

La armada y la fundación de las subdelegaciones de marina de la Patagonia (1878 -1887). Polos de civilización, soberanía y madres de ciudades^{1*}

JULIO M. LUQUI LAGLEYZE

julioluqui@yahoo.com.ar

**Universidad Católica Argentina –
Departamento de Estudios Históricos Navales**

RESUMEN

El propósito del artículo es mostrar como la Armada Argentina, por delegación del Gobierno Nacional, durante la Presidencia de Julio A. Roca, fundó y mantuvo las Sub-delegaciones de Marina de la Patagonia, como un acto de presencia soberana en las costas y Mares Australes y para favorecer la ocupación y colonización y no solo como agencias marítimas y de policía portuaria.

PALABRAS CLAVES

Patagonia – Armada Argentina – subdelegaciones de Marina – historia naval – limites – Presidencia de J.A. Roca

ABSTRACT

The purpose of the article is to show how the Argentine Navy, on behalf of the argentine government of President Julio A. Roca, create and maintain de Sub delegations of Marine in Patagonia, as an act of suzerainty presence in the Coast of the Southern Atlantic and in order to help occupation and colonization, not only as agencies of maritime police.

KEY WORDS

Patagonia - Armada Argentina - sub-delegations of the Navy - naval history -

¹ *Fecha de recepción del artículo: 1 de octubre de 2018; aceptado: 3 de diciembre de 2018

limits - Presidency of J.A. Roca

INTRODUCCIÓN

El último tercio del siglo XIX estuvo marcado por el proceso de consolidación, modernización y estructuración de la Nación Argentina². Este proceso siguió las pautas de lo que el primero ministro y luego Presidente de la República, Julio Argentino Roca, creía y quería que fuese la Nación Argentina. El proyecto de Roca se basaba en un territorio plenamente ocupado y soberano, sin partes desérticas o inexploradas y con los límites con sus vecinos fijados por tratados. Al Ejército Nacional en tiempo de Paz, lo quería cómo un elemento civilizador y garante de la soberanía, y al Mar y las costas marítimas los pensaba como factores de progreso, desarrollo y riqueza, custodiados por una Armada moderna y eficaz, para llegar a todos los confines australes del territorio. En su tarea de modernizar la Nación estuvo acompañado por un grupo de políticos, hombres de leyes, intelectuales, educadores, exploradores civiles y militares de Ejército Nacional y de la Marina de Guerra, que hoy son ampliamente conocidos como la “Generación del Ochenta”³. Ellos, siguiendo pautas propias y las inspiradas por el PEN, dieron los pasos para las reformas y los hechos fundacionales de la República Argentina moderna.

En ese proceso, uno de los aspectos fundamentales y de los primeros que debía llevarse a cabo, era el de la total ocupación del Territorio Nacional y el control de las costas marítimas patagónicas y el Atlántico Sur argentino. Esa tarea correspondía al Ministerio de Guerra y Marina y a las FF.AA. de la Nación, con sus elementos militares y sus dependencias administrativas y auxiliares. Una gran parte de todo este proceso ha sido ya estudiado y analizado por varios autores, incluso historiadores navales -que se citan aquí-. Pero hoy lo haremos puntualmente sobre el referido a la creación e instalación por la Marina de Guerra de entonces, por encargo del Gobierno Nacional, de las Sub-delegaciones – luego Sub-prefecturas- de Marina en las costas y puertos patagónicos y su relación con la visión geopolítica de Roca como medio de afianzar la Soberanía Argentina, en los mares australes.

² Al respecto de este proceso consultar: OSCAR OSZLAK, *La formación del Estado Argentino*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1990.

³ Sobre esta conceptualización ver: NATALIO BOTANA, *El orden conservador*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1977.

ANTECEDENTES

Producida la organización definitiva del país, tras los cruentos años de guerras civiles y conflictos internacionales que desangraron a la Nación, a la par de menguarla territorialmente en beneficio de sus vecinos, era menester llevar a cabo la postergada ocupación efectiva del vasto territorio nacional, antes que terceros países lo hicieran a nuestra costa; en especial la llanura pampeana y las costas y tierras patagónicas.

El primer antecedente jurídico sobre la necesidad de ocupación del territorio, se halla en el artículo 67 de la Constitución Nacional de 1853, donde se determina que por una legislación especial se organizaran y gobernarán los Territorios Nacionales que quedasen fuera de los límites que se asignaban a las provincias.

La Ley del 13 de octubre de 1862 sancionaba que todos los territorios existentes fuera de los límites o posesión de las provincias eran nacionales. Posteriormente durante el periodo de la guerra con el Paraguay, el 13 de agosto de 1867 fue sancionada la Ley 215 de ocupación de las líneas de los ríos Negro y Neuquén por fuerzas del Ejército Nacional, como respuesta efectiva a los indígenas, quienes empujados y aún armados por el país tras cordillerano, atacaban con sus malones a las indefensas poblaciones y a los colonos, constituyendo una barrera que impedía el acceso efectivo a los confines del territorio nacional, favoreciendo la probable ocupación y explotación por Chile⁴.

Terminada la guerra con el Paraguay se promulgó la Ley n° 576 del 11 de octubre de 1872, por la que se creaba la Gobernación del Chaco en base al declarado Territorio Nacional, ley que por su forma y en su organización serviría de posterior base y fundamento para la organización y explotación de la Gobernación de la Patagonia.

En la Frontera Sur en tanto, la guerra contra el malón indio se llevaba en forma defensiva a través de la llamada "Zanja de Alsina", prolongada trinchera que teóricamente debía detener el avance y los ataques, pero que en la realidad no solo era

⁴ La Ley disponía: "Se ocupará por fuerzas del Ejército de la República la ribera del Río Neuquén, desde su nacimiento en los Andes hasta su confluencia en el Río Negro en el Océano Atlántico estableciendo la línea en la margen septentrional del expresado río de Cordillera a mar". Esta Ley corrió los límites de la República Argentina hasta el Río Negro, pero quedaba fuera como zona inexplorada la Patagonia, todavía en posesión indígena y disputada por Chile. Cfr. ERCILIO DOMÍNGUEZ, *Colección de Leyes y Decretos Militares, concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina*, Buenos Aires, 1898, T 2°, p. 305.

poco efectiva sino que significaba una simple barrera defensiva que mas impedía la ocupación por las fuerzas nacionales, del otro lado que era parte integrante del territorio argentino.

El general Julio Argentino Roca, que no ignoraba los intereses que se movían detrás del malón para impedir la ocupación efectiva y soberana de todo el territorio nacional, se opuso a la política sólo defensiva del Ministro de Guerra, Adolfo Alsina y convencido de la necesidad de llevar adelante la iniciativa, le escribió, en una carta en tono muy duro, directo y militar que: “el mejor sistema para concluir con los indios, ya sea exterminándolos o arrojándolos al otro lado del río[Negro], es la guerra ofensiva”.

Tras la muerte del Ministro en diciembre de 1877, se prestó atención a las opiniones del general Roca, quien seis meses después, el 12 de junio de 1878, fue nombrado por el Presidente Nicolás Avellaneda como el siguiente Ministro de Guerra, el cual, apenas se hizo cargo de su cartera exigió la puesta en vigencia de la Ley de Ocupación de 1867⁵.

Coincidentemente con estas acciones, el PEN, envió al congreso un proyecto de Ley de creación de la Gobernación de la Patagonia, pues eran ya evidentes las intenciones de nuestro vecino tras cordillerano con respecto a esos territorios casi desocupados.

SE INICIAN LOS CONFLICTOS TERRITORIALES Y LIMÍTROFES CON CHILE

La República de Chile, consecuente con una política de expansión, silenciosa y pacífica, que llevaba a cabo desde la propia Independencia a costa de los territorios descuidados, lejanos y no ocupados por sus vecinos, había primero anexado la región de Chiloé, dependiente del Virreinato del Perú durante la Colonia. Luego avanzó hacia el Sur hacia el Estrecho de Magallanes (1843), otrora dependiente del Virreinato del Río de la Plata, antela pasiva actitud de Buenos Aires, ocupada en guerras civiles entre unitarios y federales, y aún con la anuencia de ilustrados argentinos emigrados.

No obstante, en 1855 se firmó en Santiago un Tratado de Paz, Amistad,

⁵ Para ello debió ser sancionada la Ley el 5 de octubre de 1878 sobre la Frontera en la margen izquierda de los ríos Negro y Neuquén, que autorizaba al PEN a invertir hasta 1.600.000 \$ fts para ejecutar la Ley de 1867. Cfr. ERCILIO DOMÍNGUEZ, *op.cit.*, tomo 2º, p. 573, entrada (1608).

comercio y Navegación, entre ambos países, que reconocía como límites de sus respectivos territorios los que poseían como tales al tiempo de separarse de la dominación española en el año 1810. Era el principio jurídico del *Uti possidetis*⁶.

Pero para la década de 1870, el interés del vecino país se concentraba en las costas atlánticas de la Patagonia y en todo el vasto territorio al Sur del río Santa Cruz, como primer paso, y aún más al norte de este punto. A estas pretensiones sólo se había opuesto la labor, incansable y patriótica, pero solitaria por demás del “comandante” Luis Piedra Buena, quien sin ayuda oficial mantenía el pabellón soberano celeste y blanco en el inmenso mar austral, clavando una bandera argentina en las rocas del Cabo de Hornos.

En el año 1877 las pretensiones chilenas alcanzaron su clímax con el envío por el gobierno de Santiago de expediciones que se instalaron en la costa atlántica en la margen sur del río Santa Cruz, levantando casillas e instalaciones y afirmando su pabellón tricolor. Las relaciones entre la República Argentina y Chile por cuestiones de límites habían estado tensas desde que los trasandinos se instalaron en el Estrecho de Magallanes, en territorio que no era de su propiedad. Pero ahora la situación se había agravado más aún por la presencia de buques de la Marina de Guerra chilena en aguas del río Santa Cruz.

En 1876 la barca francesa *Jeanne Amélie* se encontraba en la desembocadura del río, dedicada a la recolección de guano⁷, con autorización del Cónsul argentino en Montevideo. Pero el 20 de octubre se hizo presente en el lugar la corbeta de guerra chilena *Magallanes* y sin mayores explicaciones apresó a la nave gala. Las autoridades chilenas de Punta Arenas dispusieron el traslado allí del buque francés y su tripulación,

⁶ Cfr. LAURIO DESTEFANI, “Patagonia y tierra del Fuego (1870-1883)”, en: *Historia Marítima Argentina*, tomo VIII, Buenos Aires, DEHN, 1990, pp. 323-347.

⁷ La extracción libre de guano de las costas e islas Patagónicas estaba regida por la Ley de 18 de agosto de 1871 y reglamentada desde 1872, en que se disponían los permisos, pagos, las cantidades de extracción y la exportación directa desde el lugar de extracción por los mismos buques extractores. Cfr. Decreto Reglamentación del 2 de septiembre de 1872, firmado por Sarmiento y mandado traducir a todos los idiomas. En: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *Recopilación de antecedentes que interesan a la M.M. y Policía Marítima*, Tomo II (1870-1892), Buenos Aires, 1937, p. 16 asiento (510). El mismo día de la reglamentación se expidieron dos autorizaciones de extracción a extractores británicos y franceses. Ídem anterior, entradas (511) y (512). La ley de extracción libre se derogó por otra de 1880 que la prohibía, Cfr. *Ibidem*, p. 130 (677).

en calidad de detenida, pero durante la navegación el *Jeanne Amélie* varó sobre una restinga en el Cabo Vírgenes y se fue a pique⁸.

El apresamiento, era una violación flagrante y desconocimiento de la soberanía argentina sobre la región, y provocó indignación tanto en las autoridades como en la prensa y en el Pueblo argentino. Se iniciaron protestas formales ante el gobierno de Santiago, el que sin embargo se negó a dar explicaciones, a la vez que pretendía que la jurisdicción de Chile alcanzaba hasta la ribera sur del río Santa Cruz.

Las gestiones diplomáticas fueron apaciguando los espíritus, para poner término a la cuestión. Pero dos años después se volvieron a producir hechos de similares características. En octubre de 1878 la misma nave de guerra chilena, la *Magallanes* se apoderó de un buque guanero norteamericano, el *Devonshire*, cuando hacia una operación de recolección similar, en la caleta Monte León, y también con licencia extendida por autoridades de Buenos Aires.

Pero el teniente de Marina Carlos María Moyano, que se desempeñaba como subdelegado de Marina en Santa Cruz, envió informes a la Comandancia General de Marina informando sobre “el nuevo atropello cometido por los chilenos”. Esto hizo nuevamente subir la tensión a límites por demás delicados. Una mínima cuestión podía forzar un *casus belli*.

La opinión pública reclamaba poner coto a la intromisión chilena en la zona santacruceña. La reiteración del agravio por parte de los chilenos, decidió al gobierno argentino a enviar un buque de guerra a Santa Cruz para expulsarlos. El presidente Avellaneda, en mensaje al Congreso Nacional, expresó:

poniéndose en el caso de legítima defensa el Poder Ejecutivo ha dispuesto estacionar un buque de guerra en la boca del río Santa Cruz, levantar una fortificación a la entrada del mismo y sobre su margen norte, dotándola con cañones y guarnición correspondiente⁹.

