente y patriótica aptitud de una política elevada.”*²⁰⁶.

El buque escuela, el primero comprado como tal, se incorporó en 1886.

Durante el cuarto viaje de instrucción (1888-1889) *La Argentina*

205 Memoria, Op cit. Pág. XLIII.

206 BURZIO Humberto F. Capitán de Navío *Historia de la Escuela Naval Militar*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972, pág. 784.

visitó Punta Arenas, Coquimbo, Talcahuano y El Callao realizándose una intensa actividad protocolar en todos esos puertos tendientes a ratificar los lazos de amistad entre países hermanos.

Por otra parte con motivo de haberse instaurado un gobierno de régimen republicano en Brasil, el gobierno argentino envió a este buque a Río de Janeiro. El 8 de diciembre en la bahía de Guanabara la República Argentina fue el primer Estado en reconocer al nuevo gobierno republicano brasilero con un saludo al cañón a su bandera.

Luego de firmado el Tratado de 1881 Argentina y Chile debían implementar las medidas que efectivizarían la vigencia plena del mismo. La primera de ellas consistía en coordinar el procedimiento de determinación precisa del trazado de la frontera y luego su materialización en el terreno. Esto no fue posible llevarlo a cabo porque existían profundas diferencias de interpretación en el texto del acuerdo que generarán un aumento de la tensión entre Buenos Aires y Santiago. El conflicto entonces toma una fuerte tendencia a la escalada. Hay que recordar que en el momento de la firma del Tratado, las operaciones militares chilenas en la Guerra del Pacífico ya habían terminado con un éxito tal que inundó de pasión nacionalista el espíritu de los vencedores.

La incorporación siguiente al poder naval argentino fue el crucero *Patagonia*²⁰⁷. Por un acuerdo de Ministros del 12 de octubre de 1883 se autorizó al Poder Ejecutivo a comprar “*un crucero*” hasta la suma de 100.000 libras esterlinas. El contrato se firmó el 17 de marzo de 1884 y el costo fue de 75.000 libras²⁰⁸. Se lo compró también al *Stabilimento Técnico Tristino*. Tenía un desplazamiento de 1.530 toneladas –casi un tercio del *Brown*– y su eslora era de 67 mts -40 metros menos que los cruceros que se comprarán a fines de ese siglo. Fue recibido recién el 29 de enero de 1887.

Era el segundo buque que materializaba la proyección marítima de la Armada y de los intereses argentinos en el mar y en las costas patagónicas. Desde el punto de vista netamente militar debido a su autonomía (3.500 millas) sólo podía operar hasta la zona del Cabo de Hornos para contar con algunos días de permanencia en el área

207 Ver Ilustraciones Parte II.

208 Alguna bibliografía cita 100.000 libras como costo del buque, pero ese monto corresponde al total autorizado en el Acuerdo de Ministros que contemplaba también la compra de remolcador.

de operaciones. Podría llegar hasta Chiloé, aproximadamente, pero sin capacidad de permanencia. Para hacerlo a distancias mayores, o lograr prolongar el tiempo de operación más al norte del Pacífico, necesitaba reabastecerse de carbón en algún puerto o desde otro buque. No estaba en capacidad de constituir una amenaza para el territorio continental chileno. Sus características (armamento, calado, velocidad, etc.) lo convertían en un excelente elemento para la defensa del Río de la Plata y para ejercer una importante disuasión a las operaciones contra las costas patagónicas.

Podemos comprobar que las compras de buques con mayor poder de fuego y capacidad operativa comenzaron a partir de la presidencia del general Roca. Los buques que compró Avellaneda fueron auxiliares con características de exploradores, transportes o para actuar como policía porque aún no era tan fuerte la amenaza chilena. Durante el gobierno de Roca Chile alcanza la victoria final ante Perú y su poder naval queda liberado para ser empleado en otros escenarios.

Hasta que comenzó su guerra con España en 1865, Chile contaba con buques pequeños y viejos para tareas hidrográficas y de transporte. Solamente disponía de la corbeta *Esmeralda* de 880 toneladas propulsada a vapor²⁰⁹. La guerra contra la poderosa escuadra de Isabel II la llevó adelante con este buque y un pequeño vapor —el *Maipú*— de 450 toneladas.

En 1868 se incorporaron las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco* de 1.650 toneladas.

Una ley del 4 de marzo de 1872 autorizó la compra de dos blindados. Al año siguiente se incorporaba el *Cochrane*, de 3.560 toneladas. El otro buque se llamó *Valparaíso*, pero en 1876 se lo rebautizó *Blanco Encalada* en homenaje al almirante recientemente fallecido²¹⁰. También compraron una cañonera de 772 toneladas llamada *Magallanes*.

Durante la guerra del Pacífico capturaron el blindado peruano *Huáscar*²¹¹ que fue incorporado a la escuadra. Desplazaba 1.130 toneladas.

Entre 1878 y 1884 fueron compradas 13 torpederas, de 30 y 35 toneladas, con dos o cuatro torpedos de botalón.

209 Había sido construida en 1854 en los astilleros Northfleet de Inglaterra.

210 El almirante Blanco Encalada era argentino. Sirvió para la Armada de Chile desde la guerra por la independencia hasta la guerra contra España siendo ya muy anciano.

211 Chile aún conserva este buque a flote, en excelente estado, en condición de reliquia histórica.

En 1884 Chile compró en Francia el crucero *Esmeralda*²¹² de 3.000 toneladas. En 1891 los cazatorpederos *Lynch* y *Condell* de 790 toneladas, los cruceros *Presidente Errazuriz* y *Presidente Pinto* de 2.100 toneladas y el acorazado *Capitán Prat* de 6.900²¹³.

En todo análisis del poder militar de algún actor es vital tener en cuenta el factor humano. No importan sólo los medios materiales. Chile tenía excelentes buques y con tripulaciones muy bien adiestradas, con experiencia de combate y con su moral muy alta.

El imperio del Brasil poseía nueve blindados, seis cruceros, 18 cañoneras, nueve torpederas, veinte buques auxiliares y 5.788 hombres.

El poder naval argentino continuaba siendo netamente defensivo. Luego de la incorporación de los buques de la escuadra de Sarmiento se habían comprado, como ya vimos, dos cruceros, un buque escuela y siete torpederos de río con su buque apoyo. Todos tenían apostadero en Buenos Aires y la gran mayoría de las operaciones de adiestramiento se desarrollaban en las aguas del Plata, tal como consta en los informes del Comandante General de la Marina²¹⁴. Los radios de acción de los cruceros le permitían operar hacia el sur solamente hasta las regiones más australes del Pacífico y hacia el norte hasta cerca de Río de Janeiro. No obstante, es necesario considerar que, asumiendo la hipótesis de un potencial conflicto contra una alianza que divirtiera los esfuerzos navales argentinos, nunca se hubiera podido utilizar esos pocos buques en operaciones ofensivas, ya que implicarían desplegarlos en aguas alejadas de sus bases de operaciones –uno hacia el norte y otro hacia el sur, reduciendo sus capacidades y aumentando sus vulnerabilidades.

La concepción estratégica militar era defender Buenos Aires con los torpederos y el *Maypú* y eventualmente defender con los cruceros las costas de la Patagonia de una operación desde el mar. La invasión terrestre de las zonas al sur del río Negro a través de la cordillera era prácticamente imposible con los medios de aquella época, y en caso de optarse por llevarla a cabo la extensión de las líneas de apoyo logístico, para el sostenimiento de las posiciones alcanzadas, representaría un esfuerzo bélico que haría fracasar la operación en poco tiempo.

212 Fue el primer crucero acorazado botado en el mundo. Las revistas británicas lo tienen muy en cuenta y analizan su rendimiento en la Escuadra Chilena.

213 A fin de ayudar a la comparación de los poderes navales de ambos países en el Anexo III agregamos una tabla con la conformación de la flota chilena.

214 Archivo General de la Armada. Varias cajas ordenadas por Organismo.

La ley 2483, promulgada en 1889, autorizaba el establecimiento de una línea de navegación con los puertos europeos del Atlántico y de Estados Unidos, no pudiendo “tocar ningún puerto de Sud América sin autorización del Gobierno o fuerza mayor.” La línea se llamaría “*La Nacional Argentina*”. La concesión se otorgó a Miguel I. Vucassovich y Cía. quién “construirá cinco vapores de acero de primera clase para carga y pasajeros de 6.000 toneladas de desplazamiento (...) cada uno llevará un nombre histórico que simbolice alguna gloria nacional”²¹⁵. En su artículo 7 establecía que debían ser construidos de manera que en caso de guerra se les pudiera instalar el armamento que el Poder Ejecutivo pudiera disponer, y fijaba un mínimo de personal de la Armada para tener embarcado para contribuir a su adiestramiento²¹⁶.

Otro proyecto presentado en el Congreso Nacional, por el Senador por la provincia de San Luis, para otorgarle una concesión similar a la anterior a los señores Joaquín Lasaga y Marcos Agrelo también fue aprobado. Debían establecer una línea con Europa, construyendo seis vapores de 5.500 toneladas. En el proyecto de ley, firmado por el presidente Juárez Celman y el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Quiroga Costa, el 10 de agosto de 1889, se fijaba que los vapores debían “ser susceptibles de ser transformados en cruceros en caso que llegara á ser necesaria esta modificación”²¹⁷.

Esta modalidad de contar con barcos mercantes susceptibles de ser modificados era empleada por otras naciones. Recordemos que Gran Bretaña enfrentó también estos debates e incertidumbre, y quienes se alineaban con esta línea de pensamiento sostenían que así se podría reducir la cantidad de buques de línea de la *Royal Navy*.

La mejor compilación de estos conceptos los encontramos en un artículo publicado en 1881 en *Journal of the Royal United Service Institution for Defence Studies*²¹⁸ titulado “*Maritime warfare: The adaptation of ocean steamers to war purposes*”. La propuesta sostenía que esos mercantes trans-

215 Diario de Sesiones de la H.C. Senadores, 1889.

216 En 1890 se promulgó la ley N° 2752 que autorizaba a modificar la concesión otorgada, fijando el desplazamiento de los vapores en 10.000 toneladas, y haciendo algunos agregados respecto de depósitos y garantías.

217 En estos proyectos y otros similares se especifican la cantidad de inmigrantes que deberían llevar a la Argentina cada año y la proporción de la tripulación que debía ser de nacionalidad argentina.

218 Editado por White Hall Yard –Mitchell and Co – Londres –1881, Vol XXIV.

formados en cruceros serían utilizados como correo, cruceros ofensivos, cruceros defensivos, transportes de carga y personal o estarían asignados a estaciones navales o escuadrones para apoyo logístico.

Como podemos ver la búsqueda de la mejor solución para el diseño de un poder naval, que responda eficientemente a las políticas gubernamentales, era una situación generalizada en el mundo, en especial en una época de permanentes innovaciones tecnológicas.

Con los buques que mencionáramos, y la búsqueda de un mejor aprovechamiento de los recursos, Argentina transcurre toda la década del 80. Recordemos que durante esos diez años se efectúan los actos jurídicos y políticos que oficializan la incorporación de aquellos territorios al Estado argentino, y cuyo acto cumbre es la promulgación de la ley 1532 en octubre de 1884 que subdivide la Gobernación Militar de la Patagonia en las de Tierra del Fuego, Santa Cruz, Chubut y Río Negro. Y que en su texto se dice que se persigue dar continuidad a los actos posesorios iniciados con la instalación de las Subprefecturas.

El paso siguiente en el diseño del poder naval se producirá como consecuencia de una serie de Acuerdos de Ministros, durante el año 1889, que autorizan al Poder Ejecutivo Nacional a comprar una importante cantidad de medios militares. Estos Acuerdos fueron posteriormente ratificados por la ley reservada 2802, del 17 de septiembre de 1891²¹⁹, en la que además se autorizó a invertir hasta cuatro millones de pesos oro para absorber los gastos excedidos respecto a lo estipulado en los acuerdos ministeriales.

Los primeros que se adquirieron fueron ocho nuevos torpederos, de segunda clase o de río, que, construidos en Yarrow, contarán con todas las innovaciones tecnológicas surgidas de la mejora en el torpedo autopropulsado y en las embarcaciones mismas. Innovaciones que -como a lo largo de toda la historia militar- surgieron de un proceso de acción y reacción entre lo que podríamos llamar un arma y la defensa contra ella.

Hasta ese entonces las torpederas, como las Yarrow con casco de embarcaciones de paseo, no eran lo suficientemente veloces para reducir su riesgo ante el aumento de la velocidad de disparo de los cañones de los buques atacados, y quedaron más vulnerables aún cuando los grandes navíos fueron dotados de energía eléctrica y de focos de luz que permitían verlas en la noche y a mayor distancia. Ante ello

219 Ver Anexo Documental – Documento N°11.

fue imperioso corregir el diseño de la embarcación y mejorar las performances de los torpedos.

Las torpederas argentinas serán identificadas con números -como aquellas *Tipo N°1*- en lugar de asignárseles nombres como a sus inmediatas predecesoras. Se comenzó por el tres, y por ello fueron conocidas como *Torpederas Tipo 3*.

Eran las equivalentes a la Tipo 50 del almirantazgo británico. Tenían 18,3 mts. de eslora, 15 toneladas de desplazamiento y alcanzaban los 17,5 nudos de velocidad. Poseían un solo tubo lanzatorpedos, en popa con afuste giratorio. Costaron 3.000 libras cada una y arribaron a Buenos Aires entre junio de 1890 y abril del año siguiente.

Las compras y supervisión de la construcción fueron realizadas por el capitán de fragata Manuel J. García en base a instrucciones impartidas por el gobierno por decreto del 1 de marzo de 1889.

Casi simultáneamente con las torpederas Tipo 3, se encargaron a Yarrow -luego de una licitación internacional- seis torpederas de mar o de primera clase. Respondían al Tipo 79 británico recientemente probado con excelentes resultados. Desplazaban 90 toneladas, con 39,6 mts de eslora y un tubo lanzatorpedos fijo en proa²²⁰ y dos móviles en cubierta en popa. La tripulación ya alcanzaba a los 18 hombres, y su costo fue de 12.000 libras cada una. Su velocidad había aumentado hasta 23 nudos y su autonomía, a velocidad económica, llegaba a las 1.700 millas.

Sus nombres fueron *Pinedo, Thorne, King, Bathurst, Jorge y Bouchardo*. Navegaron hasta Buenos Aires con tripulación británica, y alguna de ellas realizó buena parte del recorrido a vela. Se incorporaron a la Estación de Torpedos en torno a diciembre de 1890.

En la licitación que recién mencionáramos, el astillero Thornycroft había presentado una excelente oferta, pero aspectos técnicos de importancia motivaron que fuera rechazada. Una vez corregidas estas objeciones se le encargaron dos torpederas, también de mar (*Mura-ture y Py*). Tenían 45,7 mts. de eslora y desplazaban 110 toneladas. Su radio de acción llegaba a las 1.850 millas y costaron 18.000 libras cada una. Fueron recibidas el 2 de marzo de 1892.

Luego se compraron en Gran Bretaña dos buques cuyo armamento estaba sustentado en el torpedo, pero también llevaban cañones y poseían una mayor capacidad de transporte de munición y víveres. Fueron diseñados para operar en alta mar pero sin perder la

220 Ver Ilustraciones Parte II.

capacidad de hacerlo en el Río de la Plata, para lo cual su calado fue reducido a 10 pies, de tal manera de pasar sobre los bajo fondos sin inconvenientes y así poder explotar las ventajas de su alta velocidad. Fueron construidos por el astillero Laird Bo. en Birkenhead (Inglaterra), botados en 1890, y se llamaron *Espora* y *Rosales*²²¹.

El precio fue de 45.000 libras esterlinas cada uno y el gasto fue autorizado por el Acuerdo de Ministros del 1 de marzo de 1889. Su eslora era de 64 metros con un desplazamiento de 550 toneladas y 19 nudos de velocidad máxima. Su armamento consistía en dos cañones de 76 mm y otros dos de 63 mm, disponían de cinco tubos lanzatorpedos. Navegando a media fuerza llegaban a 2.800 millas de radio de acción.

Estos buques son llamados también cazatorpederos o torpederos de División porque contaban con facilidades para acompañar a una fuerza superior más allá del abrigo de la costa. No es más que el nacimiento del *destroyer* que alcanzará la fama en la primera y segunda guerras mundiales.

Arribaron a Buenos Aires en abril de 1891, y ya en julio fueron parte en el Río de la Plata del ejercicio naval más importante desarrollado hasta entonces. En él, además participaron 22 torpederas y fue presenciado por el Presidente de la República a bordo del *Villarino*.

Este mismo tipo de maniobras también era desarrollado en Francia en plena aplicación de la doctrina de la *Jeune École* con el objeto de perfeccionar el empleo táctico y el diseño de los torpederos. Las revistas europeas especializadas como *Journal de la Marine*, *Le Yacht* o *Naval and Military Record* registran toda esta actividad y dicha información llega a manos de los interesados en temas navales en la Argentina, y en especial a todos los oficiales, a través del *Boletín del Centro Naval*, órgano de difusión de ese club, el cual pese a ser privado -sin dependencia funcional de la Marina- representa el pensar del personal superior de dicha arma.

Las mismas revistas traen muchísima información sobre el desarrollo de un nuevo medio naval: el submarino. Junto con el torpedero, se presenta como la mejor arma contra los pesados acorazados que bloquean puertos o se acercan a sus costas para bombardearlos.

Como ya dijéramos, la Declaración de París de 1856, que abolió la guerra de corso y reglamentó la legalidad de los bloqueos, estipu-

221 Ver Ilustraciones Parte II.

laba para este último tipo de operación naval la obligatoriedad de ser cien por ciento efectivo, es decir que ningún buque pudiera entrar ni salir del puerto bloqueado sin ser detectado, para que el bloqueo fuera aceptado internacionalmente. Esto forzó a los buques bloqueadores a acercarse más a la costa.

Francia experimenta, técnica y tácticamente, en operaciones combinadas de submarinos con torpederas. Gran Bretaña se muestra muy reticente a embarcarse en ese novedoso desarrollo. Las razones podemos encontrarlas en que la imagen de ese tipo de estrategia defensiva no concuerda con la iniciativa y agresividad británica, y también en que durante las experiencias se producen muchos accidentes fatales y normalmente muere toda la tripulación del submarino siniestrado.

En el marco de la política que estamos analizando, luego de asegurar la defensa del Río de la Plata, era necesario incrementar la presencia efectiva en el mar.

La comisión enviada a Londres para estudiar diferentes alternativas y propuestas de astilleros informó el 27 de junio de 1889 que habían seleccionado la del astillero W.G. Armstrong, Mitchell and Co. de Newcastle on Tyne. El gobierno aprobó, por Acuerdo de Ministros, el resultado de la Comisión, ordenó firmar el contrato, y el 5 de mayo del año siguiente –11 meses después del informe- se botaba el crucero *Necochea*, que luego fue rebautizado *25 de Mayo*²²², y se incorporó a la Armada Argentina el 18 de mayo de 1891. Su costo ascendió a 260.000 libras esterlinas, imputándosele a la posterior ley 2802.

Era un buque cuyo armamento estaba instrumentado en torno de dos grandes cañones de 210 mm de calibre. Esta nave ya estaba dotada de potentes proyectores de luz para detectar a mayor distancia las torpederas que pudieran atacarlo, y además contaba con cañones de tiro rápido para hacer fuego con éxito sobre el mismo tipo de blanco. También tenía tres tubos lanzatorpedos²²³ y dos lanchas con torpedos de botalón.

Tenía 106,97 mts de eslora, 3.500 toneladas de desplazamiento y podía llegar a los 22 nudos de velocidad. Su autonomía alcanzaba a las 5.025 millas, siendo el único buque con capacidad para operar un corto tiempo frente a las costas de Valparaíso y regresar.

222 Ver Ilustraciones Parte II.

223 Los torpedos contra barcos de superficie continuarán siendo un arma característica de todos los buques, en mayor o menor proporción, hasta algunos años después de la Segunda Guerra Mundial.

Su armamento representaba una fuerte disuasión contra probables cruceros incursores en aguas argentinas, y además incorporaba la capacidad de bombardear puertos o costas causando daños de mucha importancia. Este buque era útil estrictamente en el sentido recientemente mencionado: Disuasión. No lo era, en similares proporciones, para efectuar operaciones ofensivas sobre mares o costas enemigas lejanas como consecuencia del diseño que tenía el poder naval argentino. Para atacar cualquier punto de la costa chilena debería navegar solo, sin protección de ningún tipo y expuesto a los ataques de las torpederas y barcos más veloces chilenos. Pese a ello, que la República Argentina tuviera dicha capacidad operativa que ponía en serio riesgo a las ciudades más importantes de Chile —excepto Santiago— constituía un factor determinante en el análisis estratégico del gobierno chileno²²⁴.

Es sabido que los desfiles militares y las revistas navales son útiles para transmitir mensajes a aliados y oponentes. En ellos se muestran medios, y ciertas capacidades a los que se puede recurrir en caso de ser necesario el uso de la fuerza. El 3 de septiembre de 1891 —una semana después de que el *25 de Mayo*²²⁵ arribara a Buenos Aires— se efectuó una revista naval, presenciada por el presidente Carlos Pellegrini desde su cubierta, en la que participaron el *Almirante Brown*, *Patagonia*, *Maipú* y los torpederos *Rosales*, *Espora*, *Bouchardo*, *Pinedo*, *Thorne*, *Jorge*, *Número 9* y *Número 10*. Nadie podría suponer que esta fuerza estaba diseñada para desarrollar operaciones ofensivas sobre aguas o territorio de otro país. Pero sí debía asumir que intentar agredir a Argentina desde el mar le demandaría un elevado costo.

En la práctica el gobierno argentino también utilizó a este poderoso buque en el rol de policía asignado a la Armada. En las Memorias que el Ministro de Guerra y Marina —general Levalle— confeccionó para que el Poder Ejecutivo presente al Congreso en 1892 informaba que el crucero *25 de Mayo* había detenido a tres buques que efectuaban extracción de guano en contravención de la ley 1055 de 1880.

En el mismo documento el general Levalle hacía notar que se

224 Al comenzar la guerra entre China y Japón en 1894 el gobierno de Pekín hizo una oferta para comprar este crucero, el *Alte. Brown* y el crucero *9 de Julio*. Argentina se negó por razones de neutralidad.

225 No se debe confundir este buque con el otro crucero *25 de Mayo* que tuvo nuestro país, y que participara de operaciones humanitarias en 1936 en España, durante la guerra civil.

estaba estructurando una importante Armada – a tal punto que sugiere la creación del Ministerio de Marina separado del de Guerra con medios operativos poderosos, pero que ven limitada su capacidad operativa porque no se cuenta con transportes carboneros que acompañen a la escuadra en sus evoluciones. Los buques deben tomar algún puerto para reabastecerse de carbón. Pide que se compren al menos dos buques de este tipo.

Estamos en 1892 y ya se comienza a avizorar un cambio en la concepción estratégica naval. El aspirar que la escuadra cuente con carboneros equivale a dotarla de cierta capacidad de proyección. Se aumentaría considerablemente las distancias a las que podrían desplegarse, y se incrementarían los tiempos de permanencia en las áreas de operaciones.

El 9 de julio de 1892 el cazatorpedero *Rosales* naufragó frente a la costa uruguaya mientras navegaba rumbo a España para participar de los festejos del cuarto centenario del descubrimiento de América. Lo acompañaban los cruceros *Alte. Brown* y *25 de Mayo*. El naufragio estuvo rodeado de circunstancias difíciles y poco claras -como consecuencia de la gran pérdida de vidas- que ensombrecieron el accionar de varios oficiales, entre ellos su comandante el capitán de fragata Leopoldo Funes. El fiscal del tribunal que juzgó la conducta del comandante solicitó la pena de muerte por abandono de sus subordinados. Fue condenado a un año de suspensión de empleo. En enero de 1895 el Presidente de la Nación, doctor José E. Uruburu, -a tres meses de terminar el cumplimiento de la pena- indultó a Funes.

Para compensar la pérdida del *Rosales* se efectuó una suscripción pública y con lo recaudado se compró otro buque. La “*Comisión Central de la Suscripción Rosales*” responsable de la recaudación de las donaciones fue presidida por el doctor Aristóbulo del Valle. El 27 de septiembre de 1892 ya había reunido 512.950,03 pesos moneda nacional y 936,34 pesos oro. La diferencia con el costo total (74.000 libras) fue imputada a la ley 2802.

El contrato fue firmado el 14 de febrero de 1893²²⁶ con el astillero Laird Bo, de Inglaterra -el mismo que construyó el *Espora* y el *Rosales*- para la compra de un crucero torpedero y se lo llamó *Patria*. Arribó a Buenos Aires el 23 de diciembre de 1894.

Tenía 76,7 mts de eslora y desplazaba 1.070 toneladas. Además

226 Archivo General de la Armada. Archivo Secretaría General del Ministerio de Marina. Legajo 240.

de sus dos cañones de 120 mm, contaba con cinco tubos lanzatorpedos. Estaba concebido para cumplir las mismas funciones que el *Rosales*. Su calado también era de 10 pies.

Por Acuerdo de Ministros del 20 de septiembre de 1889 se había autorizado la compra de los acorazados de río *Libertad e Independencia* con un costo de 356.000 libras esterlinas imputables a la ley 2802.

Fueron clasificados como acorazados de río como consecuencia de que el diseño original fue cambiado para permitirles operar con seguridad en las bajas profundidades del Río de la Plata y por lo tanto se les redujo el calado, quedando con un valor similar al de los cazatorpederos (del orden de los 10 pies). Esto si bien resultó favorable para las operaciones fluviales los perjudicaba para operar en el mar, mucho más si consideramos las características de los mares del sur donde normalmente el mar está arbolado y los buques deben poseer excelentes condiciones marineras.