LA EXPEDICIÓN PY A SANTA CRUZ

El ministro de Guerra y Marina, general Julio A. Roca, tenía una visión clara sobre el problema de la ocupación del territorio patagónico. Estimó que esa respuesta no

⁸Cfr. LAURIO DESTEFANI, *op.cit.*, p. 333.

⁹ Cfr. H. MABRAGAÑA, “Los Mensajes, Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina redactada cronológicamente por sus gobernantes, 1810-1910”, en: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *op.cit.*

sería suficiente y propuso al primer magistrado enviar al río Santa Cruz toda una División Naval. Lo que fue aprobado. Fue así como se designó al comodoro Luis Py, Jefe de la Escuadra, para llevar a cabo la delicada misión. En 1878 el núcleo de la Escuadra Argentina estaba integrado por los buques adquiridos durante la presidencia de Sarmiento, que habían arribado al país a partir de 1874 y eran básicamente una escuadra para el Río de la Plata, no una oceánica¹⁰.

La escuadra chilena al contrario era una flota marítima en su totalidad¹¹. Era una operación un tanto arriesgada, ya que los números muestran que la Escuadra argentina alcanzaba las 6.240 toneladas, con 36 piezas de artillería, en tanto que la chilena superaba dos veces y media con 15.375 toneladas y sus 64 cañones duplicaban nuestro poder de fuego. Los blindados chilenos eran superiores a nuestros monitores y las corbetas y cañoneras chilenas eran mucho más poderosas que las dos cañoneras argentinas. En cuanto a bases navales, la Argentina solo contaba con el Arsenal Naval Fluvial de Zárate y el Taller Apostadero del Río Luján (en el actual Tigre), además de su fondeadero en Buenos Aires. Pero Chile tenía dos puertos marítimos en regla: Valparaíso, el principal, y Talcahuano.

Los buques de guerra argentinos, pese a ser relativamente nuevos, se hallaban en estado de desarme y amarrados en la ribera del río Luján, en el Tigre. Después de haberse visto envueltos en conflictos políticos y problemas que desgastaron los ánimos y el presupuesto, como la Revolución mitrista de 1874, el motín de los gabanes, que implicó el cierre de la Escuela Naval, y el accidente del vapor Fulminante. Estaban casi abandonados, descuidados y sin mantenimiento. Pero no había tiempo para

¹⁰ La Escuadra Argentina estaba formada por: dos Monitores, *Los Andes* y *El Plata*, de 1.670 toneladas de desplazamiento cada uno y con 2 cañones de grueso calibre y 6 medianos; dos Corbetas-cañoneras: *Uruguay* y *Paraná*, de 550 toneladas de desplazamiento cada una armadas cada una con 4 cañones de mediano calibre. Cuatro Bombarderas: *Constitución*, *República*, *Pilcomayo* y *Bermejo*: cada una con 400 toneladas de desplazamiento y artilladas con un cañón de grueso calibre en crujía y 2 cañones pequeños. Se sumaban a estos, dos pequeños avisos, de 100 toneladas cada uno, pero sin artillar. Cfr. JOSÉ R. BAMIO, "La Expedición Py", en: *Historia Marítima Argentina*, tomo VIII, *op.cit.* y LAURIO DESTEFANI, *op.cit.* pp. 333 y ss.

¹¹ La flota chilena, se componía de los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada* que desplazaban 3.500 toneladas cada uno y montaban 6 cañones de grueso calibre (3 por banda) cada uno. La corbeta blindada *Esmeralda* de 3.000 toneladas de desplazamiento, artillada con 2 cañones de grueso calibre, 6 medianos y -2 livianos de tiro rápido. La corbeta *Abtao* que desplazaba 1.000 toneladas y su artillería estaba formada por 2 cañones livianos y 2 pequeños. La corbeta *Magallanes*, de 775 toneladas de desplazamiento, armada con 1 cañón de grueso calibre y 3 livianos; la corbeta *Chacabuco*, de 1.100 toneladas de desplazamiento, artillada con 3 cañones de grueso calibre y 4 livianos.; la corbeta blindada *O'Higgins* con 1.100 toneladas y su artillería, compuesta por 3 cañones de grueso calibre y 6 livianos. La corbeta *Covadonga*, de 800 toneladas y artillada con 2 cañones livianos y la corbeta *Pilcomayo* de 600 toneladas, armada con 8 cañones livianos. Cfr. *Ibidem*.

postergaciones, la Nación necesitaba su escuadra y esta debía alistarse, y ese era el objetivo del Ministro de Guerra y Marina. A fines de octubre de 1878 el comodoro Luis Py fue llamado por el Ministro. Este, en su visión de país, reservaba para la Marina de Guerra en tiempo de paz una acción colonizadora y en el Mar argentino la capacidad para multiplicar los recursos económicos, para lo cual la Armada tenía el papel fundamental en la ejecución de sus proyectos de colonización, estudios hidrográficos, faros y balizamientos. En fin la protección de los intereses nacionales fuera de las fronteras terrestres y en especial las extensas costas patagónicas, para contrarrestar las tendencias expansivas de otros países, más audaces y avanzados¹².

En la reunión del Ministerio se resolvió que el comodoro Py mandaría la División Naval al Sur para expulsar a los chilenos del territorio de jurisdicción argentina. Py solicitó que se le permitiera seleccionar a su gente y de inmediato se abocó al alistamiento de buques y personal para llevar a cabo aquella difícil misión que se le encomendaba¹³.

Los buques seleccionados para integrar la división naval que debía dirigirse a Santa Cruz fueron el Monitor *Los Andes*, la corbeta *Uruguay* que a su bordo llevaba a la recién creada Escuela Naval Militar y la bombardera *Constitución*. Más tarde se incorporaron a esa fuerza la bombardera *República* y la corbeta -escuela de marinería- *Cabo de Hornos*. La corbeta *Uruguay* estaba afectada a tareas hidrográficas entre Cabo San Antonio y Mar del Plata, para determinar la mejor ubicación de para los faros que se instalarían en ese litoral. Los buques fueron aprovisionados de munición, minas, carbón, elementos de máquina y víveres de más, y pronto estuvieron alistados para zarpar rumbo al Sur. Los buques que componían la expedición estaban artillados con 14 cañones y tripulados por 285 hombres dispuestos. Además iban a bordo el sargento

¹² Cfr. GUILLERMO A. OYARZABAL, *Los Marineros de la Generación del Ochenta, evolución y consolidación del poder naval en la Argentina (1872-1902)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003, pp. 79 y ss.

¹³ El comodoro Luis Py era de origen español; nacido en Cataluña en 1819, en 1843 llegó al Río de la Plata e ingresó a la Escuadra Argentina del Almirante Brown como subteniente de Marina. Cuando la separación del Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina, Py pasó a servir en la Escuadra del Estado porteño y tomó parte en varias acciones contra la Escuadra Confederada. Luego de finalizado ese conflicto, en 1864 fue nombrado comandante del vapor "Guardia Nacional" con grado de teniente coronel de Marina. Con él participó en la guerra naval contra el Paraguay, como el Paso de Cuevas, acción en la cual ve morir a su hijo, el guardiamarina Enrique Py, que perece sobre la cubierta del buque que comandaba su padre. En 1868 como coronel de Marina es el comandante militar de la isla Martín García y posteriormente fue nombrado jefe de la Escuadra (1874). Ver HORACIO RODRÍGUEZ y PABLO ARGUINDEGUY, *Nómina de oficiales navales argentinos, 1810-1900*, Buenos Aires, Instituto Nacional

mayor del ejército Félix Adalid, el teniente Juan Servín y 50 soldados del Regimiento de Artillería de Plaza. Las instrucciones del Ministerio de Guerra y Marina, fechadas el 8 de noviembre de 1878 preveían:

1º) Apenas lleguen a sus manos estas instrucciones, pondrá todo su empeño en apresurar la marcha de los buques puestos bajo sus órdenes y tomarán posesión de la margen sur del río Santa Cruz, levantando la bandera argentina y poniendo en tierra las fuerzas que lleva de desembarco.

2º) Desde que llegue a la embocadura de dicho río, observará una prudente y eficaz actividad de defensa, por tierra y por agua, haciendo uso de los torpedos y demás elementos de guerra que se han puesto a su disposición, y dará cuenta al gobierno de sus actos, por la vía más corta, sin desprenderse de los acorazados ni de las cañoneras República y Constitución.

3º) Si al llegar a Santa Cruz encontrase en la embocadura o río adentro uno o más buques de guerra chilenos con ánimo de estorbar el desembarque de nuestras fuerzas y la toma de posesión de la margen sur de dicho río -o si estando ya establecida nuestra estación naval llegasen buques chilenos con el propósito de oponerse a los actos de jurisdicción y dominio que en los artículos anteriores se expresan-, el jefe de la estación los intimará de la manera más formal y solemne al abandono del río y de su embocadura, y si desatendiesen esta intimación, después de declinar en ellos toda responsabilidad de la agresión, la hará efectiva por la fuerza consultando las reglas del honor y el deber.

4º) Hasta nueva orden no consentirá que las fuerzas a sus órdenes de mar y tierra salgan fuera de la estación naval más allá de tiro de cañón de la misma. Las instrucciones debían ser abiertas cuando la división hubiere alcanzado una latitud sur a la altura de Carmen de Patagones¹⁴.

Durante la navegación se efectuaron ejercicios de maniobras, zafarranchos de combate, y además se prepararon baterías mediante el uso de pilas para colocar una línea de minas a la entrada del río Santa Cruz. En las inmediaciones de cabo Corrientes soportaron un fuerte temporal que separó a las naves, y prosiguieron en forma independiente navegando rumbo a la barra del río Negro, punto acordado para reunirse.

El 13 de noviembre el monitor *Los Andes* arribó a esa desembocadura y allí encontró a la bombardera *Constitución*; llegó más tarde la cañonera *Uruguay*. A bordo

Browniano, 1998, y MIGUEL ÁNGEL DE MARCO, *La patria, los hombres y el coraje*, Buenos Aires, Emecé, 2006.

¹⁴ Cfr. GUILLERMO OYARZABAL, *op.cit.*, pp. 86/87; JOSÉ R. BAMIO, *op.cit.*, en: *Historia Marítima Argentina*, tomo VIII, *op.cit.* y LAURIO DESTEFANI, *op.cit.*, pp. 335 y ss.

de esta nave se llevó a cabo una reunión entre el comodoro Py con los tres comandantes de buque, con el objeto de abrir en su presencia el sobre que contenía las instrucciones, que en síntesis expresaban que si los chilenos pretendían permanecer en el río Santa Cruz se les intimaría de inmediato el desalojo y, en caso de resistencia, era necesario el uso de la fuerza para expulsarlos.

Los buques remontaron la barra del Río Negro y fondearon en Carmen de Patagones, en donde el comodoro Py hizo conocer a las dotaciones el contenido de la misión. Luego de una navegación accidentada en donde creyeron haber perdido al monitor *Los Andes*, los buques fueron llegando a la zona de su cometido.

El 25 de noviembre el *Los Andes* avistó *Monte Entrance* y poco después penetraba en aguas del río, que fue reconocido previamente con la sonda para elegir un lugar donde fondear. Se seleccionó un punto entre El Mono y la Isla de los Leones, donde se largó el ancla a la espera de los otros dos buques.

Mientras tanto, la *Uruguay* y la *Constitución* continuaron la navegación en procura del río Santa Cruz. El 26 pasaron la desembocadura de éste y penetraron en su interior. Las tripulaciones se alistaron para iniciar los trabajos tendientes a colocar una red de minas en el lugar, cuando al disiparse una neblina que cubría el lugar pudieron observar a la distancia, sobre la margen derecha del río, la silueta del monitor *Los Andes*, que en principio no reconocieron. Los buques fueron en procura del monitor, haciendo saludos con el pabellón, con el cañón, tocando a diana y dando hurras de júbilo las tripulaciones, pues entre ellas se creían perdidas unas a las otras.

Reunida la división naval, el comodoro Py, que durante la navegación se había cruzado con la barca ballenera *Janus* a la altura del cabo San Francisco de Paula, fue informado por su capitán que los buques chilenos se habían retirado del río Santa Cruz. Por lo tanto, dispuso navegar aguas arriba para comprobar lo afirmado por el ballenero.

Así llegaron frente a Cañadón de los Misioneros¹⁵ y un solitario habitante del lugar, el gaucho de apellido Coronel, le manifestó al comodoro que las dos naves chilenas que hacía poco tiempo se encontraban allí se habían alejado del lugar rumbo a Punta Arenas. Py permaneció con sus buques en el Cañadón. El monitor, anclado frente

¹⁵ Llamado así porque en él había habido años antes un asentamiento de la Misión Evangelizadora Anglicana de la Patagonia, proveniente de las Malvinas, que ahora se hallaban en Ushuaia como se verá.

a éste; la bombardero, a unos 300 metros aguas abajo, y la *Uruguay* aguas arriba, no lejos del buque insignia.

El 1° de diciembre de 1878 relata Santiago Albarracín, entonces subteniente de Marina y testigo de los hechos:

Divisábamos la pequeña eminencia de la margen derecha, las casillas levantadas por los marinos chilenos que éstos dejaron en pie y en buen estado al alejarse para siempre de aquellos parajes. Algo más lejos se alcanzaba a divisar un toldo habitado por un rionegrino llamado Coronel y por su esposa doña Rosa, india tehuelche, y una numerosa prole de indiecitos. Hacia Beagle Bluff, en las proximidades de la boca del río Chico se divisaba, sobre un banco, el casco del bergantín-goleta Bouchard, perdido allí unos meses antes, y que había conducido ganado vacuno por cuenta de nuestro gobierno para poblar la región¹⁶.