El primero fue incorporado el 26 de noviembre de 1892 y el *Independencia* el 7 de abril de 1893. Fueron los buques más poderosos para la defensa del Río de la Plata y prestaron servicio hasta 1946. Cada uno tenía dos cañones de 240 mm de calibre –30 mm más que el *25 de Mayo* – cuatro de 120 mm y otros más chicos. También tenían dos tubos lanzatorpedos. Desplazaban 2.336 toneladas y podrían alcanzar los 14 nudos de velocidad. Su autonomía era similar a la del *Patagonia*, 3.000 millas.

Como hemos visto hasta acá, la industria naval británica fue la mayor proveedora de buques de guerra para Argentina.

Los archivos y bibliografía británicos consultados muestran que la presencia inglesa y escocesa en este mercado era la más importante. Un aspecto de lo más relevante es que, como dijéramos anteriormente, en 1877 Rusia encargó a Gran Bretaña cien torpederas, similares a las argentinas, y le fueron construidas pese a la competencia existente entre ambos países.

La corona necesitaba mantener en producción sus astilleros a efectos de no aumentar la desocupación, ofreciendo, por medio de esa actividad industrial, cierto apoyo al sostenimiento de la economía en general que enfrentaba frecuentes crisis. Pero además, desde el punto de vista militar, ofrecer los buques a precios bajos aseguraba vender, y ello redundaba en que los astilleros se mantenían preparados para construir buques para su propia Armada. En una época de tremendos cambios tecnológicos esta política era muy útil para observar los resultados de estas innovaciones y actuar en consecuencia,

seleccionando para uso propio solamente aquellos que la experiencia ajena aconsejara.

Mientras esto sucedía con el poder naval, las relaciones con Chile continuaban agravándose por diferencias irreconciliables entre los peritos. Pese a que el Presidente de la Nación –doctor Carlos Pellegrini– en su mensaje de apertura de las sesiones del Congreso en 1892 se explayaba sobre “*la suma cordialidad*” con todos los países vecinos, la realidad indicaba que los peritos no se ponían de acuerdo y que la mala relación entre ambos era trasladada a la correspondiente entre Estados. En dicho mensaje, del 24 de mayo de 1892, se refiere un poco más en detalle a las negociaciones con Brasil como consecuencia de las diferencias de opinión sobre la demarcación del límite en la zona de las Misiones. No obstante recalca el buen encaminamiento de las tratativas. Respecto de Chile, recordaba que en 1889 se había firmado la Convención para iniciar la demarcación prevista en el Tratado de 1881 y que habiendo comenzado el trabajo en el terreno debió detenerse al estallar en Chile la llamada *Revolución del 91*.

Continuando con el desarrollo de medios, y si bien nunca llegó a construirse, el Congreso argentino aprobó el desarrollo de un submarino.

En 1886, siendo Ministro de Guerra y Marina, el doctor Carlos Pellegrini había recibido un informe muy alentador, preparado en Europa por un profesor de balística de la Escuela Naval, que se encontraba asistiendo a experiencias de tiro de cañones Armstrong, en el que ponderaba el desarrollo de un “*bote submarino*”.

En 1891 el ingeniero naval Jorge Bolthausen presentó al gobierno argentino un proyecto de construcción de un sumergible de diseño propio. La propuesta, analizada en varias comisiones de la Marina, fue aprobada, disponiéndose por Resolución Ministerial del 9 de octubre de ese año que se construyera en los Talleres de Marina del Tigre. No fue posible encontrar ninguna fuente que permita determinar cuales fueron las causas que motivaron el fracaso de este proyecto y que no quedara ninguna información sobre lo hecho.

La construcción de submarinos en Argentina había tenido su primer intento durante el año 1810 bajo la conducción de William Taber, norteamericano contratado por el gobierno revolucionario de Buenos Aires. Comenzó la construcción de la embarcación en el Fuerte de Barragán pero fue apresado por fuerzas realistas, y se perdió todo rastro de los trabajos realizados. Otro intento, a comienzos del siglo XX, fue el del ingeniero Teobaldo Ricaldoni, profesor de física

y decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Plata, quien llegó a fabricar un modelo en escala que funcionó muy bien, pero no fue apoyado para continuar con el desarrollo.

Todas las previsiones de empleo en el mundo para este tipo de arma eran netamente defensivas. No había posibilidad de empleo en alta mar. La Guerra de Secesión ofrecía la experiencia del uso real de un submarino de la Confederación contra los buques de la Unión que bloqueaban sus puertos. El sumergible CSS *Hunley* se hundió luego de atacar a un barco enemigo²²⁷ y hundirlo como consecuencia de la explosión del torpedo colocado junto a su casco.

Perú había tenido un proyecto propio, de la mano de Federico Blume Othon, un alemán residente allí, que no prosperó aunque incluyó pruebas en el mar, en 1866 en el contexto de la guerra con España y en 1879 por la Guerra del Pacífico.

En 1866, en el mismo contexto que Perú, Chile ensayó, también en el mar, un desarrollo de un ex marino alemán, Karl Flach. Este prototipo zarpó en una de las pruebas del puerto de Valparaíso, fue a inmersión y se perdió con todos sus tripulantes. En la actualidad la Armada de Chile avanza en un proyecto de búsqueda y rescate de los restos. En 1896 probaron en Talcahuano un submarino diseñado por José Hubert. Pero no se superó el estadio de las pruebas. El proyecto se canceló.

Las Armadas de menos recursos, y aquellas que respondían en su diseño a una concepción estratégica disuasiva, encontraban en el submarino una excelente propuesta, aunque aún en etapa de investigación y desarrollo.

Hemos visto como evolucionó el poder naval argentino, habiendo analizado la sucesiva incorporación de los medios en función de las interacciones en juego en cada momento.

La República Argentina actuó rápidamente para ejercer soberanía en sus espacios –terrestre y marítimo– del sur y fue adecuando los medios con que podía sostener su concepción estratégica de manera de evidenciar su vocación exclusivamente defensiva basada en la disuasión.

Para poder disuadir debía hacerle saber, transmitir el mensaje, a Chile que no sólo tenía la capacidad de efectuar esas operaciones –defensa con torpedos y ataque al comercio marítimo– sino además la decisión de hacerlo en caso necesario. La escuadra argentina luego

227 Fue hallado en el fondo de la Charleston Harbour. En el año 2000 fue reflotado y expuesto al público.

de adquirir los medios adecuados desarrolló ejercitaciones que mostraban a las torpederas defendiendo Buenos Aires y a los buques de mayor volumen de fuego y velocidad atacando buques mercantes enemigos en sus líneas de comunicaciones marítimas.

Esto constituía una grave amenaza para Chile porque todo su comercio ultramarino venía desde Europa a través del Atlántico. Ya había ocurrido. Por las diferencias surgidas entre ambas repúblicas hermanas durante la guerra por la independencia, buques que venían por el Atlántico para reforzar la escuadra patriota chilena fueran demorados y hasta confiscados en Buenos Aires.

Las adquisiciones y su forma probable de empleo por parte de Argentina constituían un claro y contundente mensaje que ejercía influencia en el proceso de toma de decisión de Chile.

No se debe confundir la adquisición de medios que responden a maniobras de una decisión estratégica con una carrera armamentista. La República Argentina incorporó entre 1874 y 1894 varios medios operativos como parte de su proceso organizativo -que culminaría con la creación de su propio Ministerio en 1898- asegurando una fuerte defensa de sus intereses por medio de la disuasión.

Durante el análisis del diseño de la Marina argentina hemos comprobado que ninguno de sus buques, propulsados a vapor, podía operar más allá del escenario marítimo adyacente a sus propias costas atlánticas sin el apropiado apoyo logístico que le suministrara carbón en tiempo y oportunidad adecuados²²⁸.

Es verdad que, en caso de necesidad, el transporte *Villarino* podría acompañarlos como apoyo, pero la diferencia de velocidad entre éste y los buques de línea, entre otras características técnicas, implicaban limitaciones para la operación eficiente de los cruceros exponiendo tanto a las naves de combate como aquella que los acompañara.

La guerra de Perú y Chile contra España dejaba un ejemplo contundente. La poderosa escuadra regia resultó ineficiente como consecuencia de las severas restricciones operativas que implicó tener que llevar barcas que transportaran carbón para reabastecer las unidades de combate. Estas naves logísticas desarrollaban menores velocidades, y no podían acompañar a la fuerza naval, por lo que ésta debía adecuar sus movimientos a las posibilidades de los carboneros. El almi-

228 En la Ilustraciones Parte II se muestran en un mapa los radios de acción sin reabastecimiento de las unidades de combate argentinas.

rante español tampoco podía dejarlas aparte porque eran vulnerables al ataque enemigo, y de producirse su pérdida forzaría la rendición de toda la escuadra.

En esos años la Argentina colocó pontones carboneros en varios de sus puertos atlánticos para mantener el sostén logístico de sus fuerzas navales. La dispersión de esos puntos de apoyo y la reducida –casi inexistente– capacidad para reabastecer sus unidades de combate en el mar ratifican la concepción defensiva –circunscripta al Atlántico– del empleo de los medios.

Nos detenemos en este momento de las adquisiciones porque a partir de 1892 comenzamos a apreciar un cambio en el diseño del poder naval. Los buques que se incorporan son más poderosos y además de responder a una concepción estratégica en el marco de la defensa también lo hacían en el de las relaciones internacionales, en cuyo concierto era menester contar con una poderosa flota para acceder a un rango más elevado en la lista de naciones.

Este fue el Poder Naval con que contaron los sucesivos gobiernos nacionales argentinos para respaldar su decisión de integrar la Patagonia a los espacios bajo plena vigencia de sus acciones de Estado, preservando la paz con Chile. Con estos medios Argentina plasmó en acto su elaboración en el campo de las ideas.

La concepción estratégica fijaba la misión de integrar espacios –marítimos y continentales– pero con la premisa de hacerlo en un marco de paz. Muchas de las maniobras para sustentar esta premisa tuvieron lugar en el ámbito diplomático y han sido estudiadas en obras clásicas de las relaciones internacionales de Argentina. Pero todas, en mayor o menor proporción tuvieron el respaldo del poder naval con el cual se transmitió claramente el mensaje de no buscar la agresión, pero de estar en capacidad de reaccionar contundentemente si se era agredido.

PARTE II

ILUSTRACIONES



Ilustración N° 1
Cuadro de Juan M Blanes
sobre la
Campana al Desierto.



Ampliación del sector
derecho del cuadro
anterior.

En el extremo más a la
derecha se puede ver
a un grupo de marinos
con uniforme de
embarco, incluyendo
cadetes de la Escuela
Naval. Los personajes
son identificables y
corresponden a quienes
estaban a orillas del río
Negro el 25 de mayo de
1879. Algunos de ellos son
el Teniente Coronel de
Marina Erasmo Obligado,
el Teniente Coronel de
Marina Martín Guerrico y
el Capitán
Ramón L. Falcón.

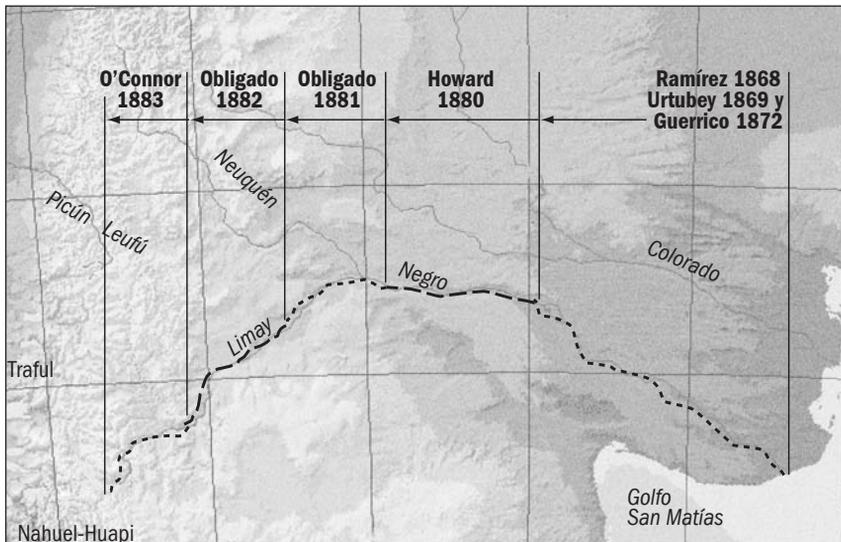
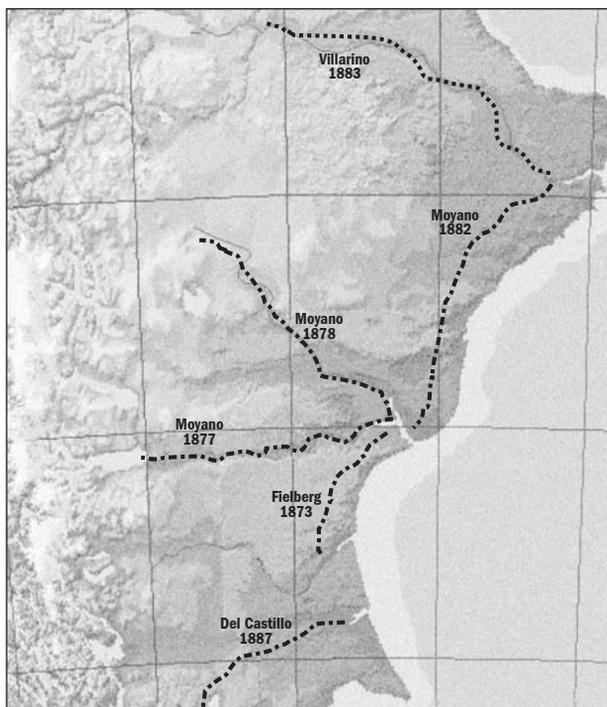


Ilustración N° 2
Exploraciones al río Negro hasta lago Nahuel Huapí.

Ilustración N° 3
Exploraciones hacia el interior de la Patagonia.



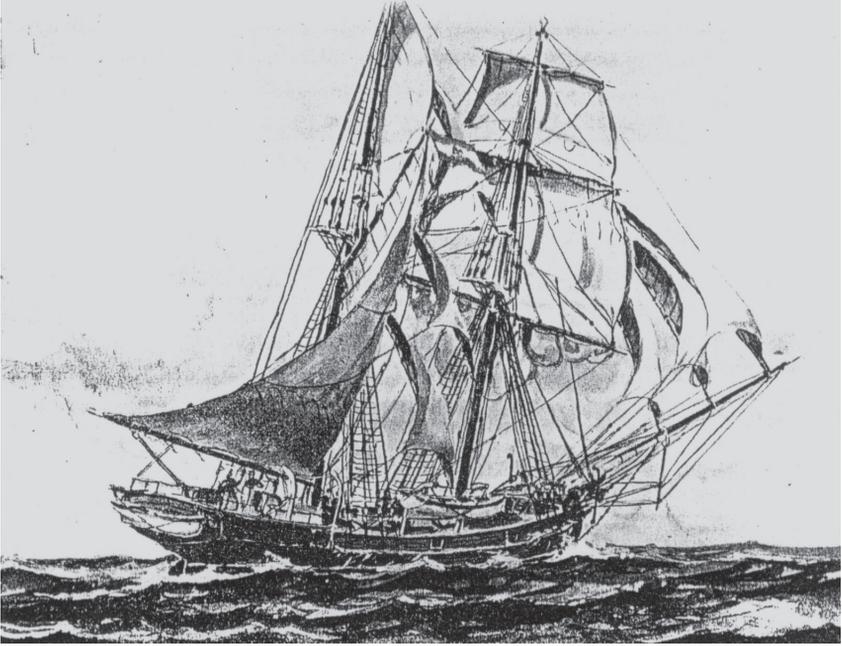


Ilustración N° 4.
Bergantín Goleta *Rosales*.

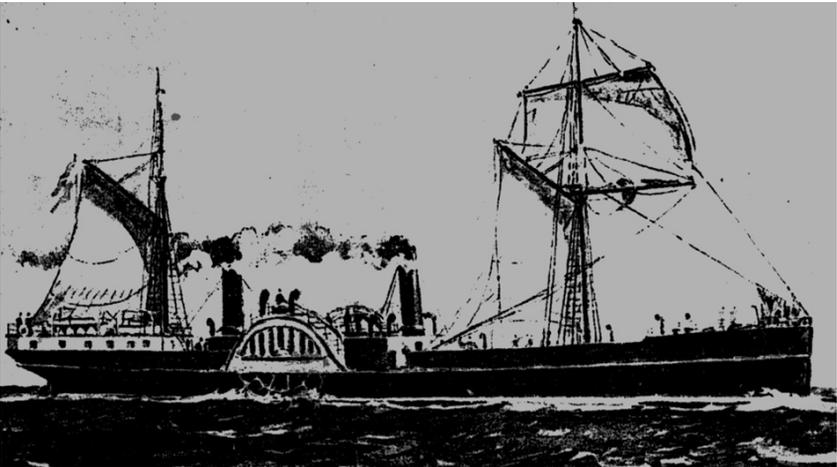


Ilustración N° 5.
Vapor *Rosetti*.

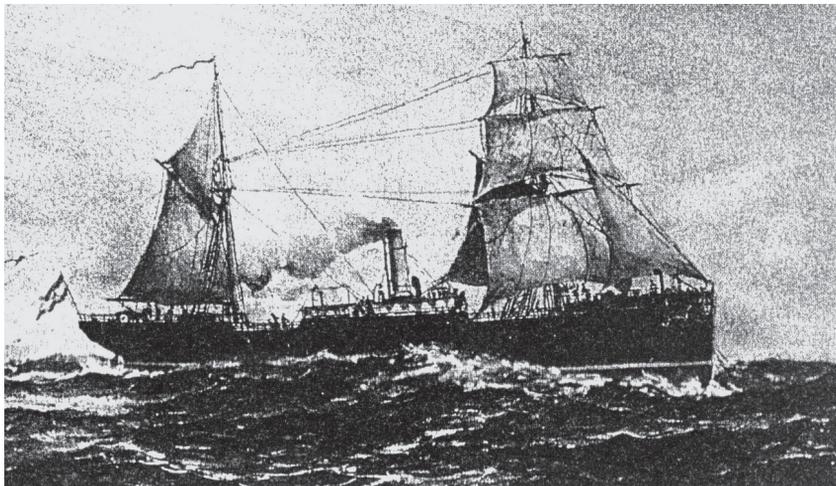


Ilustración N° 6. Vapor *Villarino*.

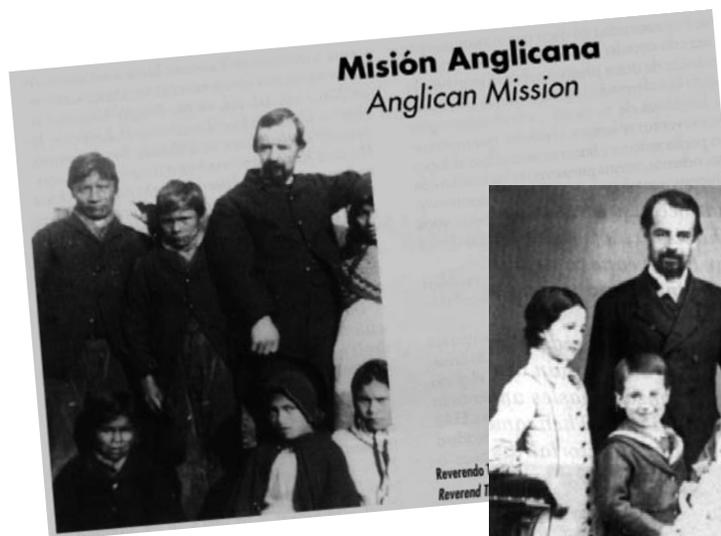


Ilustración N° 7.
Reverendo
Thomas Bridges.



Thomas Bridges con su familia.
Fuente: *Ushuaia*, VAIRO, Carlos P.

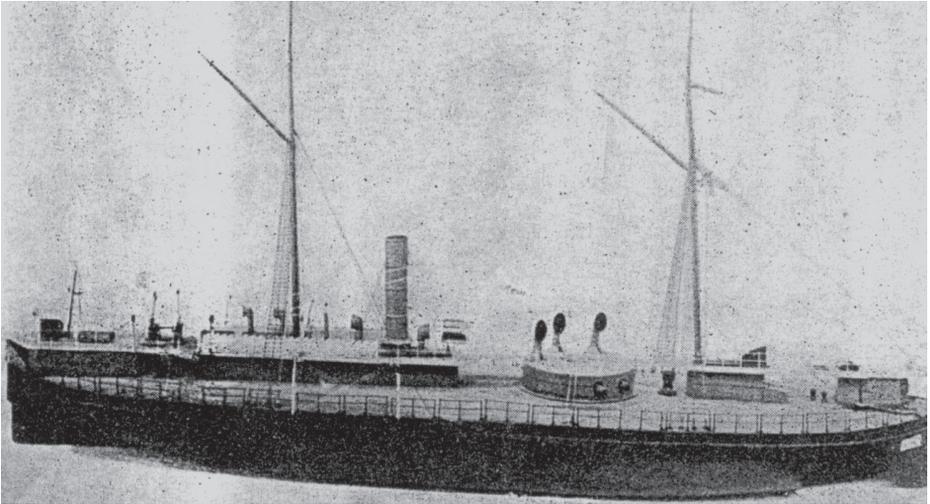


Ilustración N° 8
Monitor *Los Andes* (Maqueta utilizada por el astillero Laird para la construcción.
Depositada en el Museo Naval de la Nación).

Poseían muy bajo francobordo y su poderoso armamento se ubicaba en una torre giratoria en el centro del buque a popa de la chimenea (debajo de los cataventos).

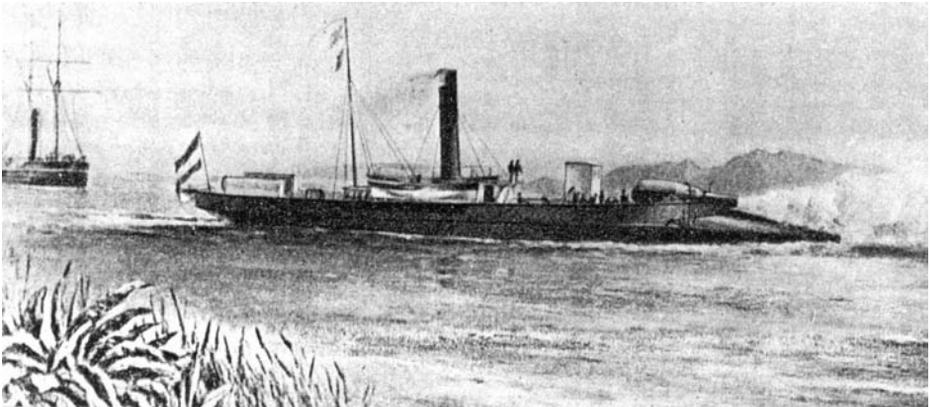


Ilustración N° 9
Bombardera *Pilcomayo*.
Poseían un solo cañón de avancarga en la proa que no podía ser girado,
para apuntarlo era necesario maniobrar el buque.

El monitor *Los Andes* y la bombardera *Pilcomayo* fueron comprados en el marco de la ley N° 498 de 1872 y que conformaron la llamada "escuadra de Sarmiento".



Ilustración N° 10
Trazado de trenes en la Patagonia.

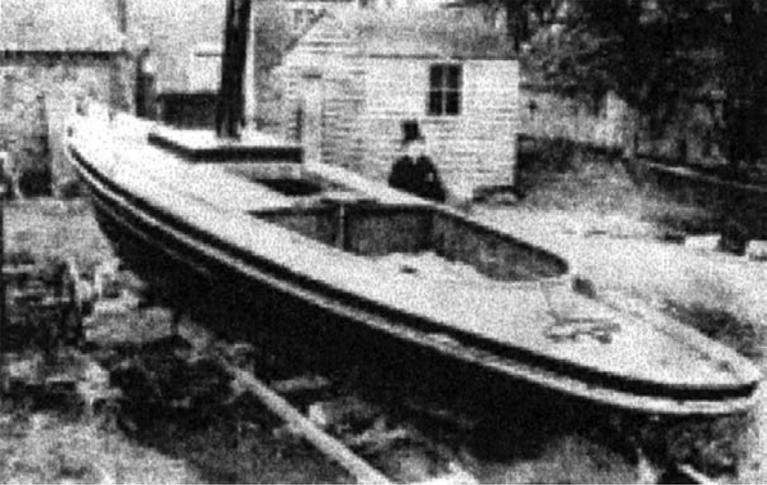


Ilustración N° 11
Astillero sobre el río Tamesis en 1862.

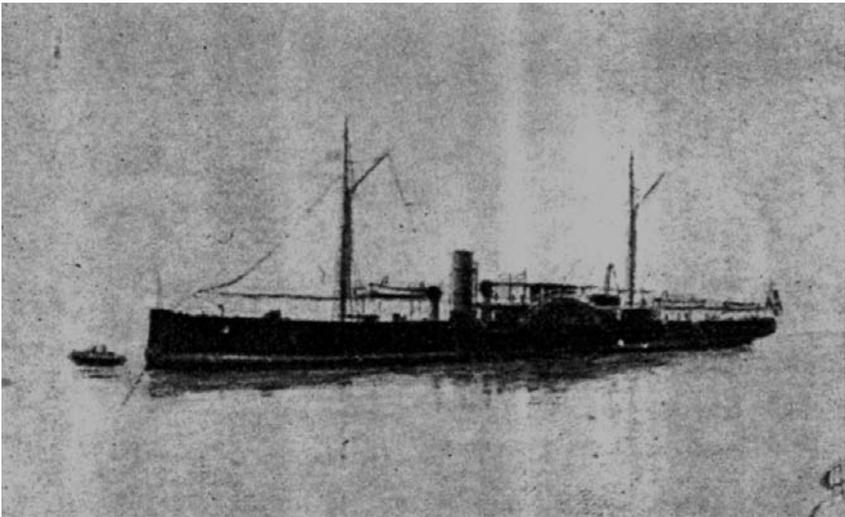


Ilustración N° 12
Ariete Torpedero *Maypú*.