En la cumbre del cerro Misioneros, formó la tropa del Regimiento de Artillería de Plaza al mando del sargento mayor Adalid; en un tronco de palmera, el teniente de Marina Carlos Beccar, clavó el pabellón nacional y el tronco fue izado y plantado en el suelo. Las tripulaciones de las tres naves surtas en Misioneros estaban presentes en el acto, así como también el subdelegado de Marina en Santa Cruz, el teniente de Marina Carlos María Moyano, y el personal a sus órdenes. Así comenzó a tremolar en tierra de Santa Cruz el pabellón argentino como acto de afirmación de soberanía.

Entre las actividades llevadas a cabo en la zona, se cuenta que el 17 de diciembre de 1878 a bordo de la corbeta *Uruguay* fueron sometidos a examen los alumnos de la Escuela Naval Militar que se encontraban a bordo. Eran 39 cadetes de los cuales 4 estaban en condiciones de ascender a guardiamarinas. Ningún alumno fue reprobado y los cuatro del último curso fueron ascendidos a subtenientes de Marina, saltándose el grado de guardiamarinas, pero la falta de oficiales en la Escuadra hizo necesaria la promoción directa a subtenientes. Así se produjo el primer egreso de oficiales de la Escuela Naval Militar. En lo sucesivo, la Armada Argentina contaría con oficiales profesionalmente formados¹⁷.

El 20 de diciembre arribó a Cañadón de los Misioneros el pequeño cúter *Los Estados* al mando del teniente de Marina Carlos Núñez, con cinco tripulantes. Había

¹⁶ Cfr. SANTIAGO ALBARRACÍN, "La Expedición Py a Santa Cruz", en: *Boletín del Centro Naval (BCN)*, tomo XXXIV, Buenos Aires, 1927 y tomo XLVI, 1928. Luego reunido en el libro: *Páginas de Ayer*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Rosso, 1928. Citado también por GUILLERMO OYARZABAL, *op.cit.*

partido de Buenos Aires a fines de noviembre y era portador de las primeras noticias que enviaba el gobierno nacional y que indicaban la marcha que tomaban las negociaciones diplomáticas, además de los prolegómenos de la guerra del Pacífico. El 4 de enero de 1879 llegó la goleta *Cabo de Hornos* a órdenes del teniente coronel de Marina Luis Piedra Buena, con un cargamento de víveres, carbón, vestuario, elementos de máquina y una lanchita de vapor, la *Monte León*, que luego prestaría servicios en la Subdelegación de Marina de Santa Cruz. La División una vez cumplida su misión fue fraccionada. En palabras del propio ministro:

Habiendo desaparecido la causa que obligó al PE a ordenar esta expedición, se resolvió que la División de Santa Cruz se fraccionase, destinándose una parte a realizar estudios hidrográficos de la costa y volviendo la otra parte a Patagones. En tanto la *Paraná* debía quedar de estación en Santa Cruz¹⁸.

LA GOBERNACIÓN DE LA PATAGONIA

La ocupación había resultado pacífica ya que al arribar la Expedición a Santa Cruz, se encontraron que sólo dos días antes los chilenos se habían retirado del lugar arriando su bandera y volviéndose a Punta Arenas. Pero pese a no haber prosperado la ocupación, las pretensiones territoriales del vecino país se mantendrían por muchos años más, razón por la cual se había hecho necesario perpetuar la presencia soberana de la Argentina en la Patagonia, mediante la instalación de dependencias militares y navales, que dieran origen a poblaciones, y mostraran una organización efectiva del Territorio. Paralelo al PEN había redactado el proyecto de Ley de la Gobernación de la Patagonia, el cual exponía en sus fundamentos que para llevar la frontera interior al Río Negro estaba en preparación una expedición militar. La nueva gobernación tendría por objeto principal fomentar el desarrollo de las poblaciones que ya se encontraban, como la colonia galesa y las incipientes colonias diseminadas al sur del río Negro, promover la fundación de otras y por supuesto contribuir al éxito de la expedición militar proyectada para 1879. Además su existencia era indispensable para la radicación definitiva de la nueva línea de frontera, una vez que hubiera sido ocupada. El proyecto enviado al

¹⁷ El informe está en la *Memoria de Guerra y Marina de 1879*, Buenos Aires, La Pampa, 1879, p. 233. La sección de la Escuela Naval se halla la introducción a páginas 9-13 y la memoria entre páginas 232-260.

¹⁸ Informe de Roca al Senado de 1879, en la parte referida a la expedición a Santa Cruz, en *Ibidem*, pp. XIV y XV.

Congreso y ambas cámaras lo aprobaron el 9 de octubre de 1878 sancionaron la Ley, que fue promulgada 48 horas después (el 11) y disponía.

Art. 1º- El Poder Ejecutivo establecerá una gobernación en el territorio de la Patagonia con el personal de empleados y los sueldos que la ley de presupuesto asigna para la del Chaco.

Art. 2º- Mientras se dicta la ley general para el gobierno de los territorios nacionales el de la Patagonia se regirá por la ley del 11 de octubre de 1872.

Art. 3º- Éste tendrá su asiento en la población de Mercedes de Patagones y dependerá del ministerio de Guerra y Marina en todo lo concerniente a esos Ramos de la Administración¹⁹.

Así el proyecto del PEN se convirtió en la Ley 954 del 11 de octubre de 1878, que como se dijo, determinaba la creación de la gobernación sobre las bases de la experiencia de la similar del Chaco y ordenaba se rigiese por la ley del 11 de octubre de 1872 de los territorios nacionales²⁰ y declaraba como capital de la Patagonia a la población de Mercedes de Patagones, hoy Viedma.

A diferencia de la del Chaco –que dependía del Ministerio del Interior-, la nueva Gobernación dependería del Ministerio de Guerra y Marina en lo administrativo y del Poder Ejecutivo Nacional en lo legal. Lo que mostraba claramente la importancia y la intencionalidad del nuevo Territorio. Tres días después de la creación fue designado como primer Gobernador por el término de tres años el coronel Álvaro Barros, quien el 26 de enero de 1879 se estableció en su jurisdicción²¹.

LAS SUB-DELEGACIONES DE MARINA DE LA PATAGONIA, SU OBJETIVO Y CARÁCTER.

Una vez establecida la Gobernación de la Patagonia y puesta en marcha la Expedición al Atlántico Sur y la instalación en Santa Cruz, se procedió a la planificación para la creación e instalación de las demás subdelegaciones marítimas, a

¹⁹ Cfr. ERCILIO DOMÍNGUEZ, *Colección de Leyes... op.cit.* t. 2, p. 575.

²⁰ La ley 576 del 11 de octubre de 1872 referida al territorio de Chaco disponía por el artículo 1º que sería regido "por un Gobernador, por Jueces de Paz y por Comisiones Municipales. El artículo 2º establecía que el gobernador será nombrado por el Poder Ejecutivo, duraría en sus funciones por el término de tres años y gozaría de la dotación de quinientos pesos fuertes al mes. También preveía los cargos de un secretario y dos escribientes. Las funciones del Gobernador serían en todo lo relativo a la administración, fomento, seguridad y colonización, y sería el jefe superior de la Guarnición, la Gendarmería y la Guardia Nacional, razón por la cual se nombrarían militares en el cargo".

²¹ La ley disponía: Art. 1º- Nombrase gobernador de la Patagonia al coronel D. Álvaro Barros. Art. 2º- El personal de empleados de esta gobernación se nombrará a propuesta del gobernador, debiendo ser los propuestos oficiales del ejército de línea. Art. 3º- El asiento de la gobernación de la Patagonia y las

fin de adelantar los trabajos de colonización que se llevaban a cabo en aquellos lejanos puntos, como rezaban los considerando del primer decreto de instalación. Para la ubicación de las subdelegaciones y su fundación debían tenerse en cuenta las necesidades del tráfico marítimo mundial, el comercio y las necesidades de puertos de abrigo, además de no descuidar los fines políticos y económicos que exigían su creación.²²

En consecuencia era necesario buscar asientos que garantizaran buen puerto, próximo al derrotero de los buques, suelo apropiado para la colonización y posición topográfica ventajosa, para defenderse de las incursiones de los indios, que podían llegar a ser un serio obstáculo para el desarrollo de las poblaciones y la instalación de industrias. Todo ello se verifico de acuerdo al informe elevado por el entonces Teniente de Marina Carlos María Moyano al Ministerio de Marina, además de otras observaciones y estudios realizados por distintos hombres de la Armada.²³

Con este espíritu, que iba más allá de las funciones de policía marítima portuaria, y siguiendo estos lineamientos se comenzaron las expediciones de instalación de las sub-delegaciones de Marina, o marítimas, en la Patagonia, partiendo de la precursora Delegación de Patagones, instalada en la década de 1860 y literalmente abandonada por años, y luego desde la recién establecida subdelegación de Santa Cruz²⁴.

facultades y procedimientos para sus funciones serán las determinadas por la del 11 del corriente.

²² Ya la Ley del 16 de junio de 1877, había dispuesto que por parte de la Armada se realizaran los estudios, planos y presupuestos tendientes a la colocación de un sistema de faros y balizas en las costas puertos y ríos de la República. Cfr. Ley del 13 de junio de 1877 en: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *Recopilación de antecedentes que interesan a la M.M. y Policía Marítima*, Tomo II (1870-1892), Buenos Aires, 1937, p. 74 (595).

²³ Los informes del teniente Carlos M. Moyano pueden verse en las Memorias de Marina de esos años, las de 1880, 1882, 1884 por ejemplo. Esta última tiene los informes que se utilizaron para decidir la ubicación de las subprefecturas de las Isla de los Estados y Tierra del Fuego. Las exploraciones fueron reseñadas entre otros por LAURIO DESTEFANI, *op.cit.*

²⁴ La propia Memoria de guerra y marina del año 1876, reconocía: “Por la distancia en que se encuentra y por la dificultad de medios de comunicación hasta el presente, es la menos atendida, sin embargo de su importancia por estar sobre el extremo poblado de la República. Atrasada siempre en el pago, y recibiendo con demora sus pedidos, el servicio se hace con dificultades. Abandonada por decirlo así, durante mucho tiempo, ha empezado a reorganizarse, prestándosele la atención que merece por razones económicas y estratégicas... Existen allí depósitos navales de la Nación, cuyo cuidado y conservación son indispensables. Hay urgente necesidad de componer la casa arruinada en la Boca del Rio Negro, donde habitan el práctico y demás tripulantes de la falúa. Esta medida es tanto más reclamada cuanto que, á causa del clima frígido de aquellas regiones, es muy difícil encontrar individuos aptos para el servicio. ... Existen en aquel puerto entre Norte y Sud del Rio Negro al derredor de sesenta pequeñas embarcaciones que hacen el servicio en el rio e islas.” Cfr. *Memoria de Guerra y Marina de 1876*, Buenos Aires, Imprenta del Porvenir, 1876, pp. 477 y ss.

Muchas de las subdelegaciones fueron lentas en su instalación y demoraron años en ser efectivas, otras tuvieron poca vida y/o requirieron varias re-fundaciones y traslados. Pero pese a todas las dificultades, fueron polos de civilización, abrigo de navegantes y cimientos de futuras ciudades y poblaciones portuarias y, sobre todo, pabellones soberanos de la Nación.

Durante la primera presidencia del General Roca (1880-1886) se inició un período de análisis y definiciones sobre las funciones de la Marina de Guerra, acorde al pensamiento estratégico del Presidente, que facilitó la llegada de nuevos buques y la aparición de nuevas actividades que producían requerimientos especiales de técnicos ante la renovación de armamentos y sistemas de propulsión, además de la profesionalización del personal. Surgió la necesidad de reglamentar las nuevas actividades y se crearon comisiones para redacción de reglamentos y creación de organismos nuevos para cubrir las nuevas necesidades²⁵.

Siguiendo este proceso de evolución interna, las subdelegaciones de Marina recibieron un cambio en su denominación y pasaron a llamarse Sub-Prefecturas de Marina o Marítimas y a depender de una “Prefectura General Marítima”, la que se mantuvo siempre a su vez dentro de la Armada, como un elemento administrativo auxiliar. Este cambio provino de la adopción de modalidades marítimas legales francesas en nuestro país. Se ha confundido erróneamente, o tergiversado, para hacerla aparecer como una especie de separación institucional, y aún más como la aparición de una nueva y separada fuerza de policía naval marítima entonces inexistente.

Pero la elección de Roca, además de la adopción de una estructura legal útil, fue la de una terminología de moda, por ser francesa. Algo muy difundido en la América Latina de esos años en especial en sus FFAA, de renegar de los orígenes hispanos y buscar reflejos foráneos más “modernos” para organizar los estados. Por ello, la imagen de la *Prefecture Maritime* francesa, dependiente de su Armada, era perfecta para adoptar. Era la institución de mayor jerarquía para la organización de la defensa de puertos y el tráfico marítimo, el control de su asiento y su zona regional, y abarcaba todos los problemas relacionados con el poder naval militar y civil en los puertos, Costas y el Mar inmediato. Además de la inscripción del material a flote y de la gente

²⁵ Al respecto ver HÉCTOR J. TANZI, “La Armada Argentina de 1876 a 1890, aspectos navales de la presidencia de Roca”, en: *Historia Marítima Argentina*, tomo VIII, *op.cit.* Sobre el pensamiento y el cambio de mentalidad naval, ver GUILLERMO OYARZABAL, *op.cit.*

de Mar, a la vez que era la policía en las aguas regionales francesas.

Cuando el general Julio Argentino Roca se hizo cargo de la presidencia (1880), ante los conflictos de límites y territoriales aún presentes con Chile, se buscó en la experiencia francesa una solución orgánica para la defensa de las costas y los puertos. Pero sin pensar ni por un momento en la desmembración del Poder Naval, ni en sacar dicha tarea del ámbito natural del Ministerio de Guerra y Marina ni de la Armada²⁶.

Las Sub-Delegaciones, luego Sub-Prefecturas fundadas entonces y hasta entrado el Siglo XX, fueron organismos navales militares en el más amplio sentido del término. Los Sub delegados, así como los Capitanes de Puerto eran oficiales navales, desde los tiempos de las ordenanzas navales hispánicas (1793), y como lo estipulaba la reglamentación aprobada el 8 de marzo de 1881, bajo el título de *Reglamento interno para la Capitanía Central de Puertos*²⁷, que en su título 16 artículo 214 disponía que el jefe y segundo de las delegaciones y ayudantías [marítimas] debía tener grado de Marina y vestir el uniforme que le correspondiera. En los casos en que no hubiere oficiales y fuesen civiles, su autoridad era sólo administrativa. Por las listas de revista del personal de las capitanías y prefecturas, que se conservan en los archivos navales, se comprueba que todos los cargos y funciones estaban ocupados por personal militar superior, subalterno y marinería de la Armada Argentina. Y cuando se trató de civiles, también dependían de ella y del Ministerio de G y M²⁸.

De igual modo en 1879, considerando conveniente que el personal de las capitanías y subdelegaciones de puertos revistara en el carácter que corresponde a la clase militar de la Marina, se determinó que el personal de marineros se enganchara con las mismas obligaciones del servicio que en los buques de la Armada y con sujeción a la Ley de Enganche que regía en el Ejército de Tierra, ello a los fines de regularizar el

²⁶ Decreto del 31 de enero de 1882, firmado por el presidente Roca y el general Victorica, establecía que en lo sucesivo la repartición “Capitanía General de Puertos” se denominaría “Prefectura Marítima” y las Capitanías y Subdelegaciones, Subprefecturas. Cfr. COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE; *Recopilación... op.cit.*, Tomo II (1870-1892), p. 159 (709) Según el historiador de la Prefectura Naval Argentina, la idea había surgido en la memoria de 1881 en donde el mismo ministro decía que la dependencia debía llamarse “Prefectura” inspirándose en la organización de la *Préfecture Maritime* de Francia. Cfr. ANDRÉS RENÉ ROUSSEAU, *Historia de la Prefectura Naval Argentina*, Buenos Aires, Editorial Guardacostas, 2013, p. 173.

²⁷ El reglamento fue redactado por el Oficial Mayor del Departamento de Marina –quien pasó luego a la Prefectura Marítima- Juan Goyena y elevado al PE por el Ministerio de Guerra y Marina. Cfr. JUAN GOYENA, *Digesto de Marina, recopilación de leyes decretos y ordenanzas*, Buenos Aires, 1884. pp. 147 y ss. Ver además, A.R. ROUSSEAU, *op.cit.*, p. 167.

²⁸ Cfr. JUAN GOYENA, *op.cit.*, pp. 166/167. Las listas de Revista, en Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales.

servicio²⁹.

Por ello surge claramente que toda la labor llevada a cabo en torno y por las Sub-Delegaciones de Marina de la Patagonia, luego Sub-Prefecturas, fue una tarea de la Marina de Guerra de entonces, hoy Armada Argentina, con personal naval, reglamentada y orgánica, no separada de esta, ni mucho menos perteneciente a otra fuerza naval paralela, la que no existía ni estaba en el ánimo de los hombres del momento.

EL TRATADO DE LÍMITES DE 1881

A partir de 1865 hasta 1879, Chile había ido avanzando sobre el litoral marítimo boliviano que estaba al Norte de sus confines no estipulados por tratado alguno. Finalmente lo ocuparía totalmente debido a la riqueza salitrera, concentrada en Antofagasta, y de Guano de la zona costera y hacia el sur del Perú, que entonces conservaba los límites del antiguo Virreinato y llegaba hasta el puerto de Iquique. La acción de ocupación chilena y la explotación del salitre fue lo que desencadenó la guerra del Pacífico entre Chile por un lado y Bolivia y Perú por el otro.

La Argentina había sido invitada a unirse al pacto secreto con Perú y Bolivia, para frenar los avances chilenos, pero la iniciativa enviada al Congreso fue rechazada. Cuando estalló la guerra la opinión pública quedó dividida entre los que querían entrar en ella contra Chile y los que preferían la neutralidad³⁰.

Lo cierto es que la guerra del Pacífico alejó de la Argentina el peligro latente hasta 1878 de una guerra con Chile. La Nación adoptó una posición de neutralidad en una guerra que estimaba que no le competiría, aunque por ello recibió fuertes recriminaciones no sólo de la opinión pública nacional además de la de Perú y Bolivia, sino de otros países sudamericanos. Pero era sabido que una vez finalizada la contienda,

²⁹ Decreto del 19 de abril de 1879, firmado por Avellaneda y Luis María Campos, En: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *Recopilación de antecedentes.... op.cit.*, tomo II, p.102 (641). Además en ERCILIO DOMÍNGUEZ, *op.cit.* tomo 2, p. 589 (1627).

³⁰ Algunos marcharon desde 1879 como voluntarios a servir en el campo peruano, como el joven oficial de guardias nacionales Roque Sáenz Peña, que luchó en el Morro de Arica formando en el EM del General Bolognesi, el héroe peruano, salvándose de ser rematado por los soldados chilenos por su condición de argentino hijo de un reconocido político, Luis Sáenz Peña, futuro presidente. Al respecto de la posición argentina ver LAURIO DESTEFANI, "La Presidencia de Avellaneda y su acción marítima (1874-1880)", en: *Historia Marítima Argentina, op.cit.* tomo VIII, pp. 204-205.

Chile volvería a litigar por los territorios del Sur. En efecto, a principios de 1881, sintiéndose vencedor en el norte, el país trasandino volvió con sus reclamaciones. Pero como la guerra tomó visos de continuar por un largo periodo; esta vez la posición chilena fue la de tomar la Cordillera de los Andes como límite hasta el paralelo 52° Sur. Cesando así la reclamación sobre los territorios de la Patagonia, cosa que sabían bien sus políticos y diplomáticos que no tenía sustento jurídico alguno³¹.

El 23 de junio de 1881 se firmó en Buenos Aires, entre el Ministro de RREE argentino Bernardo de Irigoyen y el Cónsul general de Chile, Francisco de B. Echeverría, el Tratado de Límites conocido como de 1881. Este fue el principal logro para resolver los problemas limítrofes y jurisdiccionales en una extensa frontera. El tratado señalaba que ambas naciones estaban decididas a resolver amistosamente las controversias entre ambas y determinaban que el límite entre las dos era, de Norte a Sur, hasta el paralelo 52°S, la cordillera de los Andes, siguiendo la línea de las altas cumbres que dividen las aguas y pasando entre las vertientes que se desprenden de un lado y otro.

En la zona del Estrecho de Magallanes el límite se fijó en una línea que saliendo de Punta Dúngenes, se prolongaba hacia el oeste siguiendo la línea de las cumbres de las colinas allí existentes, hasta llegar al *divortium aquarum* de la Cordillera. El canal, o estrecho, quedaba neutralizado a perpetuidad y de libre navegación. La Tierra del fuego se dividió por una línea que partiendo del Cabo Espíritu Santo en latitud 52°40' descendía siguiendo el meridiano Occ. de Greenwich 68°, 34' hacia el Sur hasta tocar con el Canal de Beagle; quedando la parte occidental para Chile y la oriental para la Argentina. Las islas al oriente de la Tierra del Fuego serían argentinas y las occidentales chilenas³².

Esto dejaba libre a la Nación Argentina para concluir la ocupación pacífica e incorporación al Territorio Nacional de las costas y tierras patagónicas. Así, en el Boletín del Centro Naval se escribía en 1893:

Con una costa marítima tan extensa y con poblaciones de reciente formación para cuya creación y fomento el gobierno y el país ha dado crecidos caudales, nuestra Armada es el vínculo obligado del desarrollo y progreso de nuestra población litoral.

³¹ Cfr. *Ibidem*, pp. 205 y 337.

³² *Ibidem*, pp. 337-338.

Es preciso que nuestros hombres y dirigentes se posesionen debidamente de las responsabilidades que encarnan y que los buques argentinos naveguen un poco mas por nuestras costas del sur, ansiosas siempre de verlos llegar.

Es allí al resplandor de sus cielos estrellados, o al rugir del viento de la mar, donde la inteligencia se aclara y el espíritu aprende a confortarse en la lucha de nuestras necesidades, entonces recién pensamos que es necesario ocuparnos más de nuestras costas, alumbrarlas, darles vida y ese tinte de patriotismo que solo allí se siente³³.

Visto ya los antecedentes y el objetivo político y el espíritu soberano con que se determinó la fundación e instalación de las subdelegaciones y subprefecturas de Marina, reseñaremos puntualmente, el origen, la fundación naval y la evolución de cada una de ellas, por orden de su antigüedad en el último tercio del Siglo XIX.

LA SUB-DELEGACIÓN DE MARINA DE SANTA CRUZ

Como se ha visto, la subdelegación marítima de Santa Cruz, fue la primera en ser creada, tras la instalación efectiva en la margen Sur del río de ese nombre que puso fin a la demanda chilena de la zona. En la realidad la subdelegación existía ya de hecho desde un par de años antes de ser fundada oficialmente, y era ejercida por el teniente de Marina Carlos María Moyano, que estaba instalado en la Isla Pavón, donde se encontraba en compañía de Luis Piedra Buena y la familia de éste. De esta primitiva sub-delegación de Isla Pavón fue desde donde Moyano informó al gobierno los sucesos con las naves chilenas que pretendían ejercer la tutela de los mares patagónicos y del guano y salitre de sus costas. Hechos que como se ha visto, decidieron al Gobierno Argentino a realizar la efectiva ocupación de la zona.

En el aspecto legal, el 12 de noviembre de 1878, el Presidente Avellaneda y el entonces Ministro de Guerra, el general Julio A. Roca, suscribieron el Decreto de creación de la Sub-Delegación de Santa Cruz. El mismo rezaba que por cuanto era necesario organizar definitivamente la Sub-Delegación Marítima de Santa Cruz, para adelantar los trabajos de colonización que se llevaban a cabo en aquel puerto por el departamento respectivo, para dar a la autoridad local existente los medios de completar

³³ Cfr. Anónimo, "Isla de los Estados su Faro y Sub Prefectura", en: *BCN*, Tomo XI, junio de 1893, pp. 24-33.

el sometimiento pacífico de la población indígena de los territorios circunvecinos; el Presidente de la República, decretaba por el artículo 1° que el personal de empleados, sueldos y gastos de la Sub-delegación de Santa Cruz, quedaba establecido en: un Subdelegado, que debía ser –se aclaraba expresamente- Jefe u Oficial de Marina, dotado con 100\$ fuertes al mes; asistido por un Ayudante 1°, con una asignación de 80 \$ fuertes; un Ayudante 2°, con 52 \$; un Guardián con 30 \$ y un Timonel con 18\$. La tripulación o dotación de la subdelegación debía ser de cinco marineros a 16\$ fts por mes cada uno, sumando 80 \$; otros cinco marineros a 15\$ fuertes c/u, sumando 75\$ al mes y se asignaban otros 15 \$ fuertes mensuales para gastos menores. La subdelegación era dotada de una Lancha a vapor -la ya referida *Monte León*-, que iría tripulada por un foguista a 35 \$ fts por mes y un marinero a 15 \$, distintos de los nombrados anteriormente³⁴.

Por el artículo 2° se disponía que los puestos de Subdelegado y Ayudante continuaran desempeñados por el Teniente de Marina Carlos Moyano y el Subteniente de la misma arma, Agustí Grassa, nombrándose como Ayudante 1° a Nicolás Dávila.

El artículo 3°: determinaba que la subdelegación marítima de Santa Cruzera regida por las disposiciones vigentes para las demás subdelegaciones de la República, pero dependería directamente del Ministerio de Guerra y Marina, cuyo habilitado (Contralor o comisario pagador) pasaría cada mes sus planillas de pago y cobraría su importe de la Tesorería General³⁵.

Quedaba así creada la primera Sub Delegación de Marina en las costas atlánticas de la Patagonia. En esas mismas fechas la División Expedicionaria al Atlántico Sur, del Comodoro Luis Py, arribaba a Santa Cruz y el 1° de diciembre, en cumplimiento de las órdenes terminantes del Gobierno, hacia flamear en el Cañadón de los Misioneros, el Pabellón Nacional.