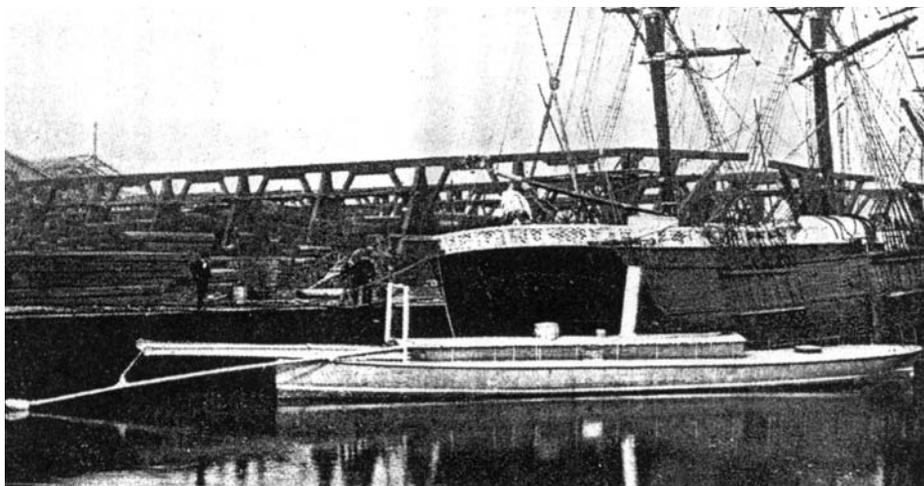


Ilustración N° 13
Torpedera de botalón (reproducción del archivo de Yarrow Shipbuilders)

Este es el modelo de torpedera que llevaba una carga explosiva en el extremo del apéndice de la proa (botalón) y que debía ser adosada al casco del buque enemigo para luego producir su explosión. Eran muy aptas contra buques lentos, con artillería restringida en sus movimientos y casi indefensos durante ataques nocturnos. Así eran las primera torpederas compradas por Sarmiento.

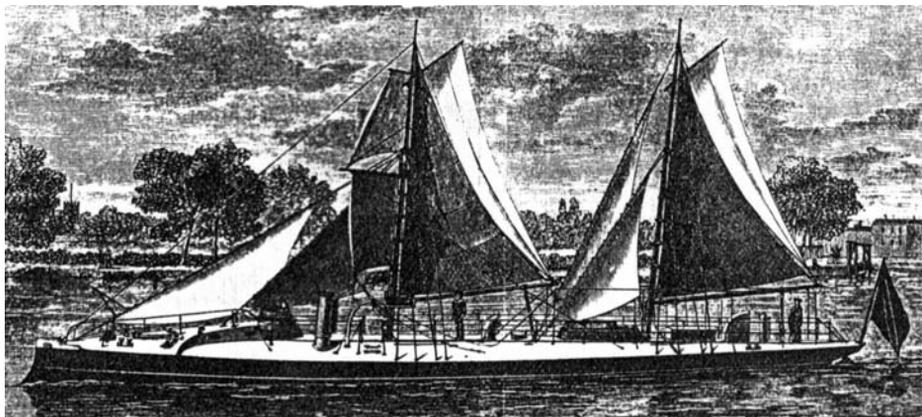


Ilustración N ° 14
Torpedera *Alerta*
Fuente: R.U.S.I.



Ilustración N° 15
Torpedera transportada a través de Los Andes.

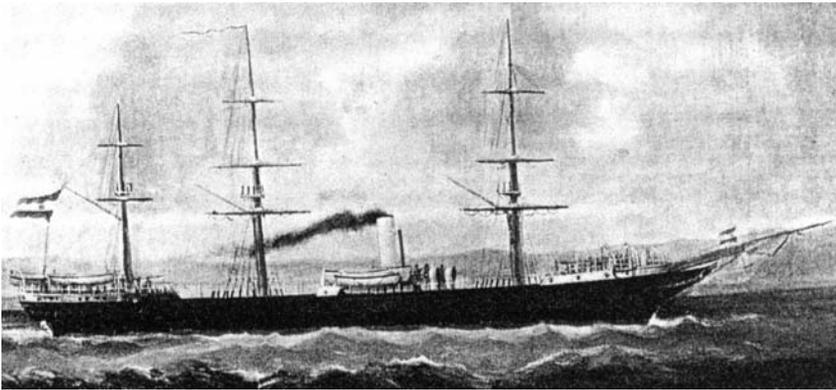


Ilustración N° 16
Buque Escuela Corbeta *La Argentina*.

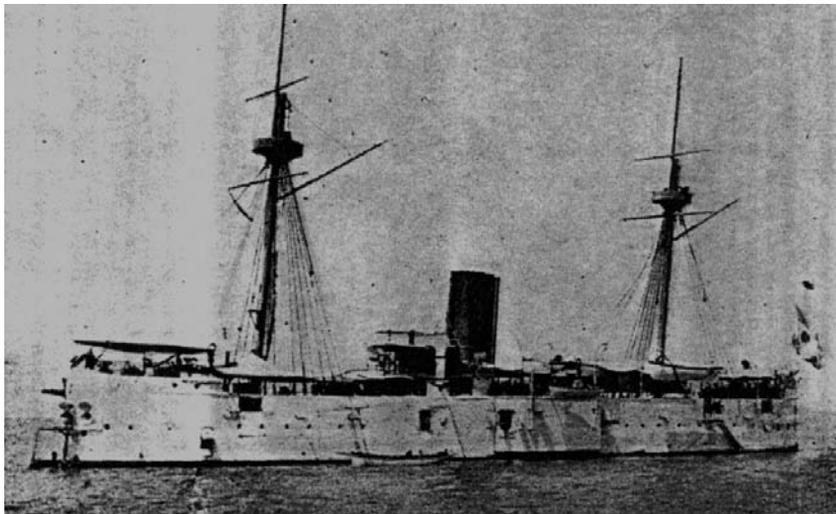
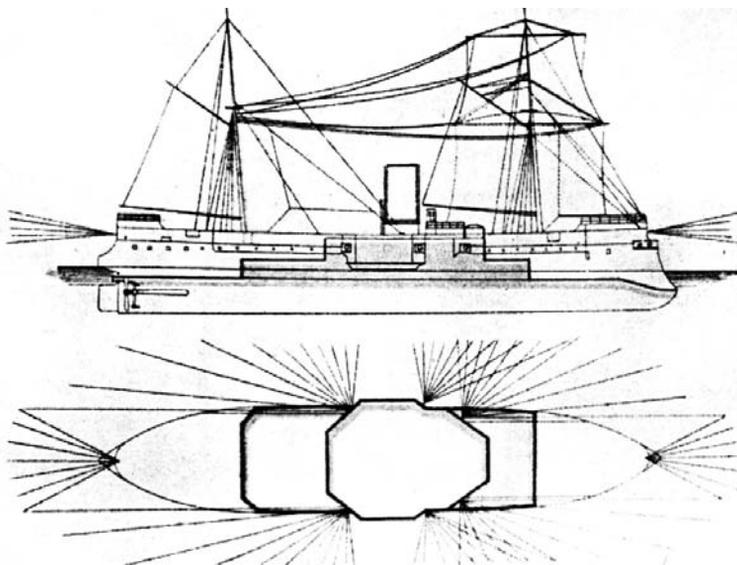


Ilustración N° 17
Acorazado Amirante Brown.

Fuente: *Acorazados y cruceros de la Armada Argentina*; BURZACO, Ricardo;



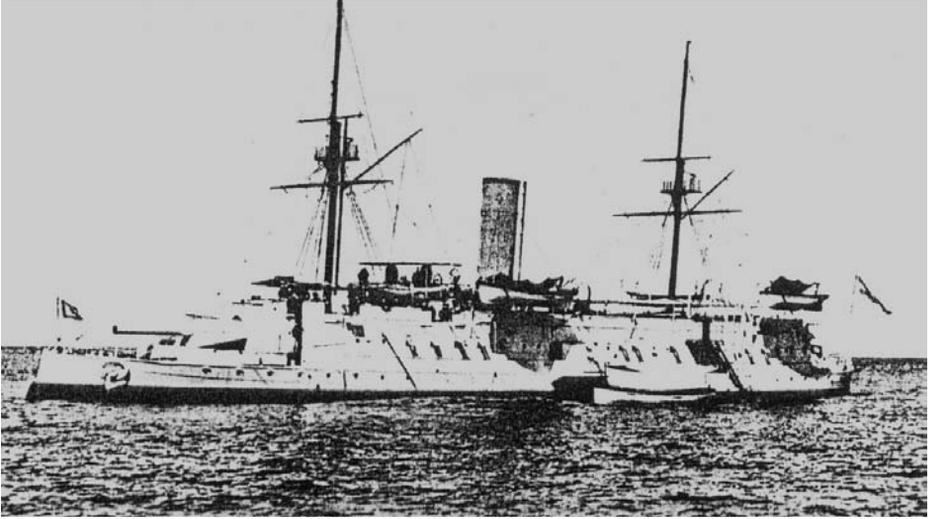


Ilustración N° 18
Crucero *Patagonia*.

Fuente: *Acorazados y cruceros de la Armada Argentina*; BURZACO, Ricardo.

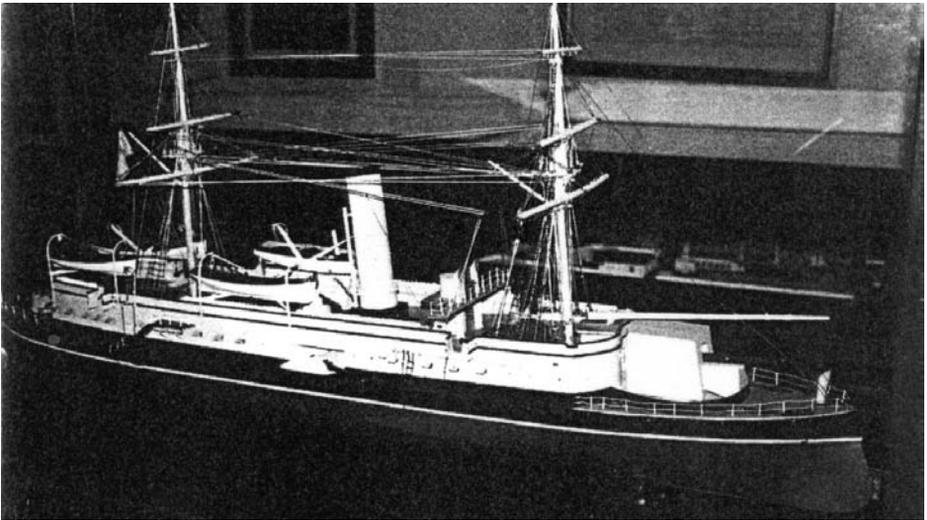


Ilustración N° 19
Maqueta del Museo Naval de la Nación.



Ilustración N° 20
Torpederas en construcción en el astillero Yarrow en 1890.
Foto que muestra cuatro torpederas argentinas a flote en construcción y dos en gradas.
Fuente: Registros Yarrow.

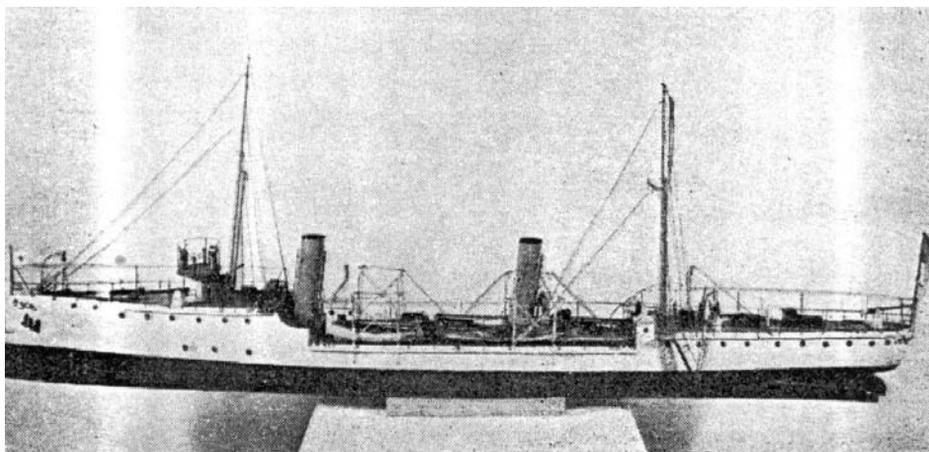


Ilustración N° 21
Cazatorpedero *Rosales*.

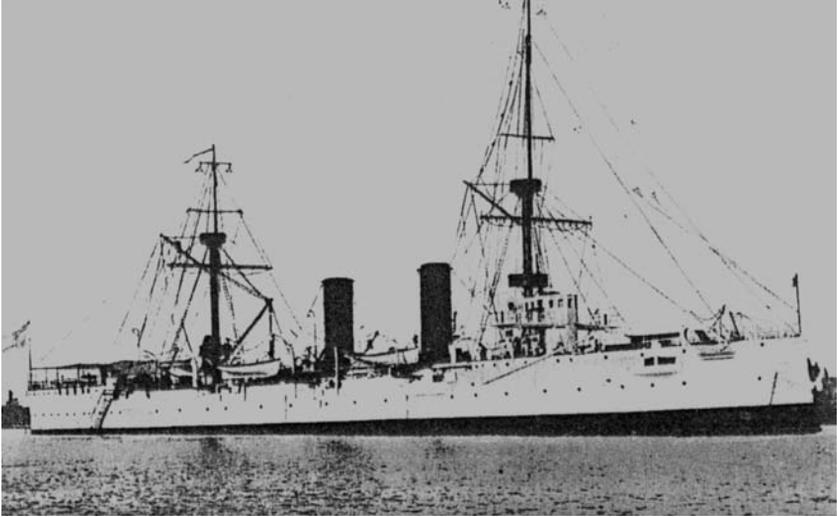


Ilustración N° 22
Cruceiro *25 de Mayo*.

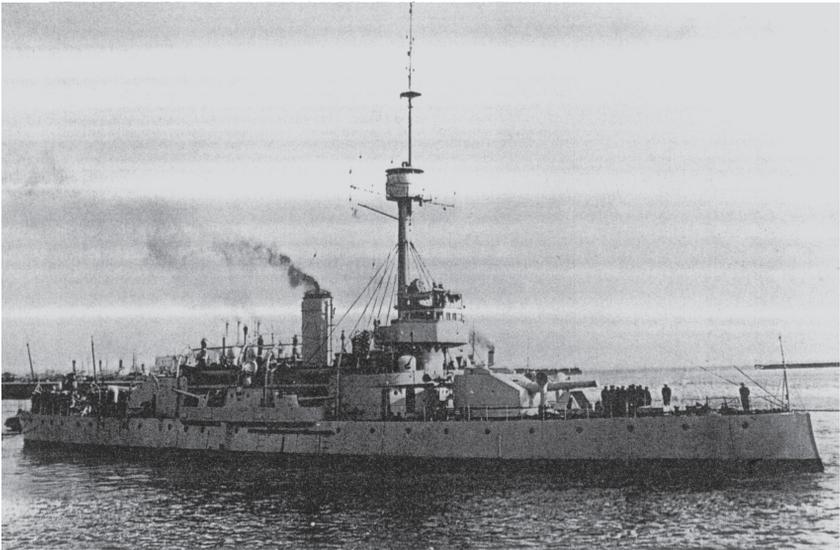


Ilustración N° 23
Acorazado de río *Libertad*.

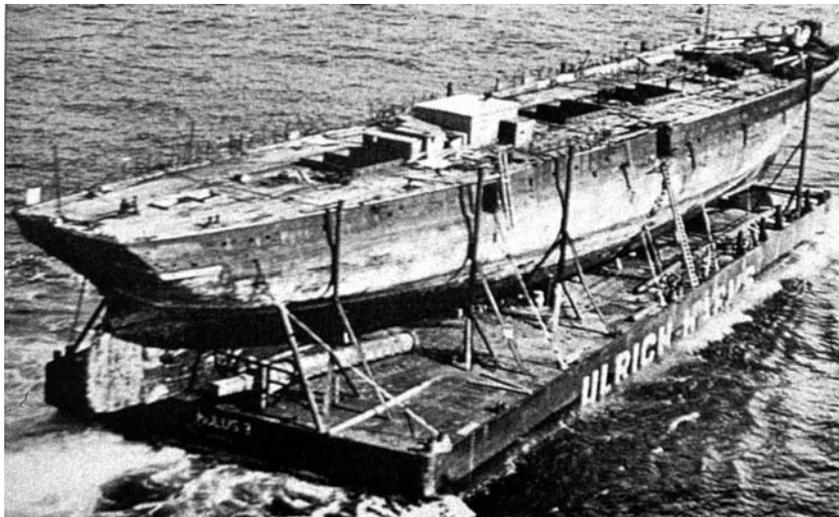


Ilustración N° 24
Transporte británico a vapor SS *Great Britain*,
en viaje desde las islas Malvinas para ser restaurado.

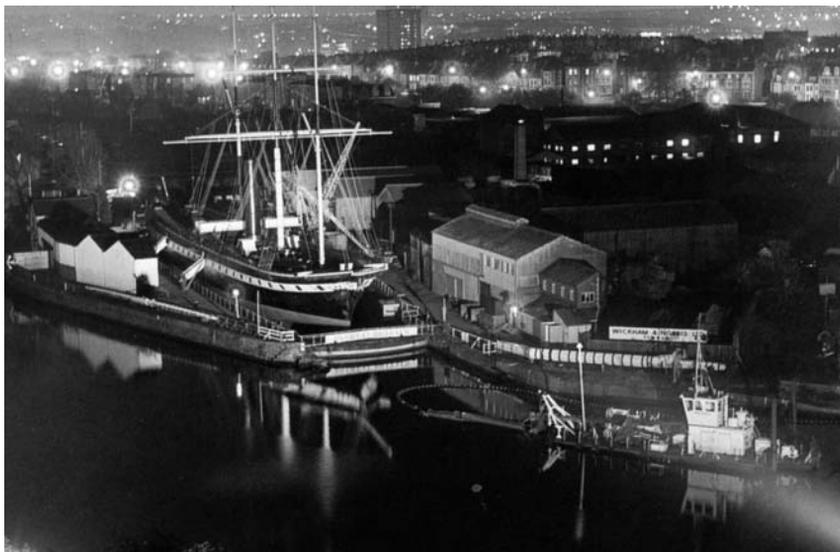


Ilustración N° 25
En su situación actual como museo en la ciudad de Bristol.
(Fotos del Museo SS *Great Britain*).

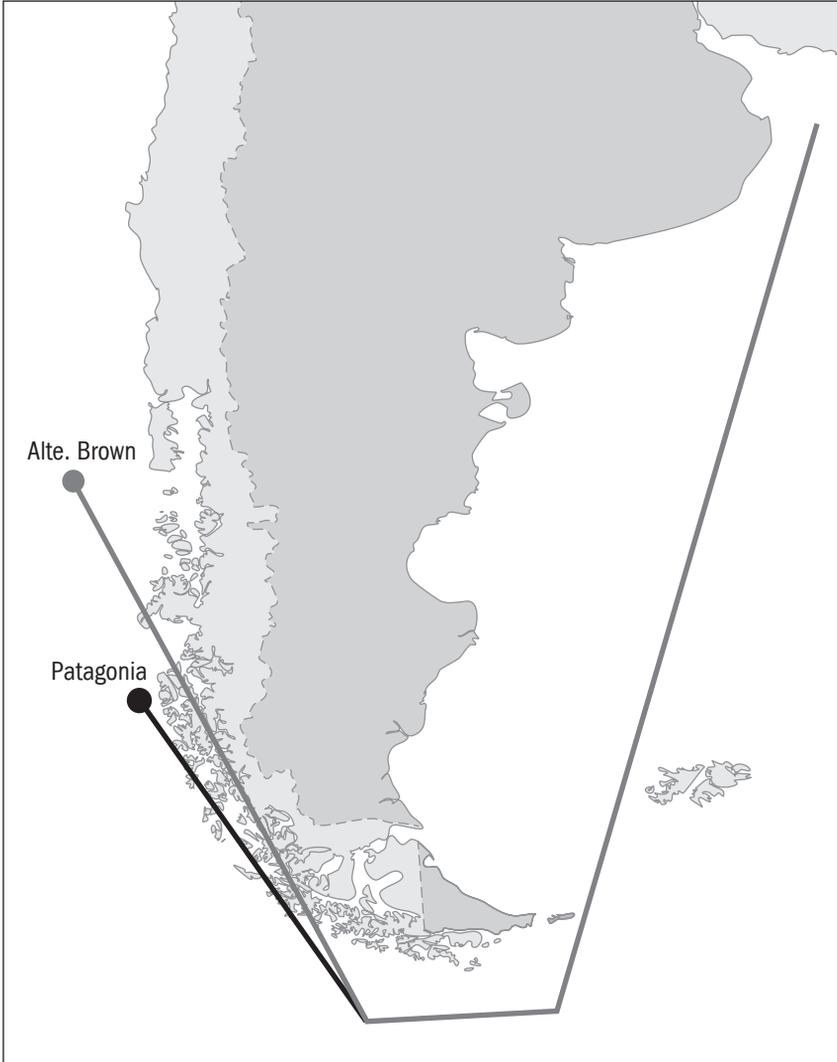


Ilustración N° 26
Radios de acción de los cruceros argentinos.

PARTE III

ANÁLISIS FINAL

ANÁLISIS FINAL

Muchos de los acontecimientos aquí presentados ya eran conocidos, y otros tantos fueron descubiertos durante la investigación en las fuentes ubicadas en la Argentina y en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. No hemos intentado descubrir hechos históricos o políticos novedosos exclusivamente, sino tomar todos ellos y, ubicándolos en una estructura racional, analizarlos desde la perspectiva de la acción política para comprender un período muy rico de la historia argentina, y contribuir a ampliar el marco teórico vigente.

1874-1892 es un período en el cual la República Argentina cambió considerablemente. Y lo que aquí presentamos fue uno de sus mayores logros, un hecho fundamental en su existencia que cambió, en un plazo muy breve, la fisonomía del país y puso a su disposición recursos naturales de mucho valor.

En la década del 70, después que terminó la Guerra del Paraguay, Argentina irrumpió con fuerza en el escenario regional sudamericano. El crecimiento económico, en íntima relación con la inmigración, era soporte de la fe progresista que caracterizaba a las clases dirigentes argentinas. Fue este nuevo espíritu el que incentivó las exploraciones de todos los espacios que no se encontraban bajo dominio efectivo del gobierno nacional.

Argentina buscaba los éxitos económicos y no los militares. Los primeros eran los únicos que le darían satisfacciones. Los presidentes que se sucedieron en el período que investigamos fueron firmes defensores de la paz como condición indispensable para el progreso económico nacional, objetivo de máxima precedencia para ellos. Pese a enormes presiones de otros actores Argentina se abstuvo de participar en las guerras que libraron Perú, Chile, Bolivia y Ecuador contra España entre 1864 y 1866 y de la llamada Guerra del Pacífico entre 1879 y 1881²²⁹. Y en el aspecto doméstico nacional, la federalización

229 Siempre citamos las fechas entre las que se desarrollaron acciones bélicas. Las negociaciones para alcanzar la paz definitiva se extendían por plazos prolongados pero esta circunstancia ya no incidía en el escenario que abarcó nuestro trabajo de investigación.

de Buenos Aires en 1880 significó cerrar viejos conflictos internos y le permitió lanzarse tras aquella meta.

Si bien Chile enfrentaba un largo conflicto en su frontera septentrional producto de su expansionismo en busca de territorio y recursos naturales, y algún analista podría considerarlo como una seria vulnerabilidad para maniobrar en relación con la Patagonia, debemos tener en cuenta que las diferencias argentino-brasileñas con motivo de la liquidación de la Guerra de la Triple Alianza y los problemas por la demarcación de límites en las Misiones representaban una vulnerabilidad más grave aún para el gobierno de Buenos Aires por el desbalance de poder relativo.

Por otra parte se había producido un importante acercamiento entre Santiago y Río de Janeiro que imponía a Buenos Aires conducir dos conflictos diferentes que podrían llegar a escalar generando una guerra en dos extensos frentes.

La situación demandaba la intervención de un genio conductor y que la adopción de decisiones no se interrumpiera ni alterara con los sucesivos gobiernos nacionales. Estos debían conducir un conflicto inmerso en una gran incertidumbre. La forma más segura fue, y es, mantener en desarrollo un proceso racional estratégico que no presente soluciones de continuidad.

Este considerable cambio de la Argentina en tan poco tiempo, y en un contexto de paz, demandó indudablemente una conducción política excepcional. Este logro no puede ser tomado como resultado de un suceder aleatorio de hechos intrascendentes. Pasar de un país que solamente ejercía su poder soberano hasta una suerte de frontera meridional que corría aproximadamente por el paralelo de los 38° sur a otro que llevó ese límite hasta el cabo de Hornos, incorporando del orden de un millón doscientos mil kilómetros cuadrados de territorio, no se logra por efecto de la casualidad.

Durante muchos años ha existido un marco teórico en el cual se presenta la interacción Argentina / Chile, en la segunda mitad del siglo XIX y desde el punto de vista militar, en torno a la incidencia de la Campaña del Desierto y la carrera armamentista, lanzada fundamentalmente en medios navales; y sobre estos dos aspectos se yergue el Tratado de Límites de 1881. El estado de la cuestión se ha ido actualizando pero siempre en función de estos hechos.

Este mismo marco teórico, en lo que se refiere al desarrollo que los sucesivos gobiernos argentinos dieron a su poder naval, muestra una Armada fluvial instrumentada en la presidencia de Sarmiento y

luego, casi a finales del siglo, otra mucho más poderosa y surgida de una carrera armamentista que contenía una fuerte motivación bélica. La aparición de esta escuadra y la ley reservada N° 3450, de 1896, que aprobó la construcción de la Base Naval Puerto Belgrano son tomadas como hito del cambio que pone a la Armada Argentina en el mar.

Contenidos en este marco teórico la historia naval argentina ha presentado algunos acontecimientos fuera de un contexto integrador, y algunas obras de historia de las relaciones internacionales argentinas se han hecho eco de este paradigma. En unas y otras, por ejemplo, la expedición naval a Santa Cruz en 1878 es tratada en forma aislada y como suceso decisor del futuro por sí solo, y no como parte de una amplia maniobra estratégica implementada desde el gobierno. Algunas de ellas le adjudican a esta operación naval haber logrado la incorporación de espacios territoriales sin ensamblarla dentro de un accionar político de mayor envergadura en el cual ésta constituye uno más de sus movimientos que no se agota en sí mismo.

También se pueden encontrar errores en los nombres y jerarquías de los marinos, así como en las características de los buques empleados.

“In many ways other naval heroes of the national period have been studied in far more substantial and scholarly manner than the gran almirante [Brown] has been (...) Along with the men are the ships. In the official histories of the Argentine Navy, the story of its vessels has been strangely neglected.”²³⁰

La contribución del componente naval ha sido tomada muy ligeramente, cuando, de no haberse desarrollado las acciones políticas que recurrieron al Poder Naval como instrumento más adecuado, los tratados, en especial el de 1881, hubieran corrido la misma suerte que los anteriores a 1874.

La interacción argentino-chilena, en el período aquí propuesto, en relación con la Patagonia y con la evolución de la Marina argentina, no está reflejada en trabajos publicados que las analicen en forma integrada y en función de una estructura que contemple los contextos de política doméstica y exterior.

Esta es una época en la cual quienes incursionan en ella parecieran

230 SAHNI, Varun; *The Argentine navy as an autonomous actor in Argentine politics*; Lincoln College, Oxford, 1991, pág. 23. (Thesis submitted for the Degree of Doctor of Philosophy in Politics).

haber identificado un paradigma que abarca un espacio temporal que permite cerrar la etapa anterior y abordar la siguiente. Es un paradigma sin actividad interna con una base reduccionista y simplificadora.

Sin embargo el cambio que se produce en el escenario analizado es fenomenal. Por supuesto que se trata de un cambio inserto dentro de otro de mayor envergadura que involucró a toda la Nación. La diferencia radica en que los espacios patagónicos no habían demandado ni siquiera la atención de los gobiernos previos a Avellaneda. A partir de esta presidencia, aun con los graves problemas internos que debió enfrentar, Argentina se constituye en actor principal en el conflicto por la Patagonia y algo ocurrió para alcanzar el éxito que se observa en 1892. Nos negamos a aceptar que fuera obra de la casualidad o de una fortuita sucesión de hechos dados en un contexto favorable.

Johann Huizinga decía en *The Idea of History*²³¹:

“Por los hechos particulares, son conocidos los grandes contextos; sin el conocimiento de lo particular, el fenómeno general se vuelve yermo y sin vida”.

Con esta idea comenzamos a relacionar todos los pequeños –hasta ese momento- hechos, a ubicarlos dentro de un contexto histórico más amplio y a analizar su conexión con decisiones políticas emanadas del gobierno central.

Con el avance de la investigación histórica, y del análisis con visión política de los hechos descubiertos y los ya conocidos, quedó evidenciado que el proceso de toma de decisión, en sí mismo, cobraba un rol preponderante.

Pronto quedó muy claro que todas las acciones emanaron de un proceso racional de toma de decisiones, fueron producto de una verdadera conducción estratégica. Cada acto político -conocido o descubierto- fue perfectamente ubicable dentro de un plan de gobierno. Nada surgió de la improvisación -como muchas veces se lo ha presentado- sino que todos los órganos de gobierno, y los diferentes componentes de su poder, actuaron organizadamente, y conducidos sin aceptarse conductas autónomas, en respuesta a una idea que no se interrumpió en esos casi veinte años.

El conflicto analizado tuvo por escenario la Patagonia, en particular en las actuales provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego, y

231 Citado en *The Retic of History; Savoie Lottinville, University of Oklahoma Press, 1990, pág. 12.*

en el Atlántico Sur, donde se ubicaban intereses de las Repúblicas de Chile y Argentina.

Identificando y jerarquizando dichos intereses podemos decir que si mencionáramos solamente al territorio el error sería mínimo. Pese a que existían otros –claramente reflejados en todos los documentos de gobierno que citáramos a lo largo de esta exposición– coherentemente con el estadio de consolidación como Estados, en su faz de determinación de su territorio, y de la mano de las ideas imperantes en Europa y los Estados Unidos, la soberanía nacional es el que ocupó las mayores preocupaciones de las dos naciones. Algunos recursos naturales –guano, pesca y explotación de algunas especies marinas y anfibias– son mencionados en las fuentes documentales utilizadas pero en una proporción muy inferior respecto de la anterior.

Las acciones políticas que permitieron asentar poblaciones en las costas, especialmente a partir del establecimiento de Subdelegaciones Marítimas, constituyeron la tarea, o el medio, que satisfacía el propósito, o fin, de materializar la jurisdicción nacional poniendo en funcionamiento en cada lugar todos los poderes del Estado.

Los actores fueron Argentina y Chile, y otros que aparecían en algunos momentos para perder tal condición breve tiempo después. Estos últimos eran actores privados, interesados en la explotación económica de un determinado recurso natural en un espacio reducido o con ambición de fomentar el traslado migratorio hacia la Patagonia. No constituyeron un serio obstáculo en la conducción del conflicto, reaccionando favorablemente a las diferentes maniobras desarrolladas por el gobierno argentino.

Es imperioso mencionar que consideramos a Gran Bretaña como actor por cuanto tenía intereses en el escenario. No obstante, no fue trabajado como tal porque la política implementada hacia él fue siempre la misma, tendiente a no generar ningún tipo de reacción. Argentina reclamó las islas Malvinas en el período aquí estudiado pero ninguna de las acciones implementadas en la Patagonia afectó a ningún súbdito de la corona. De haber ocurrido Gran Bretaña se hubiera convertido en un actor importante del conflicto, y el control de la escalada hubiera sido casi imposible.

En base a lo sucedido desde muchos años atrás, en especial desde el establecimiento de Fuerte Bulnes y la creación de la Gobernación de Magallanes, la República de Chile surgía como el actor de mayor importancia, con los mismos intereses en los mismos espacios.

En síntesis, Argentina y Chile mantenían intereses superpuestos en un espacio común y por ende el conflicto era una realidad.

A partir de allí cada uno inició las maniobras que materializaban su concepción estratégica. El medio seleccionado coincidió: las Armadas.

Cualquiera de los dos podría haber optado por avanzar más rápidamente y, por ejemplo, trasladar a la zona en disputa fuertes contingentes militares, tal como hizo Chile en Antofagasta en 1879, pero hubiera equivalido a lanzar una escalada hacia la guerra.

El desarrollo de la estrategia implementada fue muy rico en el proceso comunicativo. Los mensajes enviados por Argentina fueron claros y adecuados a cada etapa por la que transitaba el conflicto. La iniciativa estuvo en manos de la Argentina, en este sentido, y lograron condicionar exitosamente a quienes tomaban las decisiones en La Moneda.

Optamos por seleccionar 1874 para comenzar este trabajo porque notamos que a partir de la presidencia de Avellaneda se produce una decisiva inflexión en la estrategia seguida en el tema que nos ocupa.

Las dos presidencias anteriores debieron enfrentar conflictos internos y externos de tal envergadura que les impidió actuar en el escenario austral. La estrategia estuvo centrada en torno a la opción de “ceder”, es decir, dejar que Chile mantuviera la iniciativa mientras se concentraba la atención en los otros escenarios que contenían intereses de mayor valoración, y que en ciertos momentos se convertían en vitales.

En particular, cuando Sarmiento asumió la presidencia, la organización y la paz interior no se habían alcanzado. Revisando su correspondencia personal, en los años inmediatos anteriores a ser elegido presidente, se nota que las sublevaciones en las provincias del noroeste ocupaban la mayor parte de sus preocupaciones. Por otro lado la guerra de la Triple Alianza no había terminado. Se desarrollaba con una violencia inusitada que costó la vida de decenas de miles de personas, entre ellas al mismo hijo de Sarmiento.

Para Avellaneda la situación se presentó un poco más clara, aunque no en forma determinante. De hecho, comienza con la revolución encabezada por Mitre rechazando el resultado de las elecciones presidenciales, y termina con la sublevación de la provincia de Buenos Aires oponiéndose a la federalización de su capital. Pese a ello, adopta la política de respaldar el camino hacia el progreso poblando la república por medio de la inmigración. Íntimamente relacionado con este objetivo se desenvuelve la necesidad de colocar bajo jurisdicción del Estado Argen-

tino todos los territorios que por derecho le correspondían. Este es el aspecto que se muestra como uno de los más interesantes porque, pese a tener otros conflictos aún sin resolver definitivamente, el análisis que efectuó lo condujo a una concepción estratégica adecuada para alcanzar los objetivos fijados, que incluían, en lugar destacado, mantener la paz con los actores con quienes se interactuaría.

Los gobiernos argentinos encabezados por verdaderos estadistas elaboraron una concepción estratégica de tal calidad que se mantuvo vigente sin alteraciones pese a haber transcurrido tres períodos presidenciales y cuatro presidentes de la Nación.

No hubo acciones aisladas. No se dio la situación, sobre la que nos alerta Allison diciendo que muchas veces quienes gobiernan primero hacen y luego piensan qué es lo que se debe hacer.

Nuestros historiadores e investigadores políticos cuando presentan sus trabajos sobre las sublevaciones de Mitre o Tejedor, sobre el nacimiento de la Unión Cívica o sobre el auge del ganado ovino en la provincia de Buenos Aires –todos contemporáneos con nuestro tema– lo hacen con tal profundidad de razonamiento, hilación de pensamiento y claridad de exposición que no surgen más dudas al respecto. Pero cuando se debe razonar, y explicar, el por qué de la incorporación de la Patagonia la calidad del resultado, hasta ahora, no ha sido el mismo.

Si además, a este cuadro le incorporamos la inquietud por saber a qué obedeció que pese al desbalance del poder militar, del espíritu nacionalista y propensión casi natural al uso de la fuerza por parte de Chile nunca se produjo un enfrentamiento armado, la situación asumía características de inexplicable. No por ella misma, sino debido a la actitud de quienes debían interesarse por ella.

Todo el proceso sale a la luz, toma consistencia y puede ser explicado al ser abordado como un todo con criterios políticos de alto nivel de conducción nacional.

Una excelente síntesis del razonamiento que llevaba a la República Argentina a mantenerse alejada de las opciones que pudieran llevar el conflicto a la guerra la encontramos en el informe que el enviado extraordinario chileno, J.M. Balmaceda, efectuó a su gobierno al regresar de su misión a Buenos Aires en 1879 en el contexto de la posición que adoptaría Argentina en la Guerra del Pacífico:

“(...) un estado que vive, crece y prospera como la República Argentina, de la inmigración y del trabajo en la paz, no puede comprometer livianamente

la fuente de producción interna ni su prestigio exterior... no se lanzaría a la guerra, comprometiendo, sin justificación posible, el honor y la prosperidad de una Nación reparada ya de su crisis financiera y de los dolores producidos por recientes contiendas civiles. La política de paz, por el contrario, se imponía por su propia conveniencia... “.

Si bien el futuro presidente chileno se refiere a un hecho puntual, este documento constituye una perfecta apreciación aplicable a todas las relaciones internacionales del período aquí en estudio.

Al año siguiente, al hablar ante la Asamblea Legislativa, en ocasión de hacerse cargo de la Presidencia de la Nación, el general Roca afirmó:

“No hay felizmente un solo argentino, en estos momentos, que no comprenda que el secreto de nuestra prosperidad consiste en la conservación de la paz...”.

El devenir de este conflicto permite identificar tres períodos claramente diferenciados.

Primer período 1874/1878. Las primeras maniobras

En él, Argentina continuó desarrollando acciones mostrando que tenía intereses en la Patagonia. Son años en que se concesionan tierras, que se le entregan en propiedad a Piedra Buena las islas de Los Estados y Pavón y otros terrenos próximos; se efectúan expediciones marítimas y terrestres por parte de la Armada; se realizan actos de soberanía a nivel individual, como las acciones del mismo Piedra Buena o de Feilberg, y en el ámbito institucional como el asentamiento de una guardia naval en Santa Cruz; también se promulgan leyes que tienen directa y exclusiva aplicación en la Patagonia, como son la N° 705 (fomento de navegación a la Patagonia) o la 786 (explotación de guano). Se reciben protestas del gobierno chileno que son tratadas con diligencia y respeto pero la maniobra estratégica continua cumpliendo su diseño.

Un conflicto es muy dinámico y las acciones de un actor inciden en el otro -u otros- cada uno de los cuales adecuará su accionar. Es así como Chile cambia su maniobra y adopta una postura más fuerte. En 1874 desaloja a Rouquaud del cañadón de los Misioneros y luego comienza a detener barcos de terceras banderas que operaban con permiso de Buenos Aires.

Es justamente a partir de la detención del *Devonshire* en 1878 cuando Argentina adecua su maniobra, da un paso contundente, y aquí identificamos el inicio de un segundo período en la estrategia argentina.

Segundo período 1878-1881. Se toma la iniciativa

Como consecuencia de las agresiones y del movimiento de fuerzas militares chilenas en la zona del río Santa Cruz, se produjo el grave incidente diplomático entre ambas repúblicas que incluyó el desplazamiento de unidades navales de combate a la zona, con la desventaja que implicaba para los argentinos contar solamente con buques diseñados para operar en ríos. Los que destacó Chile, constituían una fuerza de mayor tonelaje y armamento. El incidente fue una alerta para el gobierno argentino en el sentido que evidenció la necesidad de contar con una Armada marítima.

La situación fue conducida políticamente de manera de lograr que no se llegaran a producir actos de fuerza. Los chilenos ordenaron regresar a sus unidades antes que llegaran al Atlántico. Y ahora sabemos que el comandante argentino llevaba reglas de empeñamiento que lo orientaban a evitar el enfrentamiento.

Hasta ese momento las maniobras argentinas le iban permitiendo conducir el conflicto por la vía más favorable. Atendía los diferentes problemas en el país sin desatender totalmente sus intereses en la Patagonia. La interacción diplomática fue el mejor medio para mantener circunscrito este conflicto al duelo entre escritorios. Entre 1856, cuando se firmó el Tratado de paz, amistad, comercio y navegación, y 1878 se atienden sucesivos intercambios de propuestas de acuerdos y tratados, como ser la Conferencia para Intercambio de Publicaciones Científicas o la Convención Postal, y su par de Extradición²³².

Sin embargo las acciones chilenas durante ese año le hicieron ver a Buenos Aires que el camino se iba desviando hacia definiciones no satisfactorias. Procedió en consecuencia, y tomó la iniciativa.

En la estrategia, la actividad política y en toda actividad humana que se desenvuelva en un ámbito de interacciones, se toman decisiones

232 Ver Anexo Documental – Documento N°15: Tratados Bilaterales Argentina-Chile 1855-1890.

que emergen de las percepciones de cada actor. Lo ideal es actuar en base a lo que es; la realidad es actuar en base a lo que se percibe que es.

Restringiéndonos a la política diremos que un decisor actúa en base a la forma como percibe la situación y su evolución. Diferentes decisores pueden tener una percepción diferente de una misma realidad.

En 1878 se produce un cambio fundamental en el gobierno argentino que llevaba adelante el análisis estratégico que estamos repasando. El 29 de diciembre de 1877 falleció el doctor Adolfo Alsina, Ministro de Guerra y Marina, y asumió el general Roca. La percepción de uno era diametralmente opuesta al otro. Para recurrir a un solo ejemplo que marca el cambio recordemos la estrategia implementada para la lucha contra el indio en la provincia de Buenos Aires. Alsina mandó a construir una extensa zanja para contener los malones. Roca desarrolló una campaña militar ofensiva. Tomando el escenario patagónico, sabemos que las acciones chilenas comenzaron antes del fallecimiento de Alsina. La ley 954 (Creación de la Gobernación Militar de la Patagonia), el decreto que crea la Subdelegación Marítima de Santa Cruz y el envío de la fuerza naval a la región tienen fecha posterior a la asunción del nuevo ministro.

Como recién dijéramos ésta es la etapa que Argentina asume la iniciativa. Luego del contundente mensaje de noviembre de 1878, intensifica su presencia en el río Negro, crea Subdelegaciones Marítimas, emite leyes para favorecer la actividad en el mar, apoya exploraciones científicas de otros países, etc.. Son todas actividades de neta índole marítima. Argentina se lanza al sur y al mar.

Los primeros movimientos en este espacio habían comenzado pocos años antes. Ahora se volcaba un importante esfuerzo en esa dirección. Los buques no eran los más aptos pero eran los únicos. No fue a partir de la compra de las grandes unidades de batalla de fines de siglo, ni de la construcción de la Base Naval de Puerto Belgrano que la Armada Argentina cambió su orientación. La construcción de dicho establecimiento no responde a una estrategia de ir hacia el mar o contar con una Armada marítima. Constituye un asentamiento adecuado para los buques de gran calado que ya no podían operar en el Río de la Plata. El mismo Ingeniero Luiggi, responsable de la obra civil, dice en su informe que Puerto Belgrano no es el sitio más adecuado, pero que las ventajas naturales de otros lugares más meridionales se pierden cuando se evalúan las facilidades de transporte, de habitabilidad, de comunicaciones, etc.. El gobierno argentino cambia la concepción de su Armada en el período que aquí estamos trabajando. Es un cambio

gradual, controlado, inserto en una estrategia para las áreas patagónicas, que a su vez era parte de otra de índole regional sudamericana.

Desde el punto de vista de las innovaciones tecnológicas aplicadas a los medios navales vemos que se consolida el uso del vapor para propulsión por medio de hélice y la coraza en los cascos. En los armamentos la munición esférica de los cañones es cambiada por la ojival y el torpedo alcanza la cúspide.

La experiencia histórica mostraba la ausencia de batallas navales y la supremacía de los torpedos para defender áreas focales y de los cruceros para bombardear puertos o ciudades costeras y atacar las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo.

En el pensamiento estratégico encontramos cierta ausencia en su producción. Al promediar el siglo XIX diversos conflictos armados en el mundo parecen demostrar que aspirar a dominar el mar en toda su extensión está reservado solo para alguna superpotencia. Conflictos como la Guerra de Crimea, o la de Secesión en Estados Unidos, cambian los conceptos de empleo operativo y de composición de las fuerzas navales. Así también se arriba a la conclusión que para aquellos que no necesitan aplicar todo su poder en territorios ultramarinos existen formas de diseñar sus Armadas sin disponer de grandes flotas.

Este pensamiento va de la mano de las conclusiones obtenidas del estudio de la historia y por supuesto del desarrollo de nueva tecnología aplicada a los armamentos.

De Francia surge una nueva doctrina que se conoció como *Jeune École*, que propiciaba la conformación de marinas de guerra costeras que basaban la defensa de sus puertos en buques de alta velocidad y en el empleo del novedoso torpedo automóvil. Además de este aspecto defensivo, esta Escuela sostenía que la mayor amenaza debía partir de ágiles cruceros dirigidos contra el tráfico marítimo mercante.

La Argentina adhiere a esta doctrina defensiva, aun antes que alcanzara su cenit, porque la obra del Barón Richard Grivel "*De la guerre maritime*", publicada en 1869 y origen intelectual de la joven escuela, es leída en Buenos Aires. Adhiere a tal punto que todos los buques comprados tienen apostadero en Buenos Aires y no cuentan con puntos de apoyo ni buques logísticos que les permitan incursionar en el Pacífico.

Entre 1880 y 1900 la doctrina francesa prende mucho en las Armadas del mundo, es prácticamente el único pensamiento estratégico naval existente. La Argentina es uno más de los países que se enrollan en esta línea de pensamiento, y coherentemente con ella y con su política exterior no ofensiva diseña su Marina de Guerra.

En 1881 se firmó el Tratado de Límites. Esta firma fue entre un Chile victorioso, poderoso e hinchado de patriotismo y una Argentina con escaso poder militar y con afán de progreso. Chile ya había triunfado militarmente sobre Perú y Bolivia, aunque la paz la firmara algunos años más tarde.

La importancia del Tratado, desde el punto de vista que aquí estamos abordando, consiste en que permitió agilizar los actos de gobierno sobre las costas del Atlántico. Se produjeron hechos de suma trascendencia como fue la instalación de las Subprefectura de Ushuaia, la creación de las gobernaciones de cada una de las actuales provincias patagónicas, la cesión de transportes de la Armada a las nuevas poblaciones y una mayor acción de policía marítima.

Es por ello que a partir de este año identificamos una tercera fase que va hasta 1892 aproximadamente. En ella cobra preponderancia el rol del poder naval para mantener la paz.

Esto es como consecuencia de que, una vez acordado que cada país tendría costas solamente en el océano sobre el que siempre fue ribereño, los problemas se concentraron en la demarcación de los límites. Las diferencias de criterios entre las Comisiones de Peritos tendían a sacar de su cauce al conflicto y llevarlo muy próximo al uso de la fuerza. Los gobiernos centrales maniobraban, como lo hicieron siempre, interactuando estrecha y directamente, en forma personal.

Tercer período 1881/1892. El mantenimiento de la paz.

En las dos primeras etapas, y como dijéramos unos párrafos atrás, Argentina disponía de los buques de la llamada “*Escuadra de Sarmiento*”. A partir de 1881 comenzó a adquirir otros que respaldaron la acción de gobierno en el sur disuadiendo la reacción militar chilena. La existencia del Tratado de Límites no aseguraba que no se emprendiera alguna acción como la desarrollada en territorios bolivianos, que dieron origen a la Guerra del Pacífico, o tantos otros incidentes similares que derivaron en guerras en Europa.

Por otra parte, como mencionáramos a lo largo de esta exposición, el espíritu nacionalista que caracterizaba a la sociedad chilena, aquél que lo había llevado a la guerra contra España pese a no haber sido agredido, se encontraba enriquecido por su victoria total sobre Bolivia y Perú.

Ya se habían firmado otros tratados con anterioridad y no ha-

bían sido acatados. Por ejemplo el de 1856 que hacía mención a los límites vigentes en 1810 y al carácter ribereño de cada país.

Se necesitaba transmitir un mensaje que hablara de la firme decisión de recurrir al instrumento militar en el mar, pero también que no se tenía vocación ofensiva o agresiva. Los buques que fueron incorporándose tenían capacidad para presentar una dura defensa contra cualquier posible incursor. El balance del poder naval no estaba dado por la suma total de buques, y su poder de fuego, sino por el daño que cada uno de ellos podría producir operando defensivamente. La disuasión se daba como consecuencia del costo que representaría desarrollar una operación contra las costas atlánticas de la Patagonia. El diseño del Poder Naval argentino lograba el equilibrio que cita Robert Burr por el tipo de operaciones que se desarrollarían en caso de llegar al empleo violento de los medios.

La ubicación y características geográficas del territorio en disputa forzarían a Chile a trasladar buques para operar en determinadas áreas focales, desplazándose por extensas rutas marinas que no pueden alterarse. Tener que cruzar el Estrecho de Magallanes o doblar el Cabo de Hornos facilita enormemente la planificación y las acciones sobre las fuerzas de combate o de apoyo logístico que se trasladaran del Pacífico al Atlántico.

Analizando la conformación del Poder Naval argentino se puede confirmar que la concepción estratégica era disuasiva defensiva.

Como ya analizáramos, el centro del diseño defensivo se ubicó en el Río de la Plata. Las torpederas, el *Almirante Brown*, los cazatorpederos *Espora* y *Rosales*, y los acorazados de río *Libertad* e *Independencia* convertían casi en impenetrable al estuario platense. El mismo *Brown*, más el *25 de Mayo* y el *Patagonia* aseguraban el control del mar que baña costas argentinas, y si hubiera que utilizarlos en forma ofensiva podrían bombardear puertos y ciudades costeras, o atacar las líneas de comunicaciones marítimas de quien fuera el enemigo, aunque nunca podrían llegar a obtener y sostener el dominio sobre los espacios marítimos del mismo.

Podríamos decir sintéticamente que las dos primeras fases fueron de exploración y ocupación mientras que la tercera fue de consolidación y defensa. Las primeras con medios navales en un rol auxiliar y la tercera en uno más militar sin llegar a su empleo efectivo.

Las situaciones imperantes antes de 1874 y después de 1892 nos muestran diferencias sustanciales en la presencia del Estado argentino en la Patagonia, y en su capacidad de ejercer su poder. Con anteriori-

dad a 1874 existían asentamientos humanos aislados, sin relación con el gobierno argentino. Tenían vida independiente en los hechos, no respondían ni reconocían al gobierno argentino. Asentamientos comerciales o misionales, con mayor o menor durabilidad, se instalaban y levantaban sin conocimiento de Buenos Aires. Chile daba grados militares a algunos caciques e imponía sus puntos de vista disponiendo de absoluta libertad de acción. Argentina no producía actos oficiales que materializaran la jurisdicción nacional *in situ*.