Una vez efectuado el acto soberano, se procedió a la ocupación efectiva. Para ello Moyano traslado su sede desde la isla Pavón, distante unas 20 millas hacia adentro, hasta la nueva ubicación en Cañadón de Misioneros. Para las nuevas construcciones

³⁴ En época anterior a la Ley de Convertibilidad, el Peso se denominaba fuerte, al metálico, generalmente plata acuñada, para diferenciarlo del otro peso, el moneda nacional o peso papel, que estaba muy devaluado con respecto al otro. Una relación de 1 a 24 o hasta 45, según las épocas.

³⁵ Cfr. Decreto firmado por Avellaneda y Roca el 12 de nov. de 1878 en: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *Recopilación... op.cit.*, Tomo II (1870-1892), p. 97 (631). Además está en ERCILIO DOMÍNGUEZ, *op.cit.*, p. 578 (1621).

fueron aprovechados los restos de las construcciones del antiguo puesto agroindustrial del francés Ernesto Rouquaud³⁶ y las casillas levantadas por los marinos chilenos, abandonadas sólo unos días antes del arribo de la división naval argentina.

Desde esta subdelegación, Moyano realizó sus viajes exploratorios vastamente conocidos y los estudios sobre la Patagonia que contribuirán a la fundación de nuevas subdelegaciones de Marina en otros puntos de la costa³⁷.

La acción colonizadora fue la principal actividad desarrollada tras la instalación de la subdelegación y fue la preocupación permanente del teniente Moyano. Los primeros informes sobre la necesidad de la colonización y los estudios sobre el terreno de Santa Cruz datan de 1877, en que expresó que el terreno no era apto para una simple colonia agrícola, por lo que sugería una mixta, propuso llevar hacienda siguiendo las huellas de los indios que conocían bien el territorio y las aguadas, los valles, los riachos y las zonas abundantes de pastos.

En 1879 siendo ya Subdelegado, propuso colonizar la zona con familias aborígenes que por razones políticas y económicas era necesario atraer, constituyendo centros humanos en la zona del Río Chico y Santa Cruz. Ya que era necesario disminuir la importancia e influencia de la colonia chilena de Punta Arenas que lo absorbía todo. Consideraba que el Valle del Río Chico era lo más valioso que tenía la colonización y que se prestaba para la cría de ovejas, vacunos y agricultura.

La iniciativa del Gobierno de crear una colonia pastoril compuesta de 30 familias de origen criollo y/o colonos europeos, no pasó del decreto de creación, puesto que resultaba sumamente difícil que algún inmigrante se aventurase a instalarse en aquellos terrenos. Por su parte, los colonos de Chubut (galeses), rehusaron el ofrecimiento de instalarse hecho por el Gobierno tras el viaje realizado por el jefe de los colonos, Luis Jones, quien tras explorar los valles no los encontró tan prometedores

³⁶ El francés residente en Buenos Aires Ernesto Rouquaud, consiguió en julio de 1871 del presidente Sarmiento, permiso de poblar con una Colonia agroindustrial para explotación de pescado, con el salado y obtención de aceite, a ambas orillas del río Santa Cruz. Del la margen derecha del río fundó la llamada «Colonia Rouquaud» en junio de 1872, en las cercanías del Cañadón Misioneros, y serían los primeros habitantes de la factoría, él, su esposa y sus 9 hijos; unidos a operarios que trabajaban con sus familias respectivas, conformando una pequeña aldea que fue el primer asentamiento en ese puerto. En 1874, luego de perder a dos de sus hijos y a su esposa, además de la presión del gobierno chileno, que provocó el quiebre de la empresa, Rouquaud abandonó la factoría marchándose a Carmen de Patagones. Más tarde su hijo mayor desmanteló la factoría. Cfr. ADOLFO CARLOS OROZ, *Puerto Santa Cruz, un pueblo histórico*, Buenos Aires, Ed. Dunken, 2014, pp. 34-37.

³⁷ Cfr. LAURIO DESTEFANI, *op.cit.*

como los habían visto Carlos M. Moyano y Ramón Lista. Por esta razón los galeses no se movieron de su colonia.

Finalmente el 11 de enero de 1880 el Poder Ejecutivo resolvió instalar la Colonia de Santa Cruz compuesta de treinta familias de tres personas, entregando a cada colono/familia unas 500 ovejas, una vaca de cría, dos yeguas y un cuadro de tablas con techo de zinc. Como Comisario de la Colonia fue nombrado don Ignacio Peralta Martínez, quien actuaria de acuerdo con el delgado marítimo. Desgraciadamente esta iniciativa no recibió el apoyo necesario y al día de la partida de los colonos, solo se presento una familia dispuesta a instalarse. Pero poco a poco con los años se irán instalando los colonos que darían nacimiento a la población de Puerto Santa Cruz.

La vida de la Sub Delegación continuaba en tanto, activa pese a la escasez de medios, tal como se expresaba en las memorias de Guerra y Marina de esos años. La administración de Moyano como Subdelegado, al igual que la posterior como Gobernador del Territorio Nacional de Santa Cruz, se caracterizó por la correcta utilización de los escasos efectivos y materiales de que disponía y ello le valió la admiración de sus superiores³⁸.

La documentación sobre las subdelegaciones es escasa, lo que hace dificultoso reseñar suspasos y progresos. Las memorias de la Prefectura Marítima se pierden en un mar de cifras y cuadros de entradas y salidas de buques tonelajes y matriculas y temas de policía portuaria, que eran sus funciones naturales dentro de la estructura del Ministerio. Nada señalan de la labor y vida cotidiana de las solitarias subdelegaciones sureñas, las que ni son nombradas en las Memorias de la PM; pues en verdad dependían directamente del Ministerio Guerra y Marina, que incesantemente hacía referencia a ellas para destacar las carencias que tenían y que pocas veces fueron subsanadas. Las listas de revistas que se encuentran en los archivos navales contienen el listado del personal y en ellos podemos leer los nombres de los hombres que permanecían varios años en esos puestos alejados algunos de sus hogares y familias, otros convertidos en pobladores³⁹.

³⁸ La Ley 1.532 de 1884 dividió a la extensa Gobernación de la Patagonia y creó el Territorio Nacional de Santa Cruz, designando como Gobernador a Carlos María Moyano, nombrando en calidad de Secretario de Gobierno a Cándido de Eyroa. El decreto de designación fue firmado por J.A. Roca el 25 de noviembre de 1884. Cfr. Adolfo Carlos Oroz, *op.cit.*, pp. 45-47.

³⁹ Se hallan guardadas en el Archivo Histórico del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina (DEHN-ARA), en el fondo DEHN de documentos escritos, Serie "Listas de

LA SUB DELEGACIÓN DE MARINA DE CHUBUT

La Sub-delegación de Marina de Chubut, fue fundada siguiendo el decreto del 23 de enero de 1879 que establecía que de conformidad con lo dispuesto por la ley del Presupuesto General, el presidente Avellaneda decretaba establecida la Subdelegación Marítima de Chubut, con las funciones que determinan los reglamentos vigentes para las demás de la República.

Por el art.2° el personal de empleados y los sueldos y gastos de dicha subdelegación se fijaban como los siguientes: Subdelegado, Alejandro Vivanco, con 100 \$fts; ayudante 1° Rodolfo Pettit de Murat, con \$52; un guardián a \$25; un timonel, a \$20; cuatro marineros a 16\$ fuertes cada uno (\$64 al mes); otros cuatro a \$14 c/u (\$56 por mes). Para alquiler de casa y gastos menores se fijaban 33 \$ fuertes mensuales lo que hacía un costo mensual total de 350 pesos fuertes. Se disponía luego que la entonces Capitanía Central de Puertos propondría las personas que debían ocupar los puestos no previstos por el presente decreto⁴⁰.

La zona de Chubut era en esos años la única que podemos decir “poblada” o colonizada de todo el Litoral Patagónico, pues a diferencia de los otros asentamientos de las subdelegaciones era el único, -a excepción menor de Ushuaia como veremos-, donde ya existían pobladores previo a la instalación y no como los demás, en los cuales fue la acción de la Marina de Guerra y su presencia, la que de a poco atrajo a los pobladores luego de la instalación de las subdelegaciones/subprefecturas.

Desde 1865 existía la colona Galense o Galesa en el Chubut, la actual ciudad de Rawson. Sus colonos o pobladores provenían de las Islas Británicas, de donde habían emigrado, desplazados por las hambrunas producidas por la crisis minera de carbón, que eran su principal fuente de subsistencia.

Partieron de Liverpool el 24 de mayo de 1865 en el velero *Mimosa* en busca de una nueva tierra de trabajo en las soledades patagónicas. Aquellos pioneros desembarcaron primero en la localidad de “Las Cuevas”, que llamaron Puerto Madryn, en homenaje al instigador de la empresa. Pero esta primera instalación no resultó por la

Revistas”, Cajas, 19 y 20, organizadas por años, de 1878 a 1884, las que se refieren al tema que tratamos. Por no extendernos no transcribimos ninguna de las cientos que hay archivadas.

carencia de agua potable. En razón de esa escasez decidieron mudar sulugar de destino por el valle del Río Chubut, al que se trasladaron, eligiendo por votación unánime a don Luis Jones como administrador de la Colonia, quien se encargó de organizar el gobierno.

En tanto, el Gobierno Nacional, en manos del general Mitre y en pleno inició de la Guerra del Paraguay, envió al comandante militar de Carmen de Patagones coronel Julián Murga, para que en forma oficial les diera la bienvenida a territorio argentino y les entregase la colonia en nombre del Gobierno e izasen el pabellón nacional en la zona. No era menester dejar solos a los colonos, debido a la tendencia generalizada en esos años de tomar posesión de las colonias a nombre de sus respectivas Naciones, creándose problemas internacionales.

El 15 de septiembre de 1865 en sencilla ceremonia se izó el pabellón argentino en la colonia, que fue saludado con descargas de fusilería, como símbolo de acatamiento a la Nación Argentina, en el lugar que desde entonces lleva el nombre del ministro del Interior de la época: Rawson. Esta era la colonia que con algunas deserciones existía en el momento de la instalación de la Sub Delegación de Marina de Chubut.

Sobre las características e importancia del Rio Chubut señalaba Ramón Lista que:

Como vía fluvial, el Chubut prestara grandes servicios en un porvenir no muy distante... El mínimo declive de su *talweg* (sic) hace que la corriente sea apenas sensible, prestándose para la navegación a remo hasta unas 20 millas de su desembocadura, sin que para ello se requieran mayores esfuerzos.

Como todos los ríos que se alimentan en las nevadas cumbres, el Chubut está sujeto a crecientes periódicas que naturalmente coinciden con la época de los deshielos. También las lluvias invernales aumentan en algo su caudal, pero vuelve en pocos días a su estado normal. Su amplitud, al menos en la parte que conozco *de visu*, varía entre 30 y 50 metros, y su profundidad es nunca menor de 50 centímetros sobre los bancos arenosos que obstruyen su curso. Su principal afluente es un río de sexto orden, cuyo origen descubrió el capitán Musters al pie de los Andes, no distante del paralelo de 44°.

El Senguel, así llaman los indios Tehuelches a este tributario del Chubut, no pudo ser explorado por falta de elementos de movilidad; pero según informes, su valle es ancho y regularmente

⁴⁰Cfr. ERCILIO DOMÍNGUEZ, *Colección de Leyes... op.cit.*, tomo 2, p. 583 (1621)

pastoso⁴¹.

LA SUBDELEGACIÓN DE MARINA DE PUERTO DESEADO

La subdelegación, luego subprefectura de Puerto Deseado fue creada por el decreto del PE del 5 de julio de 1879, conjuntamente con la de Rio Gallegos. El decreto dado en momentos en que se iniciaba la Campaña del Desierto, expresaba en sus considerando que era conveniente a los intereses de la República habilitar algunos de nuestros puertos en la Costa Atlántica, estableciendo en ellos Sub Delegaciones de Marina, que no solo pudieran auxiliar a los buques de todas las banderas que navegasen esos mares, sino también con el propósito de hacer efectiva la ejecución de las Leyes y Reglamentos existentes o que se dictasen en el futuro, relativos a la explotación de los productos naturales de la zona.⁴² Señala además que la decisión se tomaba en atención a los datos obtenidos por las últimas exploraciones y estudios verificados por varios buques y personal de la Armada.

Por ello, el Presidente de la República Argentina decretó la creación de dos Subdelegaciones marítimas en los puertos Deseado y Gallegos. Por el artículo 2° determinaba que el personal de empelados, sueldos y gastos de estas delegaciones, quedaba establecido en la forma siguiente: para Puerto Deseado: un Subdelegado, en la persona del Sargento Mayor de Marina⁴³ Desiderio Cuelli, con la asignación de 116 \$ fuertes mensuales. Como Ayudante 1° el Capitán de Marina⁴⁴ Bernabé Rodríguez, con 82 \$, como Ayudante 2° el subteniente de Marina⁴⁵ Santiago Cresi, con 52. La dotación estaba formada por un guardián, a 30 \$ fuertes por mes; dos timoneles a \$ 18; seis marineros a 16 \$ (96 \$ por mes en total); otros seis marineros a 15\$ (sumando otros 90 \$al mes) a más de preverse gastos menores por 15 \$ al mes. El total que insumiría

⁴¹ Cfr. "Informe de Ramón Lista", en: *Memoria de Guerra y Marina de 1884*, tomo III, Buenos Aires, Establecimiento Tipográfico De La Pampa, 1884, pp. 133-137 y también en: "Exploraciones y Estudios Hidrográficos de diversos Ríos, Costas, Bahías y Puertos Marítimos y Fluviales de la República Argentina", en: *Memoria de Guerra y Marina de 1884... op.cit.*

⁴² Se refería a la ley de regulación de pesca y faene de pingüinos y extracción de guano de las Costas e Islas patagónicas que estaba a debate y que se promulgó el 9 de octubre de 1880 y derogaba la de 18 de agosto de 1871 de extracción libre. Estaban en marcha los estudios de reconocimiento de los depósitos de guano y fosfatos y los dispuestos por la Ley de Faros y Balizas, que se le habían encargado a la Marina de Guerra. Esta tenía además la función de realizar cruceros y vigilancia para impedir el tráfico ilícito. Cfr. Ley de 9 de octubre de 1880. En: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *Recopilación... op.cit.*, Tomo II, p. 130 (677).