Tal como dicen los mapas encontrados en algunos archivos en Londres, la región era considerada “*no man’s land*” o al menos “*unexplored territories*”. Una excelente síntesis la encontramos en las reproducciones de los mapas en el Anexo Documental, donde vemos a la Patagonia con un color diferente al resto de los países que la rodean. No pertenecía a nadie. Esa era la percepción porque ese era el mensaje que emitía Argentina.

1892 mostraba un panorama totalmente diferente²³³. A las Subprefecturas y las líneas de transportes navales, que apoyaban a las nacientes poblaciones de colonos, debemos agregar que, desde los primeros inmigrantes que el capitán de Marina Carlos María Moyano trajera de las islas Malvinas hasta los boers arribados en 1906, el interior patagónico se pobló a partir de las primeras dependencias navales establecidas en Santa Cruz, Gallegos y otros lugares.

Todos estos polos de desarrollo fueron instalados y sostenidos por la Armada. Desde la carga y los pasajeros transportados en uno y otro sentido, la asistencia sanitaria, el correo y muchos otros bienes y servicios dependieron exclusivamente de la actividad marítima en general, y de la Armada en particular. Aún después de la construcción de la ruta nacional N° 3 en la década del 30 el apoyo a los territorios patagónicos se efectuaba vía marítima.

Tal como lo reflejan los textos de leyes, decretos, informes de Comisiones Navales y otras fuentes, el establecimiento de dependencias oficiales sobre la costa aseguró el pleno ejercicio de las facultades gubernativas. Control de la actividad comercial, salvaguarda de la vida en el mar, presencia efectiva del Estado argentino, radicación y apoyo a las colonias, tendido de líneas férreas y otras acciones que mate-

233 Vide: FRAGA, Rosendo M.; *La política de defensa argentina a través de los mensajes presidenciales al congreso 1854-2001*; Instituto de Historia Militar Argentina, Buenos Aires, 2002, pág. 99-163.

rializaban el ejercicio pleno del poder del Estado fueron realizadas solamente desde y hacia el mar. El embrión fue la instalación de una pequeña Subdelegación Marítima en un puerto natural y desde allí se desarrolló el proceso integrador. Basta repasar algunos de esos lugares en los que se instalaron las dependencias navales –donde no había nada productivo y en los que alguna vez se habían efectuado intentos fallidos de asentamientos humanos- como ser Puerto Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos o Ushuaia, para comprobar rápidamente que han sido y son las ciudades más importantes de la región.

En la Memoria que Roca presentara al Congreso en 1879 dice:

“...es mi opinión y tengo la creencia de que también es la del Honorable Congreso, que todos nuestros esfuerzos deben encaminarse á levantar por medio de la población y del comercio, aquella vasta zona del sud que en pocos años más está llamada á sustentar nuevas y florecientes ciudades que transformarán la república engrandeciéndola en proporciones incalculables.

Para ello debemos concentrar nuestros mayores recursos en el fomento de la marina que es el elemento destinado á realizar aquella transformación, dotando á la Escuadra, no sólo de los buques y del personal que le faltan, sino también y especialmente de los buques mixtos que han de poner en comunicación continua los puertos de la Patagonia con los centros actuales de población, y que sirviendo á la vez de transportes y de paquetes, derramarán en su trayecto la civilización y la vida en esas regiones”

El gobierno argentino indudablemente implementó esta política desprendiéndola de un excelente análisis estratégico. Identificó y valorizó sus intereses, sus fines, en la Patagonia. Estos fines, por supuesto, se mantuvieron, pero las maniobras se fueron adecuando sobre la base de la reacción que generaban en Chile²³⁴. Estas adecuaciones no exigieron cambiar los medios –se continuó recurriendo a la Armada-. No obstante fue necesario alterar la calidad y capacidades operativas de dichos medios.

Apreció correctamente los otros actores que tenían intereses. Actores que eran gubernamentales, como el caso de Chile, y otros privados, como los establecimientos franceses en Isla Leones. Estudió

234 *“El interés nacional de un país que es consciente no sólo de sus propios intereses, sino también de los de otras naciones, ha de definirse en términos compatibles con los de estas últimas. En un mundo multinacional es ésta una exigencia de moral política; en una era de guerra total es también una de las condiciones de la supervivencia”.* HOFFMANN, Stanley, op.cit., pág. 113.

adecuadamente a estos actores y concluyó que la estrategia debía desarrollarse en función de la reacción chilena. Otro actor gubernamental era Gran Bretaña que ocupaba Malvinas. Con respecto a ese espacio, y como ya dijéramos, no inició ninguna maniobra porque percibió que la importancia estratégica de las islas y la “*personalidad*” del actor lo llevarían a adoptar una actitud dura que con toda seguridad produciría la rápida escalada del conflicto.

Concordamos plenamente con la afirmación de Burr en el sentido que entre Argentina y Chile se estableció un equilibrio de poder que fue la única forma de mantener la paz. Nosotros consideramos que el equilibrio alcanzado se sustenta en dos pilares. Uno de ellos es el específicamente militar, de los medios, y el otro es la transmisión de los mensajes evidenciando tener la decisión de defender los intereses propios. La República Argentina siempre fue clara en este último aspecto, en particular a partir de 1878, a tal punto que en algunas oportunidades esos mensajes derivaron en inmediatos acuerdos como el del 6 de diciembre de 1878.

Alcanzar el equilibrio de poder fue imperioso porque entre todos los antecedentes históricos se veía que ante un diferendo territorial cuando no existía un balance de poder la parte que ostentaba el predominio siempre recurría a la fuerza. Justamente la República de Chile cuando no pudo lograr por vías diplomáticas el control de la rica región de Atacama y vio que Bolivia no tenía ningún poder recurrió a la ocupación militar. Bolivia no tenía instrumento bélico que pudiera oponerse a Chile, pero tampoco disponía de poder en el sentido de libertad de acción. Sus maniobras diplomáticas no tuvieron éxito en oponer alguna fuerte alianza al expansionismo de La Moneda. Lo único que lograron fue que Perú se viera envuelto en la guerra porque no hubo nada que frenara a Chile. Lima, en particular, condujo muy mal las interacciones, y terminó arrastrado hacia una guerra tal vez no deseada pero con seguridad imposible de ganar. Se repitió la situación de 1864 contra España. Si a este contexto se le agrega que la marina de guerra del Perú disponía solamente del *Huáscar*, y en mal estado de alistamiento -desde el punto de vista material y personal- es fácil comprender la razón por la cual Chile inmediatamente escaló el conflicto llevándolo a la acción de fuerza.

La conducción política argentina fue excelente. En cada fase o etapa que mencionáramos más arriba Argentina dio un paso definitivo sin generar la escalada.

Los diferentes cambios de maniobras fueron consecuencia de la

necesidad de mantener el éxito sustentado desde 1874 en la influencia de poder que se ejercía sobre Chile. Esta influencia que actuaba en el proceso decisorio chileno, sobre su intelecto, le fue restando libertad de acción.

En todo su devenir histórico como Estados independientes, hasta en la actualidad, Argentina y Chile, siempre recurrieron, en su intenso interaccionar, a la recíproca influencia por medio del ejercicio del poder. Todo interaccionar entre naciones está basado en la mutua influencia. Las relaciones internacionales son políticas de poder. La política argentina procedió excelentemente bien recurriendo al uso del poder en este amplio espectro, fijándose el límite de no incursionar en el ámbito de la fuerza. Aun en los momentos de máxima tensión siempre existió, y finalmente prevaleció, esta opción por sobre el recurso al uso de la violencia.

Argentina condujo este conflicto implementando las políticas adecuadas a cada momento, transformándolas en acciones que le permitieron satisfacer todos sus fines. La diferencia significativa que encontramos, en este sentido, respecto a lo actuado antes de 1874 y luego de 1892, es que no existió en ningún momento un *statu quo*, sino una evolución permanente de la situación, siendo ésta una diferencia más con el marco teórico vigente. Buenos Aires siempre se mantuvo ejerciendo “*persuasión*” –o “*compellence*” como le llama Raymond Aron– sobre Chile, es decir impulsándolo con éxito a actuar –o dejar de hacerlo– de acuerdo con las conveniencias argentinas.

Una estrategia posee dos pilares fundamentales, *proyectos* y *poder*, aunque también presenta una suerte de sumatoria entre *Conducción*, *Proyecto*, *Podery* *Tiempo*. Los cuatro componentes se cumplieron perfectamente para el tema aquí abordado. Existió una excelente *conducción*, más allá de las personalidades de los gobernantes argentinos, porque se siguió un *proyecto* emanado de una excelente y realista concepción estratégica. Para implementar las políticas surgidas del proyecto se dispuso y ejerció el *poder* necesario para respaldarlo en un *tiempo* que no tenía límites imperiosos pero debía acompañar los progresos dados en otras áreas de gobierno.

Existen propuestas dentro de algunos marcos teóricos que sostienen que Argentina consolidó la ocupación de la Patagonia aprovechando la coyuntura derivada de la guerra del Pacífico, que mantenía a la República de Chile aferrada. Asignar el éxito de la conducción de este conflicto a la circunstancia de la guerra del Pacífico es casi temerario. Las maniobras en respuesta a la nueva concepción estratégica comen-

zaron años antes que Chile le declarara la guerra a Bolivia, y se desarrollaron pese al mejor poder militar relativo que tenía Chile, en el que por supuesto ocupaba lugar destacado su acervado espíritu nacionalista, incrementado luego de sus últimas confrontaciones bélicas.

En este sentido es necesario recordar lo que expusieramos en la Parte I (Marco Regional). Chile inicia su conflicto con Bolivia en 1843 al sostener diferencias en el trazado de su límite septentrional. Desde entonces la tensión fue rápidamente en aumento y si no comenzó la guerra antes fue por la imperiosa alianza que debieron suscribir en relación con la ocupación de las islas Chichas por España.

Simultáneamente Chile también se expande hacia el sur ocupando el Estrecho de Magallanes. Con idéntico criterio se podría argumentar que la nación trasandina aprovechó la situación de grave crisis interna en Argentina en esa misma época, con guerras civiles y enfrentamientos armados con potencias europeas, para iniciar la ocupación de territorios en disputa.

Para descartar esta postura, aunque no es el objeto en estudio, podríamos remarcar que mientras los países del Pacífico se encontraban en guerra con el reino de Isabel II la República Argentina se abstuvo de efectuar ningún movimiento hacia el sur, pese a que las escasas fuerzas navales chilenas estaban totalmente comprometidas enfrentando a la poderosa escuadra regia. La campaña al desierto, en 1879, fue planificada y se le asignaron los recursos antes que comenzara la guerra del Pacífico. Esta campaña además se detuvo en el río Negro dando un respiro y señal de tranquilidad a Chile para con su guerra en el frente norte. El Tratado de 1881 fue firmado cuando Chile ya había vencido en esa guerra y se encontraba en una posición de fortaleza moral -exacerbación del patriotismo y sentido de victoria militar- y con un poder militar muy superior a la Argentina.

La campaña de Roca, y la subsidiaria que le siguió en el Neuquén, permitieron desplazar la amenaza india más allá de los espacios cultivables, pero en realidad esos eran territorios en los que nunca Chile había incursionado, y por lo tanto era difícil que se produjera una reacción en La Moneda. Reclamaban como primer paso lo que ya estaban ocupando, es decir al sur de la ribera derecha del río Santa Cruz.

Esos territorios fueron los que comenzó a incorporar el gobierno argentino, lenta y efectivamente, recurriendo al instrumento más idóneo que le brindaba excelente relación costo-beneficio, y disuasión sobre terceros interesados. La República Argentina se propuso y llevó a la práctica la defensa de su territorio continental “*desde el mar*”.

En 1878 cuando no había comenzado la Guerra del Pacífico, Argentina produjo los actos políticos que ya mencionáramos más de una vez. En 1884, Chile ya había logrado la victoria y la firma de los tratados que le otorgaban toda la región que siempre había ambicionado, y Buenos Aires dispuso una serie de acciones que consolidaron su permanencia definitiva en la Patagonia. En las dos oportunidades el gobierno de Santiago disponía de todo su poder bélico. Sin embargo no recurrió a él para ocupar los espacios patagónicos. Fue disuadido de hacerlo merced a las decisiones políticas tomadas hasta 1892.

A partir de ese año el escenario experimenta cambios que imponen un reajuste de la conducción y surge un nuevo diseño de conflicto que es el más conocido y estudiado.

La ley N° 3658, promulgada en 1897, que autoriza al Poder Ejecutivo a contratar la construcción de los primeros ferrocarriles patagónicos para que conecten los territorios de Neuquén, Chubut y Santa Cruz con puertos marítimos, es una muestra de que el gobierno sólo manejaba la opción marítima para integrar esa región al país. Y en esa política interior el instrumento más idóneo y eficaz fue la Armada.

La reunión entre los Presidentes Roca y Errazuriz, en 1899, conocido como el “*Abrazo del Estrecho*”, fue el punto culminante de todo un largo interaccionar entre naciones con momentos de alta tensión pero que nunca llegaron al uso de la fuerza. Que dicha reunión se efectuara en un escenario marítimo, y con las escuadras dando un marco soberbio, es símbolo y síntesis de los roles de dichas instituciones en la relación entre ambos países.

Este es un caso único en la historia política mundial. Un enorme territorio –continental y marítimo- equivalente en superficie a varios países europeos juntos, disputado por dos naciones, fue incorporado en su totalidad por una de ellas sin recurrir a la violencia. Y fue posible porque...

”Un acertado y preponderante empleo del Poder Naval, como instrumento de gobierno, en los ámbitos de las políticas exterior e interior, permitió entre 1874 y 1892, la definitiva incorporación de la Patagonia a la República Argentina y el mantenimiento de la paz con Chile”.

ANEXO I
DOCUMENTAL

Documento N° 1 Mapas de la época

Mapa publicado en Inglaterra en 1860
(Muestra toda la Patagonia con
otra tonalidad).



Mapa publicado en Francia en 1867.
(El título del mapa dice Chili y Plata).



Documento N°2
Texto de la ley N° 269

“El Senado y Cámara de Diputados,

Art. 1° Concédese al Capitán de la Marina Nacional D. Luis Piedra Buena la propiedad de la Isla denominada Estado, situada sobre el Cabo de Hornos, extremidad Este del Cabo San Diego y de tres leguas de frente al N.E. sobre el río Santa Cruz, con cuatro o lo que hubiere de fondo al S.E.; quedando comprendidas en dichas tres leguas la isla de Pavón, las pequeñas islas adyacentes y las Salinas que tiene pobladas.

Art. 2° Comuníquese al Poder Ejecutivo a los efectos consiguientes.

Buenos Aires, Octubre 6 de 1868.

Documento N° 3
Texto de la ley N° 947.

Departamento de Guerra y Marina

Buenos Aires, Octubre 5 de 1878

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de Ley:

Artículo 1° - Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de un millón seiscientos mil pesos fuertes en la ejecución de la Ley de 23 de Agosto de 1867, que dispone el establecimiento de la Línea de Fronteras sobre la margen izquierda de los Ríos Negro y Neuquen, previo sometimiento ó desalojo de los Indios bárbaros de la Pampa, desde el Río Quinto y el Diamante hasta los dos ríos antes mencionados.

Art 2° - Este gasto se imputará al producido de las tierras públicas nacionales que se conquisten en los límites determinados por esta Ley, pudiendo el Poder Ejecutivo, en caso necesario, disponer subsidiariamente de las Rentas Generales, en calidad de anticipo.

Art. 3° - Decláranse límites de las tierras Nacionales situadas al exterior de las Fronteras de las Provincias de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba, San Luis, Mendoza, las siguientes líneas generales, tomando por base el plano Oficial dela nueva Línea de Fronteras sobre la Pampa, de 1877:

1° - La Línea del Río Negro desde su desembocadura en el Océano remontando su corriente hasta, encontrar el grado 5° de longitud occidental del meridiano de Buenos Aires.

2° - La del mencionado grado 5° de longitud, en su prolongación Norte, hasta su intersección con el grado 35° de latitud.

3° - La del mencionado grado 35° de latitud hasta su intersección con el grado 10° de longitud occidental de Buenos Aires.

4° - La del grado 10° longitud occidental de Buenos Aires en su prolongación Sur, desde su intersección en el grado 35° de latitud, hasta la margen izquierda del Río Colorado, y desde allí remontando la corriente de este río hasta sus nacientes, y continuando por el Río Barrancas hasta la Cordillera de los Andes.

Art.4° - Destínase igualmente a la realización de la presente Ley el producido de las tierras públicas que las Provincias cedan de las que se les adjudican por esta Ley. Estas tierras serán enajenadas en la misma forma que las Nacionales sin afectar la jurisdicción Provincial y los derechos adquiridos por particulares.

Art 5° - Queda autorizado el Poder Ejecutivo para levantar sobre la base de las tierras a que se refieren los artículos anteriores, una subscripción pública por el importe de la cantidad expresada en el artículo 1°, la cual será destinada a los gastos que demande la ejecución de esta Ley.

Art.6° - La subscripción se hará por medio de cuatro mil títulos de a cuatrocientos pesos fuertes cada uno, emitidos nominalmente al portador, a opción de los subscriptores, y pagaderos por cuotas de cien pesos fuertes una, cada tres meses.

Art 7° - Los capitales suscritos devengarán seis por ciento de renta anual, que se abonará por semestres, y su amortización por medio de adjudicaciones en propiedad de lotes de terrenos, en el modo y forma que esta Ley prescriba.

Art 8° - A medida que avance la actual Línea de Fronteras, se harán mensurar las tierras a que se refieren los artículos anteriores, y levantar los planos respectivos, dividiéndose en lotes de diez mil hectáreas (cuatro leguas kilométricas cuadradas) numeradas de uno adelante, con designaciones de sus pastos, aguadas y demás calidades; todo lo cual se hará constar en un registro especial denominado "Registro gráfico de las tierras de Frontera".

Art 9° - Una vez practicada esa operación, los subscriptores ó tenedores de títulos podrán pedir, por solicitud dirigida a la Oficina que el Poder Ejecutivo determine, la amortización de sus títulos por adjudicación de lotes de tierra. La solicitud deberá presentarse cerrada, y contendrá la fecha en que se presente, la designación del lote ó lotes que se solicita por sus

números respectivos, los números de los títulos que deben amortizarse, si el que los presenta es subscriptor y por cuántas acciones. En el sobre se expresará tan solamente el nombre y domicilio del solicitante, y el número ó números de lotes solicitados; y la Oficina encargada expedirá un recibo talonario en que se transcribirá lo escrito en la cubierta y la fecha de la presentación, dejando igual constancia en el talón del libro.

En caso que haya varios subscriptores que pidan la adjudicación de un mismo lote, se adjudicará por sorteo entre ellos.

Art 10° - La base para la venta de la tierra será de cuatrocientos pesos fuertes, ó sea el valor de una acción por legua cuadrada; pero la enajenación no podrá hacerse sino por área de cuatro leguas cuadradas, y tampoco podrá adjudicarse más de tres áreas a nombre de una misma persona.

Art. 11° - A los efectos del artículo precedente, sólo se tomarán en consideración, para la adjudicación por sorteo, las solicitudes presentadas dentro de quince días contados desde la fecha en que se pidiere la adjudicación del lote ó lotes en competencia.

Art 12° - La enajenación de estas tierras sólo podrá hacerse por amortización de títulos.

Art. 13° - La entrega de los títulos se hará una vez satisfecho el importe de cada acción, dándose recibos provisorios a medida que se abonen las cuotas.

Art 14° - Los suscriptores que no abonasen sus cuotas respectivas hasta treinta días después de vencido el término fijado para el pago de cada una, perderán todo derecho a la suma que tuviesen entregada, y la Oficina respectiva podrá ceder las mismas acciones a otros subscriptores que quieran tomarlas abonando su importe total, para lo cual publicará los avisos que fuesen necesarios.

Art 15° - Los subscriptores podrán abonar en una sola vez el importe de sus acciones, y en tal caso se les hará un descuento de cuatro por ciento al año sobre el monto de las cuotas anticipadas.

Art 16° - Los títulos expresarán que el portador ó persona subscripta es acreedor por la cantidad que representa su valor escrito, y que el pago se hará por medio de adjudicaciones de lotes de tierra pública, en la forma

prescripta por esta Ley; y serán firmadas por el Ministro de Hacienda, por el Presidente de la Contaduría ó uno de los Contadores Mayores, y por el Jefe de la Oficina encargada de esta operación por el Poder Ejecutivo.

Art 17° - Los suscriptores ó tenedores de acciones deberán pedir la amortización de sus títulos, dentro del término de cinco años, contados desde la fecha en que el Poder Ejecutivo ponga los planos de las tierras en la forma prescripta por esta Ley en la Oficina respectiva, para que su vista puedan pedirse las adjudicaciones.

Art 18° - Los gastos de la mensura general serán por cuenta del Gobierno, y las ubicaciones serán hechas en el modo y forma que el Poder Ejecutivo determine, pero siempre por medio de un empleado del Departamento de Ingenieros, sujetándose a los datos e instrucciones que al efecto le transmitirá esa Oficina.

Art 19° - El Poder Ejecutivo reservará en las partes que considere más conveniente los terrenos necesarios para la creación de nuevos pueblos y para el establecimiento de los Indios que se sometán.

Art 20° - Queda facultado el Poder Ejecutivo para hacer los gastos que demande la ejecución en esta Ley.

Art 21° - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a cuatro de Octubre de mil ochocientos setenta y ocho.

MARIANO ACOSTA

Carlos M. Saravia,
Secretario del Senado

FELIX FRIAS

J. Alejo Ledesma
Secretario de la Cámara de Diputados

DECRETO

Por tanto: - Cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional

AVELLANEDA

Julio A. Roca

(Registro Nacional de la República Argentina)

Documento N° 4
Instrucciones del Ministro de Guerra y Marina
al comandante Martín Guerrico

Buenos Aires, mayo 5 de 1879

Al señor Comandante D. Martín Guerrico:

En la expedición que Ud. va a dirigir al Río Negro, observará las siguientes instrucciones:

La cañonera URUGUAY debe suministrar de su tripulación y de sus alumnos de la Escuela, el personal necesario para dotar al vaporcito TRIUNFO, de los elementos que necesite para entrar el río Negro y subir por él hasta donde pueda alcanzar.

La cañonera quedará fondeada a la entrada del puerto de Patagones, y Ud. con el TRIUNFO y demás embarcaciones que lleva, siga el curso del Río practicando los reconocimientos y exploraciones que sea posible en concepto de encontrarse en Choele-Choel el 25 de mayo, día en que llegará a ese punto el ejército expedicionario.

Se agrega a la expedición que Ud. dirige a D. Rafael Lobo, que va destinado a efectuar los trabajos hidrográficos que deban realizarse y que se pone a las órdenes de Ud. recomendándole principalmente el levantamiento de una carta del Río donde puedan alcanzar las embarcaciones con los sondajes correspondientes, así como la redacción de un informe sobre los parajes de las costas más apropiados para el establecimiento de puertos.

Es importante que el Ministerio conozca el día de su llegada a Patagones.

Inmediatamente de arribar a ese puerto despachará Ud. un expreso hasta la cabecera de la línea telegráfica, comunicando al Ministerio esta noticia.

Esta misma medida repetirá Ud. a su llegada a Choele-Choel, para lo cual el sr Gobernador de la Patagonia suministrará a Ud. los elementos de movilidad necesarios.

El Gobierno confía en que su competencia en estas materias será una garantía del buen éxito de las operaciones que se le encomiendan.

Dios guarde a Ud.

JULIO A. ROCA

Documento N° 5

Reglas de Empeñamiento para el Comandante del *General Brown* en 1873

“Rumores que se hacen llegar al gobierno sobre ocupación directa hecha por autoridades chilenas, salidas del presidio de Punta Arenas en el Estrecho de Magallanes, han sido desmentidos por el Gobierno de Chile en nota que se le acompaña a Vd. en copia.

“Es posible, sin embargo, que de un modo subrepticio o sin las órdenes del Gobierno de Chile, se hayan establecido o intentado establecer, allí o en las vecindades, algunos moradores de aquella procedencia o de cualquier otra.

“El Comandante de la Escuela procurará conocer estos hechos; y no pudiendo haber oposición a su desembarco, procederá a informarse sobre todos los puntos indicados.

“Suponiendo, lo que no reputa imposible, que encontrarse allí establecimientos o autoridades, guarniciones o buques de guerra, que opusieran resistencia a los derechos territoriales de la República que se extiende como Nación hasta el Estrecho de Magallanes, pondrá en conocimiento de la autoridad principal en caso de ser chilena la nota de su gobierno, de la cual consta que no ha dado orden de hacer establecimiento alguno.

“Y si, aun después de dado este conocimiento, persistieran en existir, el Comandante absteniéndose de todo acto de violencia, procurará hacer constar los hechos ocurridos, declarando que no tiene instrucciones para proceder más allá de una simple exploración e investigación de los hechos, limitando su acción a lo que es del derecho común marítimo que no puede negarse entre naciones amigas.

“Del mismo modo procederá en el caso de encontrar allí moradores o autoridades de otra nacionalidad; es decir, en una hipótesis hará reconocer la autoridad de la República, y en otra dará cuenta con un informe detallado, de lo que alcanzase a ver o saber, dejando en ambos casos intimación de que aquel territorio es argentino y que sus moradores están bajo el imperio de sus leyes.

“Si por accidente que no es dado prever el vapor encontrarse en este terreno (en uso de lo que es del derecho común), espíritu hostil de autoridades chilenas sin fuerza suficiente para hacer respetar este procedimiento irregular, el comandante se abstendrá de toda repres-

lia u acto hostil, tomando constancia de la provocación que recibiese, si las reglas de la cortesía y buena voluntad entre naciones no bastasen explicar y haciendo conocer que ningún objeto hostil le llevan evitando la ocasión de comprometer el honor de la bandera argentina, en lugares apartados y en teatro tan reducido”.

Documento N° 6

Artículo publicado por Sarmiento en *El Nacional*
el 7 de junio de 1879

“El hecho sólo de que viene la Memoria en volumen separado de la de Guerra, muestra que la Marina ha tomado gran desarrollo en el último año y los valiosos documentos administrativos que la acompañan, revelan el asiduo trabajo consagrado a su organización y mantenimiento.

“Consta ya nuestro establecimiento naval de una escuadra de encorazados y cañoneras de reciente armamento y construcción; de un arsenal y una escuela que la habrán de proveer de materiales e inteligencia para su mantenimiento y dirección.

“La Memoria de Marina está escrita bajo la inspiración de las aprensiones del momento, que le dan una importancia capital.

“La ocupación de los territorios que limitan por el sur el Río Negro, están llamando hacia aquel lado de preferencia las miradas de todos, y viene naturalmente al espíritu la idea que nuestros esfuerzos en adelante deben encaminarse a levantar por medio de la población y del comercio, para usar de las palabras de la Memoria, aquélla vasta zona del Sud que en pocos años más está llamada a sustentar nuevas y florecientes ciudades que transformarán la república engrandeciéndola en proporciones incalculables.

“Para obtener tamaños resultados debemos reconcentrar nuestros mayores recursos en el fomento de la marina, dotando a la escuadra de los medios de poner en comunicación continua los puertos de la Patagonia, con los centros actuales de población, derramando en su trayecto la civilización y la vida en esas regiones.

“Repetimos que la Memoria está escrita bajo la inspiración feliz que ha llevado a nuestras armas a las márgenes del Río Negro. Es, pues, disculpable, que haya en ella algunas chispas de entusiasmo y la imaginación embellezca con sus brillantes colores el nuevo teatro que parece abrirse a la industria.

“Cuando todos los motivos de excitación que hoy lleva nuestro pensamiento a aquellas regiones; cuando las márgenes del Río Negro estén aseguradas a la civilización y no tengamos, por la paz celebrada, que ocuparnos de la Patagonia, ha de llegar el caso de preguntarles si conviene a la seguridad de la República y a su progreso verdadero extender sin límites sus poblaciones a las tierras desiertas y poco

hospitalarias del sur del Río Negro despolvoreando habitantes en una superficie inmensa sin vínculos de contacto entre sí, dejando su subsistencia en el trayecto a través de desiertos, para encontrar salida a sus productos.

“En todas cosas vamos marchando a ciegas, sin detenernos a considerar la obra imperfecta que vamos dejando atrás. Ya es notable, casi única entre pueblos cristianos, la limitación del número de habitantes por milla que pueblan nuestro suelo; pero esta desproporción entre la superficie y los habitantes, crecerá más el día que aumentemos más su superficie sin que sea seguro que aumentemos por eso más habitantes.

“Al sur, desde el Río de la Plata a Magallanes no tiene territorios que por la opulencia y variedad de su vegetación, por la profundidad y utilidad de los ríos que desembocan al océano prometan servir de asiento a grandes y florecientes ciudades. Habrán villorios en puertos mal abrigados y por tanto poco frecuentados; pero los Nuevo Orleans, los Nueva York, o los Chicagos están en terrenos, están en puertos y en ríos, y en circunstancias en que estuvieron y están las grandes ciudades que se desenvuelven porque el suelo o el comercio los alimenta.

“Nosotros necesitamos, por el contrario, reconcentrar nuestras fuerzas dentro del Río de la Plata, a lo largo de sus afluentes, hacia arriba en Corrientes, Entre Ríos, Santa Fé y el Chaco hasta ambas márgenes del Bermejo, porque la naturaleza es propicia, el clima genial, los ríos, caminos que andan. Necesitamos llenar los huecos despoblados entre una y otra plantación, acortar las distancias para abaratar los fletes.

“Todo esto debemos hacerlo aquí a nuestro lado, viniendo del centro hacia la circunferencia y no de la circunferencia al centro, porque así llenando vacíos, aproximando el hombre al hombre, no pueblo a otro pueblo, organizamos sociedades que no tenemos todavía tan compactas como es necesario para su gobierno, seguridad, administración y riqueza.

“Vamos mal desparramándonos más y más. No hemos de estar seguros sino dentro del Río de la Plata, que cierra la República, como se decía de Santiago cierra a España. La tierra está más cerca para guardar el agua, y el torpedo ha de ser el centinela que a cada estrechura dé el ominoso quien vive al enemigo, que quiera abusar del espesor de su blindaje para entrarse en nuestros ríos e imponernos sus órdenes.

“Para poblar las tierras del Sur y crear aquellas imaginables ciudades del país despojado de vegetación, sin ríos navegables ni puertos,

sin ser camino a ninguna parte, ni encrucijada de rutas comerciales, siéntese la necesidad de crear una marina marítima y dotarla de naves, blindados, paquetes, avisos y cañoneras.

“Esta es otra de las generosas cuanto ruinosas ilusiones que nos llevan forzadamente al sur. Tengamos en hora buena marina de agua dulce porque al fin en los ríos con bajo fondos, las vecinas alturas y el oculto torpedo, somos en nuestra debilidad iguales a los fuertes en el mar.

“No debemos, no hemos de ser nación marítima. Las costas del sur no valdrán nunca la pena de crear para ellas una marina. Aquí en tierra seríamos fuertes todos juntos contra la Inglaterra, pues al fin no puede lanzar grandes ejércitos a tanta distancia; seremos los iguales con el Brasil en tierra y en los ríos, pero en el mar no podemos medirnos con las grandes naciones; el Brasil mismo nos llevaría ventaja y sólo podríamos medirnos de igual con Chile, contando con que algún Independencia nuestro o ajeno vare en alguna roca, para sentirnos más fuertes mientras se compra en Europa otro buque.

“No; no hemos de ser nación marítima; líbrenos Dios de ello y guardémosnos de intentarlo. Dios ha querido en su infinita sabiduría que nuestros territorios australes sean un derecho de la rica herencia que nos guardan los ríos. Las marinas son la mano de hierro con que las grandes naciones, nadie más que ellas, extienden sus dominios a través de los mares. Cuando la Inglaterra tiene 300 encorazados o vapores de guerra y cañones de mil libras, no es permitido a los débiles andar sin su permiso y su compasión en los mares. Hoy no hay marina ni escuadra para los pequeños.

“A nosotros nos está vedado el tener buques porque el buque de guerra es aforrado con plata, no con cobre como el antiguo de vela, y clavado con oro. Un cañón inglés o norteamericano vale todas nuestras posibles carabelas y tendríamos que arriar bandera. La navegación de los mares es un lujo que sólo se permiten los grandes de la tierra.

“No salgamos, pues, de nuestros ríos; no nos criemos necesidades ficticias, ni marinas de lanchas, pues que más no podemos. La naturaleza nos ha indicado nuestros dominios acuáticos, ríos adentro. Todo el arte moderno de blindados, acorazados y proyectiles monstruos que nos imponen silencio y sumisión en el mar, están contrabalanceados en nuestros ríos por el humilde torpedo que impone respecto al más osado.

“Colonicemos río arriba; colonicemos alrededor de nuestras propias ciudades, y no imaginemos El Dorados, donde los antiguos los

buscaron en vano y no han dejado una población porque el país no vale la pena de correr los azares de una población lejana.

“En el sur hemos de Chubuts, y Deseados y Carmen de Patagones, rudimentos de extranjeros rebeldes; y de miserables aldeas. En Corrientes, en la Formosa de Entre Ríos, en las colonias de Santa Fe y en las costas de Buenos Aires, se han de alzar cúpulas y elevadores de granos porque ahí están reunidas las condiciones que fecundan ciudades, comercios de otros países, ríos navegables, clima dulce, maderas, sol ardiente que venga desde el Ecuador derramando azúcar, café, algodón, naranja, trigo, frutas, etc.

“Bahía Blanca será algún día, algo; aunque nadie le ha impedido serlo en tres siglos que está colonizada; pero no queramos ponerla en conservatorio creando marina para ir a recojer algunos huevos y plumas de avestruz.

“Decimos esto contra la tendencia de la Memoria a crear Marina fuera de los ríos, pues por lo que a la navegación de estos respecta, la que tenemos es suficiente aunque requiera perfeccionar, como lo está haciendo el Ministerio, su administración e instruir su personal en la Escuela Náutica. Eso sí que basta y sobra para ocupar la atención de nuestros marinos de agua dulce, y no la tomen a mal, pues en sus ríos y al costado y sus torpedillos de distancia pueden reírse del más encopetado. En el mar es otro cantar. Allí no vale valor ni maña sino el blindaje del contrario buque que tiene cuatro pulgadas de espesor, y el proyectil doscientas libras más; o si el enemigo tiene cuatro buques más que nosotros como puede la Inglaterra qué impedirá valga más que todos nosotros juntos. En tierra y en los ríos somos nación y podemos hablar alto: en el mar... á sigun.

“En todo caso nos aplaudimos de ver que tenemos una marina decente y proporcionada a nuestras necesidades y capacidad; y que en almacenes hay, a más de buenos cañones, ya que jarcia se consume poca, una cincuentena de guardias marinas que serán luego pilotos lemanes de nuestros ríos, con saber bastante para enderezar una coliza, a quien quiera seguirlo como a su guarida, ríos arriba. Nada de mar, así que nos veamos libres de cuestiones con los que en Pacífico tiene hartos mares, como quien dice dolores de cabeza, que les han cabido en suerte.”

Documento N° 7

Extracto de la interpelación al Ministro de Relaciones Exteriores argentino (Dr Eduardo Costa) – 1891

En el Diario de Sesiones de Senadores de 1891, en la sesión del 1 de agosto el Senador Rocha pide el apoyo de los otros senadores para invitar al Ministro al recinto para exponer, dice “...á dar explicaciones sobre nuestras relaciones con el Gobierno de Chile. Algunos hechos que han tenido por teatro nuestro país, después de producida la revolución chilena, han conmovido más de una vez la opinión pública; y por los documentos oficiales publicados no se encuentra, á mi juicio, salvada la soberanía nacional de los agravios que entiendo que se le han inferido.”

Justificando porque pide la sesión pública dice “..contra los hábitos que generalmente se observan en estos casos, no he pedido una sesión secreta y me he limitado sencillamente á pedir que se invite al Señor Ministros para la sesión pública del martes. Públicas, para mí, son las ofensas; pública, señor Presidente, debe ser también la reparación.” Se aprobó que la sesión fuera pública.

Durante la sesión del 4 de agosto se interpeló al Ministro. El debate fue duro en particular con Rocha pese a ser amigo personal.

En un momento del debate se produce el siguiente diálogo:

Senador Rocha (S.R.): “No quiero faltar á la consideración que debo á los gobiernos extranjeros, pero me parece que hay un poco de precipitación, ó no sé qué falta de seriedad, en los proceder del gobierno chileno ó de su ministro de Relaciones Exteriores, y en el nuestro, que tal vez no me escucha en este momento...”

Ministro: “Estoy escuchando al señor senador.”

S.R.: “Creía que no me escuchaba; lo veía con los ojos cerrados.” (risas)

Ministro: “No, señor, lo estoy escuchando con mucha atención.” (risas)

S.R.: “Creía que no me escuchaba.”

Ministro: “Estará corto de vista el señor senador”.

S.R.: “No, señor; alcanzo aún á distinguir los ojos del señor Ministro, y veo que están cerrados.”

Ministro: “Lo estoy escuchando”

Más adelante Rocha dice: “El gobierno del señor Balmaceda nos trata con poca consideración y con poco respeto; sus agentes nos tratan del mismo modo; y nosotros no volvemos por nuestros derechos, no volvemos por nuestra honra. Señor Ministro es bueno que el gobierno actual no se inspire en aquel sentimiento tan excesivo por la paz que dominó el reinado de Luis Felipe, y que iba hasta el punto de creer que nunca llegaba el caso de reclamar sus derechos con energía y que, por el contrario, debía ceder, ceder siempre, ceder en toda ocasión.”

Más adelante dice Rocha: “Los marineros de la Pilcomayo [buque argentino comprado por las fuerzas revolucionarias chilenas] detenidos por orden directa del señor Presidente ó de uno de sus ministros, á solicitud del señor Ministro de Chile, y que nos vino á poner en una condición poco favorable. Por fortuna había todavía tribunales que amparasen á esos hombres con la garantía del habeas corpus; si no, habrían ido á Chile y quién sabe lo que hubiera sucedido: puede ser que hubieran sido ejecutados y su sangre habría caído no solo sobre el Gobierno argentino, sino sobre las leyes, y sobre la Constitución argentina, al amparo de la cual creían que podían acogerse esos desgraciados y que habría resultado que sólo servía para que nuestras autoridades se convirtieran en custodia de prisioneros, guardando por la fuerza á los que buscaban la hospitalidad nacional para entregarlos á un gobierno que está dominado por las cóleras de lucha, cuando siente que una parte del país se levanta en armas contra su poder”.

En otra parte sigue Rocha: “...basta leer la nota del señor ministro de Chile, quien se limita á anunciar al señor Ministro que va á penetrar una división chilena en nuestro territorio, y que lo anuncia por si pudiera tener esto algún inconveniente. En ninguna parte de la nota hay la palabra permiso, en ninguna parte de ella se ven las palabras *que se sirva conceder*.”.

Más adelante el Senador por Santa Fe Manuel D Pizarro dice “hay un hecho que todo el talento y la habilidad del señor ministro no podrá oscurecer, y es que de parte del gobierno de la Moneda ... se han producido actos de falta de consideración al pueblo y al Gobierno... actos que han tenido legítimas susceptibilidades del pueblo argentino y de su Gobierno...” Cada intervención de Pizarro arranca estruendosos aplausos y vítores, exige reparaciones inmediatas. “... el Gabinete ha comprendido la necesidad de no dejar en este punto preponderante –pido á Dios que me dé moderación en el uso de las palabras– la arrogancia chilena. (Muy bien, aplausos). Y ha procurado establecer que si el gabinete de Santiago sigue la política que expresa

aquel lema “Por la razón o la fuerza”, el gabinete de la Argentina, son su hidalguía tradicional, siga esta otra política que nunca pone en balanza los sacrificios que cuesta; “Por la fuerza de la razón...” Se dice que Chile debe estar persuadido que su Ministro ha herido susceptibilidades que no es apto para seguir en las funciones.”

Más adelante Pizarro dice: “... debiera recordar el señor Ministro de Relaciones Exteriores que en nuestra guerra con el indio pampa, con el salvaje, en la conquista del río Negro, las autoridades chilenas reconocían al salvaje esta beligerancia que tanto cuesta reconocer al señor Ministro respecto de los revolucionarios chilenos, y del gobierno civilizado de Iquique. El señor Ministro debe recordar que las autoridades de Chile reconocían al cacique Purrán el carácter de beligerante, y convertían en nación regida por el derecho de gentes las tribus del desierto: puede testificar el señor Senador Ortega que ha recogido aquellos documentos y los remitió al Ministerio de Relaciones Exteriores”

Senador Ortega: “Es exacto”.

Pizarro: “... y le prometían que Chile favorecería los actos de guerra vandálica del salvaje de la pampa, en oposición con la República Argentina...”

“Y yo espero que el Gobierno de mi país, en sus relaciones con el gobierno de la Moneda, ha de cumplir los deberes que el patriotismo le impone. He dicho”. Estrepitosos aplausos y vivas en la barra.

Documento N° 8

Reproducción de la invitación del Coronel Lasserre al reverendo Bridges
(Archivo del Museo Marítimo)

División Expedicionaria
 n.º
 Atlántico del Sur.

Bahía Osbornia
 Octubre 12 de 1884.

Al Reverendo Thomas Bridges
 Super-Intendente de la Misión en este
 puerto.

Debendo tener lugar
 en el día de hoy a 1.ª p.m. la inaugu-
 ración oficial de la Sub-Prefectura creada
 por Ley del Honorable Congreso Argentino
 para la Tierra del Fuego y establecida por
 la División a mis órdenes en esta Bahía,
 tendo el agrado de invitar a V. y demás
 Señores que forman el personal de la
 Misión, a acompañarme en una ceremonia,
 esperando se dignarán V. firmar en mi
 nombre y todos los S.º Señores y Oficiales que com-
 ponen el cuerpo militar, el documento
 en que constará el acto de la definitiva.

Documento N° 9
 Reproducción de una página de *Iron and Coal Trade* - 1880 - VolXVI

384

IRON.

barton, this sailing ship, which they have built for Messrs. W. R. Price and Co., London. The dimensions of the *Duckhore* are the following:—277 by 403 by 24 feet, the register tonnage is about 1950 tons gross, and she is one of the largest carrying ships ever built, having a deadweight capacity of 3,200 tons.

Cambria.—On the 22nd Oct. Messrs. John Fullerton and Co. launched from their yard at Merkerworth, Paisley, an iron screw-steamer of 500 tons, built to the order of Messrs. J. and J. McFarlane, Glasgow. She is to be supplied with compound engines of 60-horse power nominal by Messrs. William King and Co., Dock Engine Works, Glasgow.

Claudius.—On the 21st Oct., Messrs. Joseph L. Thompson and Sons launched from their shipbuilding yard, North Sands, an iron screw steamer, built to the order of Mr. Thomas Kihl and partners, of Sunderland. The vessel is of the following dimensions, viz.:—Length, 260 feet; breadth, 36 feet; depth of hold, 18 feet 6 inches, with a dead-weight carrying capacity of 2250 tons. The *Claudius* is intended for the Atlantic and Mediterranean trades.

On the 18th Oct. there was launched from the shipbuilding yard of Messrs. John Elder and Co., Fairfield, Govan, a steel paddle steamer for the Argentine Republic. The vessel is intended for torpedo warfare, but may also be used for surveying purposes. Her principal dimensions are:—Length between perpendiculars, 240 feet; breadth, 30 feet; depth, moulded, 14 feet 3 inches; her tonnage, n.m., being 1064 tons. She will be propelled by two diagonal oscillating engines, one working each paddle-wheel, and for manoeuvring purposes these are made capable of being connected or disconnected at will. The high-pressure cylinder of each engine is 30 inches in diameter, and the low-pressure is 55 inches by 25 feet 6 inches stroke. Steam is supplied by four steel single-ended boilers, working up to 75 lb. pressure, and capable of driving the vessel at a speed of 15 knots an hour easily. She has two pole masts, is of light schooner rig, and has a ram bow. The whole of the 'tween decks is fitted up for the accommodation of the officers and crew, the magazines, store-rooms, shell-rooms, &c., being below. She carries 40 40-pounder Armstrong steel breech-loading gun forward, while aft she has one Hotchkiss 5-barrelled 4-pounder gun and two other mitrailleuses. In addition to these her armament will consist of spar and Whitehead torpedoes.

Valencia.—On the 23rd Oct., Messrs. Henry Murray and Co. launched from their yard at Kington an iron screw-steamer, built by Messrs. Goodyear and Co., of Liverpool, and intended for the Mediterranean trade. The dimensions of the *Valencia* are 175 feet in length between perpendiculars by 25 feet 6 inches beam by 12 feet 11 inches depth of hold. She registers 344 tons net, and classes in Lloyd's highest grade. The vessel will be fitted by Messrs. James Howden and Co., Glasgow, with a pair of 80 nominal horse-power compound engines.

IRISH.

William Hyde.—On the 20th Oct. there was launched from the shipbuilding yard of Messrs. Workman, Clarke and Co., Belfast, an iron screw-steamer for Mr. William Hyde, coal merchant, of that town. Immediately afterwards the vessel was towed round to the Prince's Dock, where she will receive her engines and boilers. The length of the *William Hyde* is 160 feet; breadth, 21 feet 6 inches, and is upwards of 500 tons burthen. Her engines are made on the newest principle, and her boilers work up to 80 lb. pressure. The *William Hyde* is to be employed in the coal trade between Whitehaven and Belfast.

TRIAL TRIPS.

Asyrian Monarch.—This steel steamship, which has been built for the Royal Exchange Shipping Company, London, by Earle's Shipbuilding and Engineering Company, Hull, was put upon her trial trip on Oct. 21. This vessel is the largest steel steamer which has been built at Hull, and is of the following dimensions:—Length, 300 feet; breadth of beam, 43 feet; depth of hold 31 feet 6 inches. Her gross register is 3316 tons and 2163 tons net. The engines by which the vessel is propelled are on the compound surface-condensing principle, and of 500 horse-power nominal, the cylinders being of 46 inches and 87 inches diameter, with a 57-inch stroke. Steam is supplied by three double-ended cylindrical boilers, fitted with four of Fox's patent corrugated furnaces, and working at a pressure of 80 lb. per square inch. The engines were built by Earle's company from specifications by Mr. W. Eaplen consulting, engineer, Liverpool. The engines are fitted with Brown's patent reversing gear. The trial trip on the measured mile at Withernsea the engines ran at a speed of from 55 to 57 revolutions per minute, the steam-pressure being 75 lb., and the vacuum 28 inches. The indicated horse-power was 2500, and notwithstanding a strong northerly roll, which caused the ship at times to labour heavily, the mean of the four runs over the measured mile was 12 1/2 knots per hour. In the engine-rooms there are three large condensers capable of supplying sufficient fresh water for 600 head of cattle, for the emigrants she may

was 12 1/2 knots, and the engines wrought with admirable smoothness.

Starley Hall.—A new iron screw-steamer of 600 tons, built by Messrs. Ramage and Ferguson, Leith, for the London and Edinburgh Company, went out on her trial trip. After adjusting compasses, the vessel was run a great distance to test her speed, with the most satisfactory results, an average of about 11 knots being maintained. The engines, which have been made by Messrs. Fleming and Ferguson, Paisley, worked very smoothly, and 84 revolutions per minute was easily kept up.

Ville de Cette.—This new screw-steamer, recently launched from the shipbuilding yard of Messrs. Hodgson and Soulsby, Cowpenquay, Blyth, had her trial run on the 22nd Oct. The result of the trial was highly satisfactory to all parties. The engines, which are 130 horse-power, are from the works of Messrs. Black and Hawthorn, Gateshead, and worked admirably. The steamer, which is about 1500 tons burthen, is intended for the wine trade between Cete and Spain.

WRECKS OF THE WEEK.—There were 37 British and foreign wrecks reported during the past week, making a total of 1017 for the present year, or a decrease of 247 as compared with the corresponding period of last year. The approximate value of property lost was £1,500,000, including British £700,000.

THE "MINOTAUR."—Her Majesty's ship *Minotaur*, flagship of Rear Admiral Hood, which was to have left Portsmouth at the end of this week to join the Channel Squadron, has been detained, in order that she may receive a Nordenfeldt equipment, and, if necessary, temporary storage will have to be provided for ammunition. Her guns were recently returned to store, but they will now have to be worked without delay.

OPENING OF A NEW LOCK AT SUNDERLAND.—The Earl of Durham opened the new lock and deep-water channel at Sunderland on Thursday last week in the presence of a large number of spectators. This important enterprise of the River Wear Commissioners has been in course of construction for some time past. The lock is 450 feet long, and the width 95 feet. The depth in ordinary tides is 30 feet. The two main sluices are 65 feet by 7 feet each in size. The lock is connected with the Hudson Dock by the inner gateway with a pair of gates 67 feet wide, and 25 feet 6 inches deep. There are two pairs of gates at the seaward entrance, each 65 feet in width and 27 feet deep. Two wave screens are erected, extending seaward, finished with roundheads. The channel between the roundheads is 80 feet wide. All the machinery in connection with the sluices and gates is on the hydraulic principle, and all have duplicate parts to be worked by hand. A swing bridge has been erected over the lock, 136 feet in length and 20 feet in breadth.

ARMS, ARMOUR AND AMMUNITION.

TORPEDO EXPERIMENTS.—Since the *Hæcla* has returned to Malta, a Torpedo School has been opened there, and is to be attended successively by all the naval officers stationed at the island. The torpedo net of the *Invincible* has proved a great success against the compressed-air torpedoes which have been tried against her.

HEAVY GUNS AND HOME DEFENCES.—The experiments at Shoeburyness by the Heavy Gun Committee to investigate the possible contingency of leaving the ports round the coast at a time of invasion in the hands of Militia or Volunteer Artillerymen were concluded last Saturday. A detachment of Royal Artillerymen who had never been instructed in the working of great guns were called upon to represent the same number of at least equally-trained auxiliaries, and were drilled for about three hours with the 38-ton gun in the experimental casemate under the direction of a skilled instructor, such as would probably be always available under the most pressing emergencies. Then, in the presence of the committee, these superficially taught men were called upon to man the gun for the attack of the enemy's fleet, supposed to be approaching the entrance of the Thames, and the hope to run the gamut of the various formidable batteries which line the river and reach London. With one thoroughly instructed man only to assist and direct them these men worked the steam-loading gear to admiration, and fired off a round in a very few seconds over the usual time. The steam gear has been so contrived and perfect as to leave but little beyond paratory duties to the gunners, and it is part of the merit which belongs to it that even carelessness or negligence cannot put it out of order. Part of the ordinary trial was to ascertain the smallest number of men capable of working the gun, and it was found that by using the steam apparatus three men were sufficient to perform the entire operations—bringing up the cartridge in 80 lb. sections from the magazines and placing the cartridge in the muzzle by hand, conveying the shot to the muzzle by the

GO

THE PAT FALLOUT OF PAO...
 OUR TRADE SUPPLEMENT...
 AMERICAN NOTES...
 CARRIAGE AXLES AND...
 HYDRAULIC BOTTLES...
 THE WILSON RAMON...
 THE LAM AND STEEL...
 OCCASIONAL NOTES...
 THE JARGONNERY...
 THE WHITTON...
 ELECTRICITY IN COLLEGE...
 THE SEPARATION OF...
 THE APPLICATION OF...
 PYRENEAN...
 ILLUMINATION OF...
 SCIENCE AND ART...
 MINING AND METALLURGY...
 RAILWAYS AND TRAMWAYS...
 NAVAL ARCHITECTURE...
 FACTORY NOTES...
 IRON AND COAL TRADE...
 CONFIDENTIAL MEETING AND...