⁴³ Equivalente actualmente al Capitán de Corbeta.

⁴⁴ Hoy un teniente de navío.

mensualmente la subprefectura se calculaba en 517 pesos fuertes.

Por el artículo 3° se dejaba claramente establecido que las subdelegaciones creadas por este Decreto serían regidas por las disposiciones vigentes para las demás subdelegaciones de la República, pero por tener un estatus especial por su ubicación dependerían directamente del Ministerio de Guerra y Marina, y señalaba como anteriormente que el habilitado, es decir el pagador, debería pasar cada mes la planilla de pagosa la Contaduría General.

El artículo 4° autorizaba a la Comandancia General de Marina (entonces el equivalente del Estado Mayor Naval) para la compra de dos embarcaciones adaptables a la navegación de las Costas y de dos falúas para el servicio de los puertos que serán distribuidas en ambas subdelegaciones (Deseado y Gallegos). El artículo 5° y último ordenaba se diese cuenta al honorable Senado del decreto solicitando su aprobación. Estaba firmado por el Presidente Nicolás Avellaneda y su ministro el Gral. Luis María Campos⁴⁶.

Esta primera fundación no prosperó por los sucesos militares y políticos del momento y no llegó a instalarse rápidamente. Se lo hizo finalmente en 1881, ya bajo la presidencia del general Julio A. Roca, por el decreto del 3 de abril de ese año, firmado por éste con su ministro de G y M Gral. Benjamín Victorica. Disponía que quedara establecida la sub-Delegación Marítima de Puerto Deseado. Por el artículo 2° se nombraba Sub delegado al ex capitán de infantería de línea (del Ejército) Nicanor Igarzábal; el ayudante 1° José Navarro; ayudante 2° Pedro Martínez, que se señalan sin grado alguno militar. El personal de marinería debía ser designado por la aún llamada Capitanía General de Puertos⁴⁷.

Para tener una idea cabal de lo que significaban estas soledades patagónicas, basta leer los artículos del Boletín del Centro Naval de esos años, tales como el de Maximiliano Godoy, fechado en junio de 1883 que expresaba:

proverbial es la crudeza del clima en las costas patagónicas y en Deseado, que no hay razón para que sea una excepción, se experimenta la acción terrible del viento y del frío, que empiezan a

⁴⁵ Hoy un teniente de fragata.

⁴⁶Cfr. Decreto del 5 de junio de 1879, en: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *Recopilación... op.cit.*, Tomo II pp. 1102-1103 (643). Campos firmaba en reemplazo de Roca que estaba en la Campaña del Desierto.

⁴⁷Cfr. Decreto del 3 de abril de 1881, *ibídem*, p. 142 (690).

hacerse sentir en el mes de abril, creciendo en densidad hasta agosto.

Los vientos reinan en aquellas costas con una frecuencia extraordinaria, en verano y en otoño el oeste y el sud oeste, terriblemente duro, en invierno el Sud y sus cuadrantes Oeste y Este y en primavera el Norte y el Nor-Oeste... pero su influencia no alcanza mayor distancia de 30 a 40 millas de la costa.

La descripción del puerto la hace como sigue:

Hidrográficamente considerado es esplendido, lo forma una ría de mar que se interna 30/35 millas hacia el Oeste. El canal de entrada con un fondo de 14 brazas mide unos 1,000 metros de anchura más o menos y la ría a medida que se interna se va ampliando su anchura hasta alcanzar en partes no menos de tres millas. Por influjo de las mareas, que suben hasta 19 pies, la corriente de creciente y bajante es de una fuerza poderosa, pues alcanza a correr 5 millas por hora.

El aspecto topográfico es de los más bellos y animados que ofrecen las costas patagónicas, la costa esta bordeada de rocas ígneas, predominando las porfídicas. Las colinas y eminencias del territorio están vestidas de verdes y dorados abundantes pastos y a la vez una variedad de arbustos enanos.

Refiriéndose a la potencialidad de riquezas del lugar expresa: la ría es rica en variedad de pesca fina, posee a cuatro millas de la boca una isla adonde todas las primaveras acuden por millones los pingüinos a efectuar su reproducción, abundan en las aguas del río Deseado los delfines, tiburones, toninas, lobos y rica variedad de mariscos⁴⁸.

Con tono profético señalaba que ningún progreso le era dado esperar a la Patagonia, mientras no se estableciera una línea regular de navegación que pusiera en comunicación con el resto del mundo civilizado “esta solitaria e inmensa porción del suelo argentino”. Quien esto escribía lo hacía con vasto conocimiento, pues fue este mismo capitán de la Armada, quien a fines de 1881 se dirigió con el vapor *Rosetti* a Puerto Deseado, para proceder a la construcción de la Sub-Delegación.

Sin embargo los datos sobre la fundación son sumamente escasos. En la Memoria de Guerra y Marina no se señalan los trabajos de instalación, sólo las listas de revista existentes dan la nómina del personal, por lo que sabemos que dos años después de la instalación, la jefatura era ejercida por Cándido Chanetón, teniendo como ayudante a Ramón Puebla.

⁴⁸ Cfr. MAXIMILIANO GODOY, “Reminiscencias sobre Puerto Deseado”, en: BCN, tomo 1º, 16 de Junio de 1883, pp. 315-319.

El coronel del Ejército Ramón Lista, explorador y futuro gobernador, también describe favorablemente a la zona en su informe a la Memoria de Guerra y Marina de 1884. Señala el descubrimiento del puerto por el marino inglés Thomas Cavendish en el Siglo XVI y que:

La República Argentina no posee otro [puerto] mejor en toda su costa marítima patagónica, Su fondeadero principal está frente a las ruinas de un antiguo fuerte español, ocupado actualmente por los primeros colonos que el Gobierno acaba de enviar a esa apartada localidad... para dirigirse a él sirve de dirección la roca Tower en la parte Sud del puerto. El canal de entrada es limpio y profundo... Las costas son ásperas y sinuosas y forman diversos arrecifes que se internan en las aguas descubriéndose en el reflujo⁴⁹.

Sobre el valor de la zona para la colonización escribe:

Aunque poco caudaloso, el [río] Deseado merece una atención preferente en cuanto se relacione con la colonización de la Patagonia Austral, siendo muy recomendable para la crianza de caballos y vacas.

Pese a ello, la Sub Prefectura tuvo escasa vida, pues fue suprimida y trasladada por el mismo Coronel Ramón Lista al hacerse cargo de la Gobernación del Territorio de Santa Cruz⁵⁰.

LA SUB PREFECTURA DE MARINA DE RIO GALLEGOS

Como se dijo, la subdelegación marítima de Río Gallegos se creó conjuntamente con la de Puerto Deseado, en julio 5 de 1879, bajo los mismos considerandos y con el mismo decreto el PEN determinó el personal para Gallegos fuese: Subdelegado el capitán de Marina, graduado de Sargento Mayor, Eliseo Correa; ayudante 1° el capitán de Marina Juan Bautista Ballesteros; ayudante 2° el teniente de Marina Carlos Méndez. Además de un guardián, 2 timoneles y 12 marineros, todos en igualdad de sueldos con los de Deseado⁵¹.

⁴⁹ Cfr. *Memoria de Guerra y Marina de 1884... op.cit.*, pp. 133-137.

⁵⁰ En 1887, Ramón Lista fue nombrado gobernador del Territorio Nacional de Santa Cruz. Se cuenta que en su viaje inicial, al ingresar en la ría de Puerto Deseado, su buque naufragó. Él partió inmediatamente a caballo cruzando el desierto hacia la capital del territorio: Puerto Santa Cruz, y trajo ayuda para los naufragos. A su llegada, ordenó el abandono de la población y las instalaciones portuarias de Puerto Deseado, por considerar no seguro el puerto.

⁵¹ Decreto ya citado, en: COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, *Recopilación... op.cit.*, Tomo II, pp. 102-103 (643). Además en ERCILIO DOMÍNGUEZ, *op.cit.* tomo 2, p. 592 (1631)

Se autorizó a la Comandancia General de Marina a comprar dos embarcaciones y dos falúas para el servicio de los puertos, repartidas entre las dos subdelegaciones. Los costos de manutención de las subdelegaciones lo ratificó la Ley el 25 de septiembre de 1879 en que se autorizó al PEN a invertir 200.000 \$ fuertes en los gastos que estas requerían para su mantenimiento, juntamente con la Escuadra destinada al Sur⁵².

Pese al decreto de creación y por las mismas razones ya aludidas, la subdelegación de Río Gallegos tardó seis años en ser instalada, lo que se verificó el 18/19 de diciembre de 1885, luego de ser creado el Territorio Nacional de Santa Cruz y con Moyano como Gobernador, y ya en calidad de Sub Prefectura.

Para la instalación se ordenó al aviso *Coronel Murature* que zarpara de Bahía Blanca hacia Santa Cruz, en donde esperaría al vapor transporte *Villarino* -que desde 1880 era el encargado de hacer el tráfico de “paquete” al Sur⁵³-, con el cual se dirigirían al Río Gallegos a proceder a la instalación de la Sub Prefectura. La pequeña escuadrilla estaría a órdenes del comandante del *Villarino*, el teniente coronel de Marina Federico Spurr.

En la subprefectura de Santa Cruz, la expedición recogió materiales y hombres con los que montar las instalaciones, arribando a Río Gallegos el 11 de diciembre. El *Villarino* transportaba además al ingeniero en minas Albertini, destinado a estudiar la aparición de posibles arenas auríferas al Sur del Río Gallegos y en Cabo Vírgenes, lo que hacía sumamente importante la instalación de autoridades nacionales y navales a fin de controlar a los posibles buscadores de oro que se dirigieran allí. Después de tocar en las subprefecturas patagónicas llevándoles apoyo logístico, el *Villarino* puso proa a Río Gallegos, teniendo embarcado al coronel Daniel De Solier, Jefe de la Escuadra que operaba en la zona.

El 18 de diciembre el *Villarino* entraba en Río Gallegos tras lo cual el comandante Spurr ordenó que se reconociese el canal del Río y se sondease a fin de determinar el mejor sitio para anclar y fundar en las cercanías la nueva Sub Prefectura. El sitio elegido ese encontraba diez millas arriba, adonde estaba fondeado el *Murature*, que había llegado antes y había coincidido en que ese era el mejor lugar.

⁵² Ley del 25 de septiembre de 1879 sobre subdelegaciones marítimas. En: *Ibidem*, p. 106 (348)

⁵³ El *Villarino*, arribado en 1880 trayendo los restos del general San Martín, inmediatamente fue encargado de hacer el paquete de Buenos Aires a Bahía Blanca y Carmen de Patagones, ordenado por decreto del 30 de diciembre de ese año. Cfr. ERCILIO DOMÍNGUEZ, *op.cit.*, p. 663 (1737).

Al día siguiente, 19 de diciembre, llegó el Gobernador del Territorio Marítimo Santa Cruz, Capitán de Marina Carlos María Moyano, que venía con caballada y peones para un viaje hasta el Cabo Vírgenes. Ese mismo día comenzó la construcción de las casetas de la subprefectura la que quedó terminada en pocos días. En tanto Moyano, Spurr y Albertini realizaban el viaje a Cabo Vírgenes en estudio de las posibles arenas auríferas. Tras un pormenorizado estudio determinaron que existía un gramo de oro por cada diez (10) kg de arena, lo que representaba un porcentaje muy bajo aunque interesante. Pero los yacimientos se terminaron pronto, no era el oro la verdadera riqueza de la zona.

El siguiente Gobernador del Territorio de Santa Cruz, coronel Ramón Lista, al año de ser nombrado (1888) trasladó la capital del Territorio (que en aquella época también incluía a la Tierra del Fuego) de Puerto Santa Cruz a Río Gallegos, actual capital de la provincia de Santa Cruz. Desde allí entre 1889 y 1892 exploró el oeste del territorio, y descubrió el lago Viedma.

LAS SUB PREFECTURAS DE MARINA DE ISLA DE LOS ESTADOS Y TIERRA DEL FUEGO

Las últimas subprefecturas en ser elevadas fueron las de Isla de los Estados y Tierra del Fuego, que se montaron luego de la firma y ratificación del Tratado de Límites con Chile de 1881, cuando ya estaban claramente especificados los confines de ambas naciones. Para su instalación se montó, como se había hecho en 1878, otra División Expedicionaria al Atlántico Sur, en este caso lo sería al mando del ahora Comodoro Augusto Lasserre, que era desde 1875 comandante de la cañonera *Paraná*.⁵⁴

Como antecedente, en el año 1882 había sido comisionada una Expedición Austral Argentina, que tenía como jefe científico al marino italiano Giacomo Bove. Esta recorrió la Isla de Los Estados y la Isla Grande de Tierra del Fuego haciendo el

⁵⁴ Augusto Lasserre era nacido en Montevideo en 1829. Sobrino del almirante Francisco José Seguí, participó en su juventud en la defensa de Montevideo contra el sitio de Oribe. Estudió luego en el Liceo Naval de Francia y volvió a Buenos Aires en 1850. En 1851 entró en la flota de apoyo del Ejército Grande de Urquiza. Pasó luego a la Escuadra de la Confederación Argentina y fue de los pocos que no cedió ante el soborno porteño de 1853. Participó en los preliminares navales de la batalla de Pavón y tras la derrota de la Confederación entró a la marina mercante en la cual hizo viajes a la Patagonia y a las Malvinas por lo que conocía la navegación al Atlántico Sur y las Malvinas. Luego presentó un informe descriptivo sobre ellas. Se reincorporó en 1874 para reprimir la revolución mitrista tras la cual fue ascendido a coronel de Marina. Se retiró en 1894 y se lo reconoce como el fundador de Ushuaia. Murió

relevamiento de ellas a los fines de la instalación de las futuras subprefecturas.

En ese viaje se tomó conocimiento real, entre varias cosas, del asentamiento de la Misión Evangelizadora Anglicana en la Bahía de Oshovia (Ushuaia) donde se evangelizaba a los naturales en inglés y se hacía flamear una bandera propia con semejanza a la británica. Esto puso en alerta al Gobierno argentino y el presidente Roca y su ministro Victorica aceleraron el envío de una nueva expedición para reafirmar la soberanía e instalar las Sub Prefecturas y levantar los Faros. Luis Piedra Buena planificó la expedición en 1883, pero no pudo participar en ella pues enfermó y falleció el 10 de agosto de 1884.

Piedra Buena primero y luego Bove recomendaron la instalación de un faro en el extremo oriental de la isla, para dar seguridad a la navegación en la ruta del Cabo de Hornos que era la vía de comunicación más usada en el trayecto del Atlántico al Pacífico. Además los buques que navegaban la zona, recalaban en la Isla de Los Estados por agua, madera, además de carne y pesca fresca⁵⁵.

En lo legal, la Sub Prefectura de la Isla de los Estados se constituyó por decreto del 24 de septiembre de 1883, firmado por el presidente Roca.⁵⁶ El mismo fue diligenciado por el Departamento de Marina del Min.de Guerra y señalaba, que habiendo desaparecido las causas que han obstaculizado hasta el presente⁵⁷ la instalación de las Sub-Prefecturas de la Tierra del Fuego y a Isla de los Estados, era indispensable designar el personal militar y material naval que debía concurrir a realizar aquella operación, a la vez que practicar el reconocimiento y estudio de las Costas orientales de la Patagonia. Por ello, el Presidente de la República resolvía, por el artículo 1º, proceder por el Ministerio de Guerra y Marina a la instalación de las

en Buenos Aires en septiembre de 1906. Ver: HORACIO RODRÍGUEZ y PABLO ARGUINDEGUY, *Nómina... op.cit.*

⁵⁵ Los informes y notas de la expedición de Giacomo Bove, se publicaron en las Memorias de Guerra y Marina, en los tomos correspondientes a la Armada y los de estudios e informes hidrográficos, de los años 1883 y 1884 ya citados en notas anteriores.

⁵⁶La isla de los Estados había sido concedida en propiedad a don Luis Piedra Buena por el estado argentino con fecha 6 de octubre de 1868 (Ley N° 269), como reconocimiento a sus tareas humanitarias y su afirmación de la soberanía argentina en los mares australes. un año después (1869) Piedra Buena hizo construir un refugio en la bahía *Rockery Penguin* para actividades de explotación. Años después (1873) instaló una caldera para fundir grasa de pingüinos. Pero durante una tempestad su barco, el *Espora*, fue destruido en una bahía, y para volver a la civilización debió construir con los restos el cúter *Luisito* y retornar al continente americano. Lo curioso es que en 1884, la isla seguía siendo propiedad de Piedra Buena y recién en 1912 el estado argentino la compró a los herederos. Luego en 1936 por Decreto del presidente Agustín P. Justo la isla pasó a dominio de la Armada Argentina.

⁵⁷ Es decir por la firma del Tratado de 1881.

subprefecturas Marítimas creadas por la Ley de Presupuesto, en la Isla de los Estados y Tierra del Fuego.

A este fin se destinaban en principio a la cañonera *Paraná*, el buque escuela de marineros, *corbeta Cabo de Hornos*, el transporte *Villarino*, y el cúter *Santa Cruz*, los que deberían obrar bajo el mando militar del coronel de la Armada Augusto Lasserre.

Una Comisión compuesta del Prefecto Marítimo Don Carlos A. Mansilla, el jefe de la expedición militar coronel Lasserre y el sub-prefecto del Puerto de Santa Cruz Capitán Carlos María Moyano, debía proponer a la brevedad al ministerio la adquisición de todos los elementos que fueran indispensables para el servicio y mejor organización de las referidas subprefecturas. Esta comisión, aclaraba el siguiente artículo 4° estaba facultada para adoptar todas las medidas que respondieran más eficazmente al reclutamiento del personal subalterno de que debían ser dotadas, procediendo desde luego a contratar el local conveniente para su alojamiento interino, y a elevar los pedidos de provisiones y demás útiles necesarios⁵⁸.

Al tiempo de enrolarse los marineros, recibirían dos meses de sueldos y otros dos al emprender el viaje. Dado caso que fuere posible tomaran por base del personal subalterno aquellos marineros de la escuela, de la *Cabo de Hornos*, que fueran indicados por el director de la misma. Además, según lo que se ordenaba por decreto del 19 de abril último, el estado mayor dispondría que los ex alumnos de la Escuela Naval que se encontraran en los buques surtos en el puerto de la Capital y aquellos oficiales que serían seleccionados oportunamente, se embarcasen para ser distribuidos en los buques expedicionarios. Se aclaraba que la conducta y servicios que prestasen en la expedición se tendrían en cuenta para las promociones respectivas al finalizar la expedición.

El artículo 7° disponía que independientemente de los objetos de la expedición que se relacionan con la instalación de las Sub Prefecturas, el jefe de ella, auxiliado por los comandantes de los buques a sus órdenes, debía hacer estudios sobre faros y balizas y al propio tiempo practicar reconocimientos de los depósitos de guano, fosfatos, salitres, etc... así como los puntos apropiados para la pesca y el faene de pingüinos en las costas marítimas de la Patagonia y la Tierra del Fuego. Para este último cometido, el

⁵⁸ El detallado informe del capitán Carlos M. Moyano, junto con el de G. Bove, están publicados en la *Memoria de Guerra y Marina de 1884... op.cit.*, pp. 193-204.

Ministerio del Interior debía hacer una relación de las concesiones que se habían hecho dentro de los términos de la ley del 9 de octubre de 1880, sobre extracción de los productos naturales de las costa Patagónica, para que llevara y tuviera conocimiento el jefe de la expedición. Todo estaba firmado por el Presidente Roca y su Ministro de Guerra Benjamín Victorica⁵⁹.

Por otro decreto de igual fecha (24 de Setiembre de 1883) complementario del relativo a la instalación de las Sub-Prefecturas, y atento a la propuesta de la Prefectura Marítima, se nombraba para desempeñar el puesto de Sub- Prefecto de la Isla de los Estados al Comandante del cutter del mismo nombre, Teniente de la Armada, D. Félix Paz⁶⁰.

La zona sur de la Patagonia se hallaba casi despoblada y no existía una ocupación efectiva mas allá del estrecho de Magallanes y esto había sido aprovechado por terceras naciones, continentales o no, para realizar ocupación de ambas márgenes del Estrecho y/o tentar la ocupación o instalación de colonias en la Isla Grande Tierra del fuego. Esto ya se ha visto, no era ignorado por el Presidente Roca, ni tampoco por los legisladores que lograron imponer en la Ley del Presupuesto Nacional, el “pequeño gasto” para la instalación de las subprefecturas al Sur del Estrecho de Magallanes. Esto puede confirmarse en la sesión de la cámara de diputados del 4 de octubre de 1882 en la que se reclamaba la instalación de las subprefecturas: “por razones políticas, por razones de necesidad nacional y por una necesidad de humanidad.”

Como se ha señalado, la zona de la actual Ushuaia se hallaba ocupada por la Misión Evangelizadora de la *Sociedad Evangélica Anglicana*, dirigida por el Revdo. Thomas Bridges, que se encontraba allí desde 1869, proveniente de las Malvinas. Antes había habido una misión en Cañadón de Misioneros en Santa Cruz⁶¹.

⁵⁹ Cfr. COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE; *Recopilación... op.cit.*, Tomo II, p. 191 (757), ver además la *Memoria de Guerra y Marina de 1884... op.cit.*, que contiene toda la documentación emanada sobre y por la Expedición Lasserre.

⁶⁰ Cfr. *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina de 1884... op.cit.*, p. 93.

⁶¹ Un resumen sobre la labor misionera anglicana puede verse en: Raúl Rubiolo: “Breve Reseña de la obra de la Iglesia Anglicana en el Sur de la República Argentina:” en la web en: <https://historiadelartheylacultura2012.files.wordpress.com/2012/03/rubiolo-la-iglesia-anglicana-en-la-patagonia.pdf>. También, ERIC MORALES SCHMUKER: “Las misiones anglicanas y la colonización galesa en el sur argentino: una aproximación a la situación socio-religiosa de los territorios patagónicos, ca. 1840-1883”, en: *Historia Política*, Disponible en: http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/prottestantismo_morales%20schmuker.pdf. Ver además: CAYETANO BRUNO, *La Evangelización de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*, Rosario, Ed. Didascália, 1992. E *Historia Marítima Argentina*, *op.cit.* tomos VII y VIII, capítulos sobre Patagonia e Islas

Según contó la última sobreviviente de la misión, la Sra. Eleonora Britten de Lewis, esposa de uno de los fundadores de la misma, los misioneros provenían de Londres con un objetivo evangélico: cristianizar y educar a los indígenas fueguinos. Con esa intención se dirigieron primero a las Islas Malvinas, colonia británica, y de allí a la zona de la hoy Ushuaia, donde instalaron la misión, catequizaron a los indígenas y por supuesto les enseñaron a hablar inglés a la vez que enarbolaban en la misión una bandera propia con la *Union Jack*⁶².

No era de extrañar que detrás de la pacífica y cristiana tarea de ganar almas para Cristo, se encontrara la mano protectora de la Gran Bretaña para proteger y custodiar a sus ciudadanos en esas lejanas tierras ante cualquier ataque de los naturales o algún intento de expulsión por parte de las naciones con legítimos derechos en la zona. En épocas anteriores al canal de Panamá el estrecho de Magallanes y la ruta del Cabo de Hornos, eran de fundamental importancia para el comercio marítimo mundial. Y no venía de más poseer otras colonias o enclaves en la zona, aparte de esa llave del Atlántico Sur que eran las Islas Malvinas.

Lo cierto es que con la presencia de los vecinos trasandinos al Sur del Estrecho, pero cuyos confines ya habían quedado delimitados; y de la Misión Anglicana de Ushuaia, la soberanía argentina en la zona corría riesgos sino se realizaba un acto de presencia y posesión efectiva, que dejase claro cuál era la nacionalidad de los territorios. La Isla de los Estados era utilizada, además, como base para las incursiones ilegales de los pesqueros, cazadores de focas, pingüineros y loberos, que saqueaban las riquezas naturales del Atlántico Sur sin ningún control ni beneficio para la Nación.

El 20 de diciembre de 1883 en acuerdo de ministros se aprobó la compra de los elementos necesarios para la instalación de las subprefecturas, el faro y los demás cometidos de la empresa y se expresaba que “el alistamiento de la expedición es de inapelable urgencia”⁶³.

Malvinas.

⁶² Sobre la vida de la Misión de Ushuaia y la familia Bridges ver: LUCAS BRIDGES, *El último confín de la tierra*, Buenos Aires, Emecé, [1952] 2000.

⁶³ Cfr. COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE; *Recopilación... op.cit.*, Tomo II, p. 199 (771).

La expedición zarpó en marzo de 1884. Iba formada por la cañonera *Paraná* como buque insignia, el vapor transporte o aviso *Comodoro Py*⁶⁴, los cúteres *Patagones*, *Santa Cruz* y *Bahía Blanca*, el transporte *Villarino* y la corbeta escuela *Cabo de Hornos*, el buque que fuera de Piedra Buena⁶⁵. El comodoro Lasserre, hablaba inglés y francés, había navegado la zona y conocía Malvinas, como ya se ha señalado.

La expedición llegó a Puerto San Juan el 18 de abril de 1884, tal como informó días después Lasserre a Buenos Aires⁶⁶. Inmediatamente comenzaron los trabajos para la construcción del faro, mientras los buques menores recorrían la isla en observaciones y relevamientos hidrográficos. Lasserre renombró el lugar como San Juan del Salvamento.⁶⁷ En su carta al ministro le decía:

Me es satisfactorio... manifestar a V.E. que el orden, la disciplina y la más completa armonía reinan en esta división, lo que es un augurio del más completo y feliz éxito en las operaciones que ella tiene que ejecutar.