OFFICE

ALL payments for the General Accounts are to be made to the Editor. Orders to be made payable to the Editor of the "Iron and Coal Trade" must be crossed "London and County Bank, 11, Abchurch Lane, London, E.C. 4." To ensure insertion the Publisher not liable for Communications on which no name is given. Advertisements and notices to be sent to the Editor, 161, Abchurch Lane, London, E.C. 4. All Subscriptions following rates per annum: The United Kingdom... British Colonies... States... India, China and Japan... North America... West... The Continent of... Algeria... Further information THE PUBLISHER, 161, Abchurch Lane, London, E.C. 4. Advertising and Subscription, P. J. JACKSON AND Co., 161, Abchurch Lane, London, E.C. 4.

MESSES. GALIGNANI, Rue de Rivoli, Paris, have the sole application advertisements.

MESSES. WILHELM, of York, will supply the application.

A Course of Elementary Lessons in the Principles of the Steam Engine, by J. F. W. Spence, 4th Edition, 1s. 6d. A Simple Treatise on the Steam Engine, by J. F. W. Spence, 8vo. 8s. 6d. Corliss-Engines and their Applications, by W. H. Upham, 8vo. 10s. Exercises in Practical Drawing, Part I. Press. Heath's Lectures for 1878-79-80, 6s. Pocket Book of Useful Information, New Edition. Premium Calculator, by Smith, Royal Society, 1878.

A Popular History of the F.C.S., London. A Rudimentary Treatise on the Steam Engine, by W. R. Spence, revised and enlarged by J. F. W. Spence, 8vo. 10s. 6d. D.C.L., F.R.S. Spence's Encyclopaedia and Commercial Dictionary, by F. N. S. Spence, 8vo. 10s. 6d.

Documento N° 10

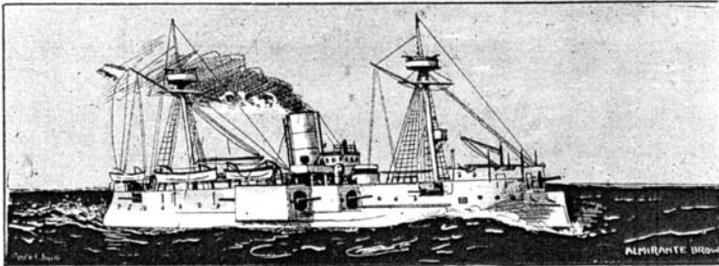
Reproducción de la pág. 19 del *Jane's Fighting Ships* de 1898
(Gentileza de Mitchell Library)



(4.) PATAGONIA (1885 Triest).

L. : 192 ft. = 58.5 m.

Guns: 1c + 3D + 6*. Armour: 0. Sea speed: 8 kts.

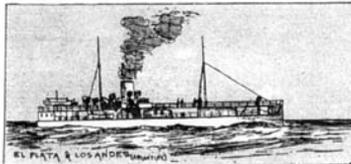


(II.) ALMIRANTE BROWN (1880 London) (1897 La Seyne).

L. : 240 ft. = 73.5 m.

Guns: 10D* + 4E* + 2*. Armour: e. Sea speed: 11 kts.

THE MITCHELL LIBRARY



(V.) EL PLATA (1874 Birkenhead) & LOS ANDES
(1875 Birkenhead).

L. : 187 ft. = 57 m.

Guns: 2c + 2E. Armour: d - e. Sea speed: 6 kts.

Dif.: None worth noting.

Aucune dif. remarquable.

Keinen bemerkbaren Unterschied.

Nessuna dif. notevole.

Documento N° 11
Texto de la ley N° 2802

Ley

Artículo 1° - Apruébase los gastos hechos por el Poder Ejecutivo en virtud del Acuerdo de gobierno del 1° de Marzo 1889 para adquirir buques y material de guerra.

Artículo 2° - Autorízasele igualmente a invertir hasta cuatro millones de pesos oro en completar esas y demás adquisiciones necesarias al mismo efecto.

Artículo 3° - Se destina especialmente para cubrir los gastos que origine la autorización contenida en el artículo anterior, el producto de la venta del Ferro-Carril Andino de Villa María a Villa Mercedes.

Artículo 4° - El Poder Ejecutivo queda autorizado también a vender mil leguas de tierras públicas en los territorios nacionales, al precio mínimo de cinco mil pesos moneda nacional de curso legal por legua cuadrada, cuyo producto se aplicará igualmente a cubrir los gastos de que tratan los artículos 1° y 2° de esta ley.

Artículo 5° - Mientras no se realice la venta del Ferro-Carril Andino ó la venta de las tierras indicadas en el Artículo 4°, el Poder Ejecutivo queda facultado para levantar los fondos necesarios por medio de operaciones de crédito, pudiendo al efecto afectar el Ferro-Carril mencionado por las mil leguas de tierras; y en caso necesario alguna de las ventas especiales de que la Nación puede disponer libremente.

Artículo 6° - El Poder Ejecutivo nombrará una Comisión especial compuesta de cinco Ciudadanos; dos de los cuales por el Departamento de Hacienda y tres por el de Guerra y Marina, a fin de que haga las veces de las Oficinas encargadas de controlar los gastos que se hagan en virtud de esta Ley.

Artículo 7° - En las primeras sesiones de cada año el Poder Ejecutivo dará cuenta al H. Congreso en pliego reservado de las adquisiciones que hubiere hecho.

Artículo 8º - En sesión pública, se autorizará al Poder Ejecutivo a que venda o afecte las mil leguas de que habla el Artículo 4º al precio mínimo de cinco mil pesos cada una.

Artículo 9º - Los gastos que origine la presente ley se imputarán a la misma.

Artículo 10º - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires a diez y siete de Setiembre de mil ochocientos noventa y uno.

(firmado) Miguel M. Nonguéz
“ Benjamin Zorrilla

Adolfo Labougle
Sec. Senado
Setiembre 17 1891

A.Sorondo
Sec.C.D.D.

Por tanto:

Téngase por ley de la Nación, Cúmplase y páse a la Contaduría General para su conocimiento y efectos

(firmado) PELLEGRINI
“ V.F.LOPEZ

Documento N° 12
Declaración de París 1856

“The Plenipotentiaries who signed the Treaty of Paris of March assembled in conference,

Considering: That maritime law in time of war has long been the subject of deplorable disputes;

That the uncertainty of the law and of the duties in such a matter gives rise to differences of opinion between neutrals and belligerents which may occasion serious difficulties, and even conflicts; that it is consequently advantageous to establish a uniform doctrine on so important a point;

That the Plenipotentiaries assembled in Congress at Paris cannot better respond to the intentions by which their Governments are animated than by seeking to introduce into International relations fixed principles in this respect.

The above-mentioned Plenipotentiaries, being duly authorized, resolved to concert among themselves as to the means of attaining this object; and having come to an agreement, have adopted the following solemn declaration:

1. Privateering is and remains abolished;
2. The neutral flag covers enemy's goods, with the exception of contraband of war;
3. Neutral goods, with the exception of contraband of war, are not liable to capture under enemy's flag;
3. Blockades, in order to be binding, must be effective—that is to say, maintained by a force sufficient really to prevent access to the coast of the enemy.

The Governments of the undersigned Plenipotentiaries engage to bring the present declaration to the knowledge of the States which have not taken part in the Congress of Paris, and to invite them to accede.

Convinced that the maxims which they now proclaim cannot but be received with gratitude by the whole world, the undersigned Plenipotentiaries doubt not that the efforts of their Governments to obtain the general adoption thereof will be crowned with full success.

The present Declaration is not and shall not be binding, except between those Powers who have acceded, or shall accede, to it.”

Documento N° 13

Reproducción de la página del *Lloyd's Register* de 1875-1876 que presenta la información del *Fulminante* como buque en servicio para el gobierno de Argentina

1875-76.

FUC

Official Number.	Ships' Names.	Masters.	Registered Dimensions.	Engines of Steamers. Builders of Engines.	Build.	Owners.	Port belonging to.	Part of Survey.	Year assigned.	Character for Hull and Rig. Also Date of Last Survey.	
											Net. Gross. Under Deck.	Length. Breadth. Depth.	Materials. Repairs of Ships, &c.	Where. Builders Names.	When.
481	Fucturo Dandy YM.&ptr.73	Jones	75 —	69-0|19-4|1-7	.....	Gmsby 1872 Hadfield 12mo.	Brazilian Co. Guanabara	Rio de Jan. Lon.	Hul. a.a.c.p.	8 2,73	A 1
2	Fugitive r.&YM.74c.f.	Bk W.Barw'd	471	144-2|29-3|17-5	.....	Sndr'l'd 1864 Gardner 6mo.	T.B. Walker Cont. Lon. Ja	Lon. n75-4	Lon. a.a.c.p.	11 4	A 1 9,76
3	Fulmar 4B.Hds Cem.68	ScwSr H.Hawes	418	200-0|28-0|15-9	.....	2Comp.I.D.A. 90HP. Backler 2mo.	Mdisbr 1868 Harris & Co.	Mdisbr Hpl.	Hpl. a.a.c.p.	..... .....	..... 11,74
4	..... Bg	.....	259	92-5|26-8|16-4	.....	Nwcal 1831	W.Dowell	London	.....	.....	.....
5	Fulminante Iron 4B.Hds Cem.74	ScwSr Lindsay	277	181-1|80-0|15-0	.....	4Comp.I.D.A. 120HP. Elder 11mo.	Argentine Government	B.Ayres	Cly. a.a.c.p.	100	12,74
6	Furness Abbey Iron 1B.Hd Cem.64	St T.Hall	1188	209-2|36-2|22-5	.....	Bkndr 1864 Clover 1mo.	J.Pool & Co. J.Elder & Co. Glasgow	Liverpl' Lon.	Liv. a.a.c.p.	..... .....	..... 1,76
7	..... ScwSr T.Rowles	.....	95	130-0|19-1|8-6	.....	2Comp.I.D.A. 30HP. McFadyen 10mo.	P.Glasg 1872	Barrow	Cly. a.a.c.p.	.....	90
8	..... Sr E.Sherples	.....	70	76-0|20-0|8-8	.....	Grmth 1866 Spence 9mo.	J.Walton	Barrow	Ayr a.a.c.p.	7	4,72
9	Fury Iron 2B.Hds Cem.72	PadSp	108	181-6|20-8|10-2	.....	2Side Lever ... 100HP. Liv.Stm. Fawcett Preston & Clpool Tug Co.	Liverpl' Stm.TugCo.	Liverpl'	.....	.....	.....
490	Fuschia IB. P.W.K.V.	Sr WKtchmn	82	69-5|20-0|9-7	.....	Sndr'l'd 1860 Wheatly Am.	.....	Hul.	.....	9	11,67
1	Fusi Yama Iron 5B.Hds	ScwSr C.Brown	745	214-3|29-3|20-5	.....	2Comp.I.D.A. 110HP. Pearse 9mo.	Stekt'n 1862 T.Stephns & S.	London	Lon. a.a.c.p.	100	4,76 9,76
2	Fusilier Iron 2B.Hds Cem.pt60pt67	Bk F.Graham	404	130-0|26-5|16-5	.....	Sndr'l'd 1860 Lainy 8mo.	Friend & Co. Lon.No3-72	Liverpl'	Liv.	.....	.....
3	..... TBWelch Jaques	.....	231	154-0|21-4|13-2	.....	Invktg 1864 Lang Jaques & Co.	Falk & Co. Newcastl	Lon. Lth.	.....	.....	.....
4	Fusing SewStm 4B.Hds (late Precursor) Cem.71pt72	Andrews	532	202-3|31-8|13-0	.....	2Comp.I.D.A. 104HP. P.Glasg 1871	China Merchants' S.N.Co.	Shanghai S.Shi.No.1-74	Shi. a.a.c.p.	.....	.....
495	Fyide r.&YM.75C.F. Boutfour Salted	Sr	365	146-9|29-0|12-9	.....	Sndr'l'd 1876 Thompson 2mo.	.....	Flectw'd	Sld. a.a.c.p.	12	A 1 3,75

*. Additional Ships are inserted in the Supplement at the end of the Register.

r. Fell. C. Coppered. YM. Yellow Metalled. lm. Light water-mark. I.B. Iron Bolts. G.I.B. Galvanized Iron Bolts. c.f. and C.F. Copper Fastened. C.T. Copper Fastened instead of Treenails, per Section 45. Cl. Clinker. Len. Lengthened. lrp. Large repairs. rfp. Some repairs. drp. Damage repaired. nd. New Deck. strd. New Top-Sides. nw. New Water. wa. Water sheathed. nkl. New Keel. nkan. New Keelson. pl. Plank. rctrd. Retrenailed. almb. Almost rebuilt. Mat. Materials. p.O.M. Part old Materials. Rest. Restored. Cont. Continued. H.T. Half time survey. S.S. Special survey. a.c.r. Anchors and Chains proved. For further information respecting the Classification of Ships, see the Society's printed Rules, also the Key to the Register, following the List of Subscribers.

Documento N°14

Fragmento de la *Memoria del Ministerio de Guerra – Tomo II*
Departamento Marina 1882. (Ministro General Doctor Benjamín
Victorica)

“Hay pocos países en que esté reservado á la Marina un porvenir mas brillante y laborioso que en el nuestro, por lo mismo que su inmenso campo de acción es una tabla rasa donde el pasado no ha grabado un solo adelanto capaz de ilustrar el nombre de un pueblo progresista” [El Ministro dice que las palabras anteriores pertenecen a un antecesor en el Ministerio]

“Los tiempos difíciles han pasado y no es exagerado afirmar que la Armada entra de lleno al camino que le está trazado por nuestra posición geográfica. (...) El arribo de la magnífica nave [se refiere al acorazado *Alte. Brown*] fue con razon saludada por el país entero como un acontecimiento feliz que provocó manifestaciones justas de satisfacción y orgullo nacional que os fue dado presenciar. Y era motivados esos sentimientos no solo por satisfacer las nobles aspiraciones del patriotismo en cuanto al honor nacional puesto al abrigo de un ultraje inesperado, sinó también porque así entraríamos á ocupar el puesto que nos corresponde entre los estados marítimos del continente. (...) No es que nos agite idea alguna aventurera ó de predominio: queremos ser capaces de defender nuestro honor y un territorio que nos basta, de protegerlo eficazmente para que la industria y el comercio universal se desarrollen en él, en completa seguridad bajo la protección de nuestra bandera respetada.

Es por ello que debemos contraer á nuestra Marina militar toda atención para colocarla á la altura á que podemos y debemos aspirar, y es bajo este concepto que la incorporación del Almirante Brown y del Maipú merece recordarse como un hecho muy interesante en nuestra historia naval.

“(...) Con motivo de la construcción del Almirante Brown fue atraída sobre nosotros mas fijamente la atención pública en el Exterior, y todos los detalles del buque fueron observados con interés por la prensa inglesa, centinela infatigable que bajo el dominio de la gran preocupación nacional –supremacía de la bandera inglesa en los mares– vigila sin cesar todo aquello que importa un adelanto en el arte de la guerra naval.”

Documento N° 15
Tratados bilaterales Argentina-Chile 1855/1890

TRATADO	FIRMA	APROBADO POR	EN VIGOR
Tratado de paz, amistad, comercio y navegación	Santiago, 30 de agosto de 1855	Ley 55	29 de abril de 1856
Protocolo relativo al arreglo de varias reclamaciones pendientes con la República de Chile	Buenos Aires, 14 de marzo de 1865	Decreto, 15 de marzo de 1865	
Convención para determinar y complementar algunas estipulaciones del Tratado del 30 de agosto de 1855	5 de abril de 1865	Decreto, 6 de abril de 1865	16 de mayo de 1865
Protocolo relativo a la mediación ofrecida por Chile en la guerra contra el Paraguay	Buenos Aires, 9 de octubre de 1866		
Protocolo de la conferencia relativa a la realización de un Convenio postal y un Convenio sobre extradición	Santiago, 3 de julio de 1869		
Convención postal	Santiago, 9 de julio de 1869	Ley 328	30 de mayo de 1870
Convención de extradición	Santiago, 9 de julio de 1869	Ley 330	
Protocolo de la conferencia para acordar el canje de publicaciones científicas y literarias	Santiago, 20 de mayo de 1870	Decreto, 10 de agosto de 1870	
Tratado de Límites (nombra arbitro el Rey de los Belgas)	Buenos Aires, 18 de enero de 1878		
Protocolo relativo al incidente de la barca francesa " <i>Jeanne Amélie</i> "	Buenos Aires, 21 de enero de 1878		
Protocolo de la primera conferencia de límites	Santiago, 5 de mayo de 1878		
Protocolo de la segunda conferencia de límites	Santiago, 6 de diciembre de 1878		
Protocolo de la tercera conferencia de límites	Santiago, 7 de diciembre de 1878		

Protocolo de la primera conferencia relativa a las controversias de límites	Buenos Aires, 17 de abril de 1879		
Protocolo de la segunda conferencia relativa a las controversias de límites	Buenos Aires, 12 de mayo de 1879		
Protocolo de la tercera conferencia relativa a las controversias de límites	Buenos Aires, 28 de mayo de 1879		
Convenio relativo a las controversias de límite	Buenos Aires, 3 de junio de 1879		
Protocolo de la cuarta conferencia relativo a las controversias de límites	4 de junio de 1879		
Protocolo por el que se estipula un proyecto de Tratado de arbitraje para dirimir las cuestiones de límites	Buenos Aires, 25 de junio de 1879		
Protocolo previo a la firma del Tratado de límites	Buenos Aires, 22 de julio de 1881		
Segundo protocolo previo a la firma del Tratado de límites	Buenos Aires, 23 de julio de 1881		
Tratado de límites	Buenos Aires, 23 de julio de 1881	Ley 1116	22 de octubre de 1881
Protocolo adicional al Tratado de límites	Buenos Aires, 15 de septiembre de 1881	Ley 1116	22 de octubre de 1881
Protocolo relativo al pago de los daños y perjuicios por la captura de la barca francesa " <i>Jeanne Amélie</i> "	Buenos Aires, 30 de mayo de 1885		
Protocolo relativo al asunto de la barca francesa " <i>Jeanne Amélie</i> "	Buenos Aires, 30 de junio de 1885	Decreto, 16 de julio de 1885	24 de julio de 1886
Convención sobre tráfico de ferrocarriles	Santiago, 17 de octubre de 1887	Ley 2221	2 de enero de 1888
Tratado de extradición	Santiago, 20 de agosto de 1888	Ley 3106	
Convenio para fijar la forma de ejecución del Tratado de 1881	Santiago, 20 de agosto de 1888	Ley 2488	11 de enero de 1890

ANEXO II

BUQUES DE LA
ARMADA ARGENTINA

Fuente: *Buques de la Armada Argentina 1852-1899*, Cte. Rodríguez, H. y Cte. Arguindeguy, P.
Instituto de Publicaciones Navales.

**BUQUES DE LA ARMADA ARGENTINA EN SERVICIO
ENTRE 1874 Y 1880**

(Se detallan sólo aquellos que tienen alguna capacidad de combate,
ordenados por fecha de incorporación)

NOMBRE	TIPO	ORIGEN	ESLORA
<i>Río Negro</i>	Vapor aviso		
<i>General Brown</i>	Vapor a hélice	Escocia	78.74
<i>Coronel Espora</i>	Vapor a ruedas	Liverpool	69.75
<i>Coronel Rosetti</i>	Vapor de rueda	Escocia	72.02
<i>Choele Choel</i>	Vapor fluvial		
<i>Belgrano</i>	Vapor	Glasgow	22
<i>Dolorcitas</i>	Vapor		22
<i>Pampa</i>	Vapor a rueda	Inglaterra	69.44
<i>Daiman</i>	Vapor de río	Rosario	23
<i>Osorio</i>	Vaporcito	Rosario	18
<i>Chubut</i>	Goleta	Suecia	23.5
<i>Río Limay</i>	Vapor fluvial		
<i>Luisito</i>	Cúter	I. Año Nuevo	10.66
<i>Don Gonzalo</i>	Vapor aviso	Montevideo	38.3
<i>Emilia</i>	Vapor de río	Rosario	24
<i>Garibaldi</i>	Vapor de río	La Boca	24
<i>Progreso</i>	Vapor fluvial	Riachuelo	25
<i>Arturo</i>	Vaporcito	Riachuelo	25
<i>Coronel Rosales</i>	Bergantín goleta	EE.UU.	31
<i>Bermejo</i>	Bombardera		33
<i>Constitución</i>	Bombardera	Inglaterra	32.33
<i>Pilcomayo</i>	Bombardera		33
<i>Republica</i>	Bombardera		32.33
<i>Paraná</i>	Cañonera		46.36
<i>Uruguay</i>	Cañonera	Inglaterra	46.36
<i>Fulminante</i>	Vapor	Inglaterra	55
<i>Resguardo</i>	Vapor aviso	Inglaterra	30
<i>El Plata</i>	Monitor	Inglaterra	56.68
<i>Los Andes</i>	Monitor	Inglaterra	56.68
<i>Correccional De Menores</i>	Pontón		
<i>Santa Cruz</i>	Goleta		24
<i>Los Estados</i>	Cúter	El Delta	9.31
<i>Cabo De Hornos</i>	Goleta	Noruega	43.1
<i>Santa Cruz</i>	Cúter	India	15.7
<i>Triunfo</i>	Vaporcito a rueda		26.35

DESPLAZ.	TRIP.	INCORP	ARTILL.	TORPED	VELOC
	7/10	1866	1 Cañón		6 n.
570	100/160	1867	3 Cañones		9 n.
522	50	1867	1 de 75 mm.		7 n.
672	59	1868	2 de 16		9 n.
		1869			
85	10	1870	1 de 8		7 n.
85	10	1870	1 de 8		7 n.
409	100	1870	2 de 160 mm.		13 n.
85	25	1870	1 Cañón		7 n.
60	15	1870	1 Cañón		
120	36	1872	1 Cañón		
		1872			
18		1873			
175	35	1873	2 de 6		8/10 n
90	25/30	1873	2 de 75 mm.		
85	18	1873	1 Cañón		6 ½ n.
85	22	1873	2 Cañones		8 n.
100	22	1873	1 Cañón		8 n.
868	38	1874			
416	60/65	1874	3 Cañones		9 n.
416		1874	3 Cañones		9 n.
416	65	1874	3 Cañones		9 n.
416	65	1874	3 Cañones		9 n.
550	114	1874	4 Cañones		11 n.
550	114	1874	4 Cañones		11
620	40	1874			10 n.
100	36	1874	1 de 6		7 n.
1,677	130	1875	8 Cañones		9 n.
1,677	130	1875	8 Cañones		9 n.
		1875			
150		1876			
18		1878			
397	100	1878	6 Cañones		
45	14	1879			
200	17	1879			8

**BUQUES DE LA ARMADA ARGENTINA EN SERVICIO
ENTRE 1880 Y 1894**

(Se detallan sólo aquellos que tienen alguna capacidad de combate,
ordenados por fecha de incorporación)

NOMBRE	TIPO	ORIGEN	ESLORA	DESPL
<i>Alte Brown</i>	Acorazado	Inglaterra	73	4,300
<i>Maipú</i>	Ariete torpedero	Escocia	82.36	1,165
<i>Río Negro</i>	Transporte	Inglaterra	36.3	120
<i>Villarino</i>	Transporte de mar	Inglaterra	54.58	1,192
<i>Alerta</i>	Torpedera de río	Inglaterra	30.48	52
<i>Centella</i>	Torpedera de río	Inglaterra		
<i>Enrique Py</i>	Torpedera de río	Inglaterra		
<i>Ferre</i>	Torpedera de río	Inglaterra		
<i>Torpedera N°1</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	19.21	16
<i>Torpedera N°2</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	19.21	16
<i>Comodoro Py</i>	Aviso	Italia	31.5	150
<i>Chacabuco</i>	Corbeta			
<i>La Argentina</i>	Corbeta	Aust Hungría	69.9	1,050
<i>Río Limay</i>	Transporte de río	Inglaterra	36.3	120
<i>Patagonia</i>	Crucero	Aust Hungría	67	1,530
<i>Bahía Blanca</i>	Aviso	Alemania	30	95
<i>Golondrina</i>	Aviso	Alemania	30	95
<i>Gaviota</i>	Aviso	Alemania		
<i>Espora</i>	Cazatorpedero	Inglaterra	64	520
<i>Rosales</i>	Cazatorpedero	Inglaterra		
<i>Bouchardo</i>	Torpedera 1a clase	Inglaterra		
<i>Jorge</i>	Torpedera 1a clase	Inglaterra		
<i>Torpedera N°4</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Torpedera N°5</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Torpedera N°6</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Torpedera N°7</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Torpedera N°8</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Pinedo</i>	Torpedera 1a clase	Inglaterra		
<i>Thorne</i>	Torpedera 1a clase	Inglaterra		
<i>Torpedera N°10</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Torpedera N°3</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Torpedera N°9</i>	Torpedera 2da clase	Inglaterra	18.29	16
<i>Submarino</i>	Subm. Experimental	Argentina		
<i>25 De Mayo</i>	Crucero	Inglaterra	107.9	3,500
<i>Ushuaia</i>	Transporte de mar	Suecia	45	402
<i>Cdro Murature</i>	Torpedera alta mar	Inglaterra		
<i>Comodoro Py</i>	Torpedera alta mar	Inglaterra	45.92	110
<i>Bathurst</i>	Torpedera 1a clase	Inglaterra	39.63	85
<i>King</i>	Torpedera 1a clase	Inglaterra		
<i>Independencia</i>	Acorazado de río	Inglaterra		
<i>Libertad</i>	Acorazado de río	Inglaterra	70	2,336

TRIP	INCOR	RADIAC	ARTILL. Ppal	TORPEDOS	VEL	R. Acc.
330	1880	1932	8 de 200mm	Después de 1897	11	4,300
90	1880	1916	1 de 110 mm	2 TLT	11	1,200
16	1880	1904			8	
50	1880	1899	2 de 20lb			
12	1882	1914	1 ametralladora	3 TLT	18	
	1882	1916				
	1882	1915				
	1882	1915				
6	1883	1910		1 TLT y 1 botalón	14	
6	1883	1910		1 TLT y 1 botalón		
20	1884	1889	1 ametralladora		9	
	1884	1905				
150	1884	1899	1 de 150 mm			
21	1885	1902				1,920
140	1886	1916	1 de 250 mm		14	3,500
20	1888				8	850
20	1888	1923				850
	1888	1931				
74	1890	1916	2 de 75 mm		19	
	1890	1892				
	1890	1926				
	1890	1926				
15	1890	1915	1 ametralladora	1 TLT	18	
15	1890	1916	1 ametralladora	1 TLT	18	
15	1890	1916	1 ametralladora	1 TLT	18	
15	1890	1916	1 ametralladora	1 TLT	18	
15	1890	1904	1 ametralladora	1 TLT	18	
	1891	1916				
	1891	1927				
15	1891	1918	1 ametralladora	1 TLT	18	
15	1891	1914	1 ametralladora	1 TLT	18	
15	1891	1904	1 ametralladora	1 TLT	18	
	1891					
344	1891	1916	2 de 210 mm			3,000
25	1892	1912			8	1,900
	1892	1926				
	1892	1927	2 de 47 mm	4 TLT	24	
18	1892	1927	2 de 47 mm	3 TLT	24	
	1892	1916				
	1892	1951				3,000
	1892	1946	2 de 240 mm		14	3,000

ANEXO III

BUQUES DE LA
ARMADA DE CHILE

Fuente: *Revista de Marina* (Armada de la República de Chile).

**BUQUES EN SERVICIO EN LA ARMADA DE CHILE
ENTRE 1874 Y 1894**

(Se indican sólo aquellos con capacidad de combate)

NOMBRE	TIPO	ORIGEN	INCORP.	RADIAC.
<i>Abtao</i>	Corbeta		1864	1922
<i>O'higgins</i>	Corbeta	Inglaterra	1866	1909
<i>Chacabuco</i>	Corbeta	Inglaterra	1866	1909
<i>Esmeralda</i>	Corbeta	Inglaterra	1854	1879
<i>Covadonga</i>	Goleta	España	1865	1881
<i>Maipú</i>	Vapor	Inglaterra	1857	1875
<i>Cochrane</i>	Blindado	Inglaterra	1873	1933
<i>Valparaiso*</i>	Blindado	Inglaterra	1874	1891
<i>Magallanes</i>	Cañonera	Inglaterra	1874	1906
<i>Huascar</i>	Blindado	Inglaterra (Perú)	1879	
<i>Pilcomayo</i>	Cañonera	(Perú)	1879	1905
<i>Janequeo</i>	Torpedera		1878	1880
<i>Colo Colo</i>	Torpedera		1878	1885
<i>Tucapel</i>	Torpedera		1878	1891
<i>Guacolda</i>	Torpedera		1878	1881
<i>Fresia</i>	Torpedera		1878	1884
<i>Tegualda</i>	Torpedera		1881	1891
<i>Rucumilla</i>	Torpedera		1881	1899
<i>Glaura</i>	Torpedera		1881	1891
<i>Guale</i>	Torpedera		1881	1891
<i>Janequeo</i>	Torpedera		1881	1891
<i>Vedette</i>	Torpedera		1878	1893
<i>Quildora</i>	Torpedera		1884	1898
<i>Fresia</i>	Torpedera		1884	1891
<i>Lauca</i>	Torpedera		1886	1891
<i>Sgto. Aldea</i>	Torpedera		1888	1900
<i>Esmeralda</i>	Crucero	Francia	1884	1904
<i>Alte. Lynch</i>	Cazatorpedero	Inglaterra	1890	1919
<i>Alte Condell</i>	Cazatorpedero	Inglaterra	1890	1919
<i>Pte Errazuriz</i>	Crucero	Francia	1891	1930
<i>Pte Pinto</i>	Crucero	Francia	1891	1905
<i>Capitán Prat</i>	Acorazado	Francia	1890	1926
<i>Blanco Encalada</i>	Crucero	Inglaterra	1893	1945

DESPLAZ.	ARTILLERÍA	TORP.	VELOC.
1057	3 Ca 150lb, 4 Ca 40lb		8
1650	2 ca 70lb, 4 Ca 40lb		8
1650	2 Ca 70lb, 4 Ca 40lb		9
800	20 Ca 32lb		8
412	2 Ca 70lb, 3 Ca 40lb		8
457	4 Ca 32lb, 1Ca 68lb		
3560	6 Ca 250lb, 1 Ca 20lb, 1 Ca 9lb, 1 Ca 7lb		11
3560	Ídem anterior		11
772	1 Ca 7lb, 1 Ca 64 lb, 1Ca 20lb		11
1130	2 Ca 300 mm, 2 Ca 40lb		11
600	2 Ca 70lb, 4 Ca 40lb, 4Ca 12lb		
30		2 botalón	
30		Ídem	
30		Ídem	
30		Ídem	
35		Ídem	
30		Ídem	
70		4 botalón	
70		Ídem	
70		Ídem	
70		Ídem	
3000	2 Ca 250mm, 2 Ca 150mm	3 TLT	
790	4 Ca 120mm	5 TLT	21
790	Ídem	Ídem	21
2100	2 Ca 152 mm, 4 Ca 120mm	3 TLT	18
2100	Ídem	Ídem	18
6900	4 Ca 240mm, 2 Ca 152mm	4TLT	18
4420	2 Ca 200mm, 10 Ca 152mm	5 TLT	20

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV; *Sarmiento y la Marina de Guerra*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1963.
- ALLISON, Graham T.; *La esencia de la decisión, GEL*, Buenos Aires, 1988.
- ALVAREZ FORN, Hernán; *Memorias posibles de Luis Piedra Buena*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002.
- ARAOZ, B, GOMEZ, S. y GONZALEZ LONZIEME, E.; *La Armada Argentina en Santa Cruz*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.
- ARGUINDEGUY, Pablo E.; *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina 1810-1970*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- ARLOTTI, Raúl; *Vocabulario técnico científico de la política*, Ed. Dunken, Buenos Aires, 2003.
- ARON, Raymond; *Pensar la Guerra*, 2 volúmenes, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1987.
-; *Introducción a la Filosofía de la Historia*; Ed. Losada, Buenos Aires, 1946.
- BARNABY, K.C.; *Specilized Shipbuilders and Engineering*, Libro centenario del astillero Vosper Thornycroft, s/c, London, 1964.
- BEAUFRE, A. *Introducción a la estrategia*; Ed Struhart, Buenos Aires, 1982.
- BEMIS Flagg, Samuel; *La diplomacia de Estados Unidos en la America Latina*; FCE, México, 1944.
- BERGALLO, Jorge R.; *Fuerzas navales españolas imponen su política en el Pacífico Sur*; Libro del 2do Congreso de Americanistas; Buenos Aires, 1997.
-; *El uso del poder naval en la integración de la Patagonia*; Libro del 3er. Congreso de Americanistas, Buenos Aires, 2000.
-; *Influencia estratégica del mar en el origen y desarrollo de la Nación*; Tesina de Maestría de relaciones internacionales, Universidad de Belgrano, 1992.
-; *Aquella Armada en la Patagonia*; (Premio Luis Piedra Buena-1998), BCN, Buenos Aires, 1996.
-; *Sarmiento y la Armada Argentina*; Revista EGN; Buenos Aires, 1988.
- BOOTH, Ken; *Las armadas y la política exterior*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1980.
- BOTANA, Natalio R.; *El orden conservador*; Hyspamerica, Buenos Aires, 1985.
- BRAUN MENENDEZ, Armando; *Pequeña historia patagónica*; Buenos Aires, 1971.
- BUCICH ESCOBAR, Ismael; *Historia de los presidentes argentinos*; Bs. As.
- BURR, Robert; *By reason or force. Chile and the balancing of power in South America, 1830-1905*; University of California Press, Los Angeles, 1967

-
- BURZACO, Ricardo; *Acorazados y cruceros de la Armada Argentina*, Eugenio B. Ediciones, Buenos Aires, 1997.
 - BURZIO, Humberto; *Historia del torpedo y sus buques en la Armada Argentina*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1968.
 -; *Historia de la Escuela Naval Militar*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
 - CABLE, James; *The political influence of naval force in History*; St. Martin's Press Inc., New York, 1998.
 - CABRAL, Luis, *Anales de la Marina de Guerra de la República Argentina*, s/f, s/c en Departamento de Estudios Históricos Navales.
 - CASTEX,, R.; *Strategic Theories*, Traducción y resumen por E.C. Kiesling, Naval Institute Press, Anápolis, 1994.
 - CERRADAS de BULNES, Mabel; *La creación de Puerto Belgrano y la política de poder en América del Sur*; BNPB, 1971.
 - CISNEROS, A. y ESCUDE, C.; *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas*; GEL., 14 tomos, Buenos Aires, 2000 ó www.argentina-rree.com/home_nueva.htm.
 - CISNEROS, Andrés; *Historia de un éxito*; Documento Trabajo, 2003.
 - CHAUNU, Pierre; *L'Amérique et les Amériques*; Colin, París, 1964.
 - CLAUSEWITZ, Carl von; *De la Guerra*; Ediciones Solar, Buenos Aires, 1983.
 - COMELLAS, José L. ; *Los grandes imperios coloniales*; RIALP, Madrid, 2001.
 - CORBETT, Sir Julian Stafford; *Some principles of maritime strategy*; Naval Institute Press, Annapolis, 1988.
 - CORTÉS CONDE, R y GALLO, E.; *La formación de la Argentina moderna*, Paidós, Buenos Aires, 1967.
 - COUTAU-BÉGARIE, Hervé; *Castex y la estrategia naval*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988.
 - COVINGTON, Syms; *The Journal of Syms Covington*; s/e, British Library
 - DA ROCHA, Augusto; *Leyes nacionales clasificadas y sus decretos reglamentarios*; Ed. La Facultad, Buenos Aires, 1937.
 - DEAN, Mitchell; *Governmentality (Foucault, power and social structure)*; Sage, Beverly Hills, 1999.
 - DELAMER, Guillermo; *Estrategia para la política, la empresa y la seguridad*; en proceso de edición, Buenos Aires, 2004.
 - DIXIE, Lady Florence; *Across Patagonia*; R. Bentley and Son, London, 1880.
 - DOMINGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares 1810-1896*; Compañía Sud Americana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1898.
 - EASTON, David; *Política moderna*; Ed. Letras, México, 1968.
 - ENSOR, R.C.K.; *The Oxford History of England*; Vol XIV England 1870-1914, Clarendon Press, Oxford, 1992.
 - ETCHEPAREBORDA, Roberto; *Historia de las Relaciones Internacionales Argentinas*; Pleamar, Buenos Aires, 1978.
 - FERNANDEZ-GOMEZ, Emilio, *Argentina: Gesta británica*; L.O.L.A., Buenos Aires, 1995.
 - FERNS, H. S.; *La Argentina*; Ed Sudamericana, Buenos Aires. 1983.
 -; *Britain and Argentina in the nineteenth century*; Clarendon Press, Oxford, 1960.

- FINLEY, M.I.; *Uso y Abuso de la Historia*; Ed Crítica, Barcelona, 1977.
- FLORIA C. y GARCIA BELSUNCE, C.; *Historia Política Argentina Contemporánea (1880-1983)*; Alianza, Buenos Aires., 1988.
-; *Historia de los argentinos*; 2 tomos, Ed. Larousse, Buenos Aires, 1992.
- FOUCAULT, Michel; *Power/Knowledge: Selected interviews and other writings 1972-1977*; Prentice Hall, London, 1986.
- y KRITZMAN, Lawrence (Editor); *Politics, Philosophy, Culture: Interviews and other writings 1947-1984*; Taylor and Francis Books, 1990.
- FRAGA, Rosendo M.; *La Política de Defensa Argentina, a través de los mensajes Presidenciales al Congreso 1854-2001*; Instituto de Historia Militar Argentina, Buenos Aires, 2002.
- FRASER, Niall M. y HIPEL, Keith W.; *Conflict Analysis: Models and Resolutios*; North-Holland, Amsterdam, 1984.
- FRISCHKNECHT, F, y otros, *Estrategia. Teoría y Práctica*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1998.
- FUENZALIDA BADE, Rodrigo; *La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario*; Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1975.
- GONZALEZ LONZIEME, Enrique; *La Armada en la conquista del desierto*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1972.
- GOODIN, Robert E.; *A new handbook of political science*; Oxford University Press, Oxford, 1998.
- GOTTSCHALK, Louis; *Understanding History: A Primer of Historical Method*, Alfred Knopf, New York, 1963.
- GRAHAM-YOLL, Andrew; *The forgotten colony*; L.O.L.A., Buenos Aires, 1999.
- GRAY, Colin S.; *War, peace and victory*; Simon & Schuster, New York, 1990.
-; *Weapons don't make war*; University of Kansas Press, 1993.
- GUTIERREZ, Alberto; *La guerra de 1879*; Ed Francisco de Aguirre S.A., Buenos Aires, 1975.
- HARE, Paul A.; *Social interaction as drama: applications from conflict resolution*; Sage, Beverly Hills, 1985.
- HARTMANN, Frederick; *Las relaciones internacionales*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1986.
- HEADRICK, DANIEL; *The tools of empire (Technology and European Imperialism in the nineteenth century)*, Oxford University Press, Oxford, 1981.
- HEXTER, J.H.; *Doing History*; Indiana University Press, Bloomington, 1971.
- HOBSBAWN, Eric; *La era del capitalismo*, Labor, Barcelona, 1987.
- HOFFMANN, Stanley; *Teorías contemporáneas sobre las relaciones internacionales*; Ed. Tecnos, Madrid, 1979
- HOLLENBACH, J.W.; *Jeune Ibidem*; Canadian Forces Command and Staff College, Toronto, 1984.
- IRIGOYEN, Bernardo; *La cuestión de límites entre la Argentina y Chile*, Buenos Aires, 1881.
- KAKABADSE, Andrew y PARKER Christopher; *Power politics and organizations: a behavioural science view*; Wiley, Nueva York, 1984.
- KENNEDY, Paul; *The Rise and Fall of the Great Powers*; Vintage Books, New York, 1989.
-; *The Rise and Fall of British Naval Mastery*; Penguins Book Ltd, London, 2004.
- KORMAN, Sharon; *The right of conquest: The acquisition of territory by force in international law and practice*; Claredon Press, 1996.

- LABOURDETTE, Sergio D.; *El poder – Hacia una teoría sistémica*; Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1984.
-; *Política y Poder*; A Z Editora, Buenos Aires, 1993
- LAMBERT, Andrew; *The foundations of Naval History*; Chatham Publishing, London, 1998.
- LANGLOIS, Lúis; *Influencia del poder naval en la historia de Chile desde 1810 hasta 1910*; Imprenta de la Armada, Valparaíso 1911.
- LASSWELL, H. y KAPLAN, A., *Power and Society*, Yale University Press, New Haven, 1950.
- LASSWELL, Harold D.; *El futuro de la ciencia política*; Editorial Tecnos, Madrid, 1971.
- LAWRENCE, James; *The Rise and Fall of British Empire*; St. Martin's Press, New York, 1994.
- LEEDY, Paul; *Practical Research, Planning and Design*; s/c.
- LENZI, Juan H; *Historia de Santa Cruz*; Editorial A. Segovia, Río Gallegos, 1980.
- LOPEZ, Mario Justo; *Introducción a los estudios políticos*; 2 volúmenes, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1983.
- LOTTINVILLE, Savoie; *The Rethoric of History*; University Oklahoma Press, Norman, 1990.
- MAHAN, A.T.; *Estrategia Naval*; ESGN, Buenos Aires, 1935.
-; *La influencia del Poder Naval en la Historia*; ESGN, Buenos Aires, 1935.
- MAINWARING, Michael; *From Falklands to Patagonia: the story of a pioneer*, Allison and Busky, London, 1983.
- MARDER, Arthur J. ; *The anatomy of british sea power - A history of british naval policy in the pre-dreadnought era, 1880-1905* ; A. Knopf Ed, New York- 1940.
- MARTINEZ SIERRA, Ramiro; *El mapa de las pampas*; 2 tomos, Buenos Aires, 1975.
- MASSON, Phillippe; *Del mar y de su estrategia*; Ed. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1990.
- Mc LUHAN, Marshall; *The medium is the message*; Bantan, New York, 1967.
- MENENDEZ, Rómulo; *Las conquistas territoriales argentinas*; Círculo Militar, Buenos Aires, 1982.
- MEYNAUD, Jean ; *Introducción a la ciencia política*; Ed Tecnos, Madrid, 1964.
- MEYNAUD Jean y LANCELOT Alain; *Las actitudes políticas*; EUDEBA, Buenos Aires, 1965.
- MINTZBERG, Henry; *The rise and fall of strategic planning*; Prentice hall, London, 1994.
- MOMMSEN, Wolfgang; *La época del imperialismo. Europa 1885-1918*; Siglo XXI, Madrid, 1987.
- MORGENTHAU, Hans J.; *Política entre las naciones: la lucha por el poder y la paz*; GEL, Buenos Aires, 1986.
- NAVARRO FLORIA, Pedro; *Historia de la Patagonia*; Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1999.
- NEUSTADT, R y MAY, E. ; *Los usos de la historia en la toma de decisiones*; GEL, Buenos Aires, 1986.
- NORTHEGE, F.S. ; *El uso de la fuerza en las relaciones internacionales*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1978.

- NOVOA DE LA FUENTE, Luis; *Historia naval de Chile*; Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1944.
- OYARZABAL, Guillermo; *Argentina hacia el sur. La utopía del Puerto Militar*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2010.
-; *Los Marinos de la generación del ochenta*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003.
- PASARELLI, Bruno; *El significado de la creación de Puerto Belgrano*; Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional, Tomo III, Buenos Aires, 1974.
- PFEFFER, Jeffrey; *Managing with power*; Harvard Business School Press, Boston, 1992.
- PRELOT, Marcel; *La ciencia política*; EUDEBA, Buenos Aires, 1996.
- PRONSATO, Domingo; *El desafío de la Patagonia*; Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1969.
- RANDLE, P.H.; *Atlas del desarrollo territorial de la Argentina*; Oikos, Madrid, 1981.
- RANKINE, W.J.M.; *A memoir of John Elder, Engineer and shipbuilder*, en Colección Manuscritos del National Maritime Museum Of Greenwich, 1871.
- RIPA, Julián; *Inmigrantes en la Patagonia*; Marymar, Buenos Aires, 1987.
- RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDEGUY Pablo; *Buques de la Armada Argentina 1852-1899*; Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 1999.
- ROSKILL, S.W.; *The strategy of Sea Power*; J. Goodchild Publishers, 1986.
- SAHNI, Varun; *The Argentine navy as an autonomous actor in Argentine politics*; Lincoln College, Oxford, 1991 (Thesis submitted for PhD).
- SAN ROMAN, Cristina; *Roca y su tiempo*; CEAL, Buenos Aires, 1983.
- SANZ, Luis S.; *El caso Baltimore - Una contribución al esclarecimiento de la actitud argentina*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1998.
- SARMIENTO, Domingo F.; *Obras Completas*; Editadas por Belín Sarmiento, 1899, Museo Domingo F Sarmiento, Buenos Aires.
- SATER, William F.; *Chile and the United States- Empires in conflict*; University of Georgia Press, Athens, 1990.
- SCHEINA, Robert L.; *Latin America - A naval history 1810-1987*; Naval Institute Press, Annapolis, 1987.
- SCHELLING, Thomas; *Arms and influence*, Yale University Press, New Haven, 1966.
-; *Strategy of conflict*; Cambridge, 1960.
- SCHURMAN, Donald; *The education of a navy. The development of british naval strategic thought 1867-1914*; Cassell, London, 1965.
-; *Julian S. Corbett 1854-1922 Historian of british marine policy from Drake to Jellicoe*, Royal Historical Society, London, 1981.
- SILVA, Carlos; *La política internacional de la Nación Argentina*; Imprenta de la Cámara de Diputados, Buenos Aires, 1946.
- SIMON, Herbert; *The new science of management decision*; Prentice Hall, Englewood Cliffs, 1977.
- STORNI, Segundo R; *Intereses Argentinos en el Mar*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1967.
- SWEETMAN Jack; *The great admirals 1587-1945*; Naval Institute Press, Annapolis, 1997.
- TILL, Geoffrey; *Maritime Strategy and the Nuclear Age*; Second Edition; St Martin's Press, New York, 1984.

- VAIRO, Carlos P.; *Ushuaia*; Zagier and Urruty Publications, Ushuaia, 1998.
- WALTZ, Kenneth N.; *Teoría de política internacional*; Editorial G.E.L., Buenos Aires, 1988.
- WINKLARETH, Robert; *Naval shipbuilders of the world*; Chatham Publishing, London, 2000.
- ZEBALLOS, Estanislao S.; *La conquista de quince mil leguas*; 2 tomos, Círculo Militar, Buenos Aires, 1931.

Repositorios de correspondencia particular

- Museo Mitre
- Museo Roca
- Museo Sarmiento

Revistas y Publicaciones

- Anuario de la Sociedad de Historia Argentina, Buenos Aires, 1940
- Army and Navy Gazette.
- Boletines del Centro Naval.
- Boletines del Instituto Geográfico Argentino.
- Colección Revista Austral.
- Colección Revista Páginas de Ayer.
- Escuela de Guerra Naval - Armada Argentina
- Escuela Superior de Guerra - Ejército Argentino
- Historia Marítima Argentina, 10 Tomos, Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina.
- Iron and Coal Trades Journal.
- Iron and Coal Trades Review.
- Journal de la Marine Le Yacht
- Journal of the Royal United Service Institution for Defence Studies.
- Naval History.
- Naval War College Review.
- Navy League Journal.
- Navy and Military Records.
- Pall Mall Gazette.
- Palmer's Index to *The Times* newspaper.
- Revista Historia
- Revista Militar - Círculo Militar
- Todo es Historia.

Documentos oficiales

- Memorias del Ministerio de Guerra y Marina.
- Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores.

- Memorias del Ministerio del Interior.
- Reseña Histórica y Orgánica del Ejército Argentino.
- Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires 1870-1899
- Lloyd's Register.
- Yarrow and Company Limited 1865-1977 . Documento oficial de Yarrow.
- Proceedings of the First Expedition (1826-1830) under the Command of Captain P. Parker King – s/e- National Maritime Museum of Greenwich.

Repositorios de Documentos Argentinos

- Archivo General de la Armada Argentina
- Archivo General de la Nación
- Archivo del Ministerio del Interior de la Nación
- Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Culto y Comercio Internacional.

Repositorios de Documentos Británicos

- British Library.
- Guildhall Library.
- National Archives.
- National Maritime Museum.
- Royal College of Defence Studies.
- Senate House.

Entrevistas Personales o Epistolares

- Harry Dickinson Phd (Royal College of Defence Studies).
- Mr. A.L. Dorey (Vosper Thornycroft)

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres gráficos de Booverse, Av. Belgrano 748,
CP (C1092AAU) Buenos Aires, Argentina,
en febrero de 2011.

Este no es un libro de historia. Tampoco lo es de ciencia política, de estrategia ni de relaciones internacionales. Se trata de una obra que combinando las cuatro disciplinas anteriores aborda un período de la historia argentina en el cual la Patagonia constituyó un escenario que demandó precisa conducción política sustentada en una acertada concepción estratégica.

Estas páginas ofrecen información analizada desde un punto de vista muy diferente al hasta hoy utilizado y sus conclusiones constituyen un nuevo aporte al conocimiento. Presentan una nueva visión de todo el proceso comenzado en torno a 1874 y finalizado en 1892. Son tres períodos presidenciales, cuatro Presidentes de la Nación, y una única concepción estratégica, con resultado por demás exitoso.

Aquí se mostrará cómo un extenso territorio, y el mar que lo baña, disputado por dos naciones fue incorporado total y plenamente por una de ellas sin recurrir al uso de la fuerza, y con la decisión de ambos actores de no hacerlo. También permitirá demostrar que aquella concepción estratégica, recurriendo a la vía marítima, en un marco de política exterior firme y disuasiva, logró la incorporación definitiva de la Patagonia y evitó la guerra con Chile.

Producto de una extensa investigación en fuentes primarias argentinas y británicas, y de un abordaje articulando cada suceso histórico con cada acción política esta obra pone en manos del lector un tema nunca tratado y que modifica el marco teórico vigente hasta ayer sobre la integración de la Patagonia.

El autor es capitán de navío retirado de la Armada Argentina, licenciado en historia, magister en relaciones internacionales y doctor en ciencia política. Como marino fue Comandante de la Fragata Libertad, Director de la Escuela Naval Militar y Director de Educación de la Armada. Actualmente ejerce la docencia universitaria en carreras de grado y posgrado. Integró la Junta Directiva de la Universidad Marítima Mundial en Malmoe, Suecia, y fue representante de la República Argentina ante la Organización Marítima Internacional en Londres durante 2000 y 2001. Fue presidente del Instituto Nacional Browniano, es miembro del Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia y del Instituto de Historia Militar Argentina. Fue condecorado por el Instituto Nacional Newberiano.