Hubiera deseado decir a V. E. que los trabajos se encuentran más adelantados de lo que en realidad están, pero la demora en la reunión del personal y de todos los elementos y materiales de que debo disponer por una parte, y por otra las dificultades surgidas por razón del clima así como del terreno, me han hecho perder preciosos días en preparativos de todo punto necesarios para la más fácil y rápida terminación de los trabajos que deben realizarse.

Hoy, más que nunca, puedo garantizar a V. E. que todo se hará y se hará bien, pues cuento para ello con la mejor voluntad por parte de todos, en quienes he hallado un serio empeño en coadyuvar a la realización de esta importante obra de humanidad y progreso que honrara sin duda alguna al Gobierno que la ordenó.

Esperare con ansiedad el regreso del *Villarino* para volver a hacerme a la mar y proseguir el

⁶⁴El comodoro Py acababa de fallecer el 22 de febrero de ese año, con 65 años y se decidió homenajearlo con este buque. Este era una ex torpedera italiana, utilizada en el comercio del Río de la Plata, con el nombre del "Plata". Fue comprada por decreto del 15 de marzo de 1884. Su adquisición obedeció a la necesidad de contar con una unidad más para integrar la expedición al Atlántico Sur. Se lo alistó en el Riachuelo, de donde zarpó bajo el comando del Teniente D. Carlos Méndez, el 17 de marzo, rumbo al Sur, para integrar la expedición Lasserre haciendo escalas en Carmen de Patagones, Santa Cruz, San Juan de Salvamento y San Sebastián, quedando de estación en Ushuaia. prestó servicios hasta 1889, en que fue vendida para el servicio civil con Punta Arenas. Cfr. PABLO ARGUINDEGUY, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, tomo IV, Buenos Aires, 1972, pp. 1623-1625.

⁶⁵ Quien en un principio había sido seleccionado como Jefe de la Expedición, pues nadie conocía mejor que él la zona y era el "propietario" de Isla de los Estados, pero, como se dijo falleció prematuramente poco tiempo, antes por lo que no pudo comandar ni participar. La elección entonces recayó en Lasserre.

⁶⁶ Nota del comandante de la División Expedicionaria al Atlántico del Sud, comodoro Augusto Lasserre al Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Dr. D. Benjamín Victorica, desde San Juan del Salvamento, en Mayo 14 de 1884. Cfr. *Memoria de Guerra y Marina de 1884... op.cit.*, pp. 93-95.

⁶⁷ Orden de la División Expedicionaria de fecha 29 de abril de 1884, firmada por Lasserre imponiéndole el nombre de San Juan del Salvamento. Cfr. *Ibidem*, p. 99.

desempeño de la comisión que se me ha confiado, pues cuando ese buque vuelva a este puerto, hallara la División lista a salir y terminados ya todos los trabajos en el. Dios guarde a V. E. - *Augusto Lasserre*⁶⁸.

Luego se iniciaron las tareas de construcción de los edificios de la subprefectura, que fue inaugurada el mismo día en que se encendía el Faro, el 25 de mayo de 1884 en conmemoración de la fecha Patria. Lasserre envió el Acta de inauguración del Faro al Ministro de GyM, Gral. Benjamín Victorica y por carta relató la construcción de las instalaciones y el encendido de la iluminación del Faro:

En el Puerto de San Juan del Salvamento, en la Isla de los Estados, a veinte y cinco de Mayo del año mil ochocientos ochenta y cuatro, reunidos los señores Jefes y Oficiales de la División Expedicionaria al Atlántico del Sud y de las Sub-Prefecturas Marítimas de esta Isla y de la Tierra del Fuego, que suscriben y... en presencia de la marinería de los buques que se encuentran en el puerto y de las Sub-Prefecturas nombradas, el señor Jefe de la División, Coronel D. Augusto Lasserre, declaró al pie del mástil, donde acaba de izarse el pabellón argentino; solemnemente inaugurado el Faro que por orden del Excmo. Gobierno de la Nación ha colocado esta División Expedicionaria sobre el promontorio que forma la punta N. 0. a la entrada de este puerto, [a] doscientos pies de altura sobre el nivel del mar y a los 54° 4 ' 24" latitud Sud y 63° 47' 01" longitud Oeste de Greenwich⁶⁹.

El Jefe de la División manifestó que al elegir este día para el acto de inauguración del Faro, de tanta trascendencia para el crédito de la República, había tenido el propósito de tributar un humilde homenaje a la memoria de los que 74 años antes dieron “el primer grito de independencia que nos enseñó a amar la libertad, con cuyo ejemplo e inspirado en sentimientos patrióticos y progresistas, el actual Gobierno de la Nación ha llevado a cabo la obra, de la que hemos sido ejecutores”⁷⁰.

Las construcciones fueron levantadas sobre una pequeña meseta desmontada al fondo de una ensenada en una superficie de mil metros cuadrados, y frente a la barranca. Constaba de cuatro edificios para las oficinas y habitaciones. Se llegaba por una escalera de pino de tea, de 43 pies de altura por 9 de ancho extendida sobre la barranca cortada en plano inclinado y sobre robustos troncos de árboles del mismo

⁶⁸ *Ibidem*, p. 98.

⁶⁹ El Acta señalaba que el Faro estaba compuesto de nueve lámparas, alimentada cada una diariamente por un kilogramo de aceite de Colza, con su correspondiente reflector cada una y enfocadas todas en un gran reflector común, abrazaba un sector de noventa y tres grados, determinado hacia el Norte 52° Oeste y Norte 41° Este (rumbos magnéticos). Desarrollaba un rayo de luz de 14 a 15 millas. Iluminando por debajo de la capa nublada que envolvía la zona casi constantemente. *Ibidem*, pp. 95-98.

⁷⁰ *Ibidem*.

paraje. La escalera llegaba a un muelle de piedra de 54 mts. de largo por 3 de ancho, al cual, con la marea más baja, se atracaba para descargar sin ninguna dificultad.⁷¹ A esto se sumaba el edificio circular del faro, donde éste estaba en alto sobre un mástil a unos 75 pies de altura (24 metros)⁷². Se tomaron todos los recaudos para que el faro no dejara de alumbrar en ningún momento y sirviera de guía permanente a los marinos que navegasen por aquella zona. Una vez conocida la efectividad de la instalación, la Prefectura General de Puertos dispuso la impresión de un aviso a los marinos de todo el mundo informando de la existencia del faro y las subprefecturas de los Estados y Ushuaia, para el auxilio de los náufragos. La subprefectura instalada dio comienzo a su tarea generando por su ubicación y soledades una serie de leyendas y se la considera fuente de inspiración de Julio Verne para su libro *El Faro del fin del Mundo*⁷³.

LA SUB PREFECTURA DE TIERRA DEL FUEGO - USHUAIA

La misma expedición destinada a la fundación de la sub-prefectura de la Isla de los Estados, tenía la misión, como se ha dicho, de levantar la de la Tierra del Fuego, cercana a la Misión Anglicana de Ushuaia. En el decreto del presidente Gral. J.A.Roca y su ministro B. Victorica, se daba nacimiento a ambas prefecturas y se ordenaba la formación de una comisión para determinar el mejor punto para la instalación de cada

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² Las descripciones sobre el Faro original difieren. Según el propio Lasserre en carta al ministro del 28 de julio, dice que el edificio del Faro era “un gran edificio circular de 11 metros de diámetro por 6 1/2 de altura hasta el vértice del agudo cono que forma el techo. Un sólido mástil de 75 pies de altura, enterrado y asegurado convenientemente con vientos de cabo de alambre atraviesa todo el edificio y sirve de eje al tambor y grada donde se coloca el juego de luces cuya combinación forma el Faro, comprendiendo además ese edificio las habitaciones de los hombres encargados de su cuidado y los gabinetes donde, en estantes se colocan los tubos, vidrios y demás utensilios para el servicio reglamentario, el laboratorio y la despensa, dando a entender que el faro estaba fuera sobre un mástil de unos 25 metros. Cfr. nota de Lasserre en Memoria de GyM 1884, op.cit. Por su parte el historiador de Tierra del fuego, Carlos P. Vairo dice que el faro era una casa de madera de lenga (roble de Tierra del Fuego) de 16 lados, y de 5 m de alto (algo más de 6 m incluyendo la bola de metal de vista diurna) por 9 m de diámetro. El tejado era circular y recubierto de lona impermeable. El equipo luminoso eran las 9 lámparas fijas de queroseno colocadas detrás de unas ventanas cuyos cristales hacían de lentes de Fresnel. Cfr. el estudio del faro hecho por CARLOS PEDRO VAIRO, *La Isla de los Estados y el Faro del Fin del Mundo*, Buenos Aires, Ed. Zagier & Urruty Publications, 1998, pp.79-94. En fotos antiguas puede verse el mástil alto con la luz.

⁷³ Según el artículo ya señalado del BCN en 1893, en sus primeros 10 años de vida, desde el faro se avistó el paso de 2.435 buques calculándose que ellos habían desplazado unas 2.100.000 toneladas y pasado a bordo unas 60.000 personas. Esto sólo los avistados desde el faro, rumbo Sur y de ida (hacia el Cabo de Hornos). Y la subprefectura rescató 221 náufragos de 13 naufragios, equivalentes a unas 12.622 toneladas. Muchos señalan la labor humanitaria de la subprefectura y el faro, pero hay algunos que también culpan al faro de causar por mala ubicación los propios naufragios. Por ello habría sido trasladado a Isla Año nuevo en 1902. *Ibidem*.

una de ellas.

Luego de terminar con la instalación de la Isla de los Estados, la expedición zarpó con la *Paraná*, el *Villarino*, el *Comodoro Py* y el *Patagones*, rumbo al canal de Beagle; dejando en la subprefectura de San Juan del Salvamento al *Santa Cruz* y el *Bahía Blanca*. Dejó a cargo interino de todo al capitán Villarino, porque el titular Capitán Méndez, iba con el a Tierra del Fuego⁷⁴.

En un principio se había decidido la instalación de la subprefectura de Tierra del Fuego en la Bahía Buen Suceso –como lo habían sugerido C.M. Moyano y G. Bove–, pero al arribar la expedición de Lasserre a los canales fueguinos, consideró éste Jefe que el mejor lugar sería la bahía de Oshovia o Ushuvia, como se denominaba entonces siguiendo el topónimo indígena, la zona donde se levantaba la ya referida Misión Anglicana, que ya estaba poblada y a la que había que dar protección y auxilio. Llegaron los buques el 28 de septiembre. Ni bien los vieron llegar y anclar, los miembros dirigentes de la misión pidieron subir a bordo.

Haciendo uso de sus facultades como comandante de la expedición, Lasserre ordenó la construcción de las habitaciones de la subprefectura en las cercanías de la misión, para lo cual se dirigió al superintendente de la misma, el reverendo Thomas Bridges, a los fines de informarle de las intenciones del Gobierno Argentino y el deseo de este de brindar apoyo y protección a la colonia evangelizadora instalada en territorio argentino⁷⁵.

Al mismo tiempo que se levantaban los edificios de la nueva base, que quedaron alzados para el 10 de octubre, varios oficiales exploraban los canales de esa parte del inmenso archipiélago bordo del buque *Comodoro Py* adquiriendo conocimientos prácticos de esos parajes y acompañados de guías indígenas de la zona como conocedores de los canales e islas. En sendas cartas al Ministro de Guerra, el comodoro Lasserre informó de los acaecimientos de la expedición y la fundación de la subprefectura, tal cual como la había hecho con la de la isla de los Estados⁷⁶.

La subprefectura de Tierra del fuego fue solemnemente inaugurada el domingo

⁷⁴ Nota de Lasserre al Ministro de fecha noviembre 15 de 1884. Cfr. *Memoria de Guerra y Marina de 1885*, Buenos Aires, La Pampa, p. 503.

⁷⁵ La nota de Lasserre estaba fechada el 29 de septiembre de 1884 y se insertó en la Memoria de 1885, como anexo A, a pagina 509.

⁷⁶ *Ibidem*.

12 de octubre de 1884, que además del ser el “Día de la Raza” de entonces, era el aniversario de la asunción del mando presidencial por el Gral. Roca. Al acto concurrieron la totalidad de los miembros de la Expedición así como los pobladores y autoridades de la misión evangelizadora, todos los cuales firmaron el acta respectiva, que fue remitida a Buenos Aires y publicada en la Memoria de Guerra y Marina para el año 1885⁷⁷.

Al día siguiente de la instalación, el comodoro mandó por nota al superintendente de la misión un faro con el combustible necesario para su iluminación y los enseres correspondientes, para que fuera colocado en el punto convenido y así servir de guía a los “desgraciados náufragos que necesiten de los socorros que se encuentran en esta bahía”. También le adjuntó el reglamento sobre el uso de la bandera nacional y los pabellones de naciones amigas y, por las dudas, las piezas de lanilla celeste y blanca para la confección de las banderas argentinas, ya que estimaba que la misión no tendría⁷⁸.

El reverendo Bridges agradeció amablemente los regalos y se comprometió a colocar el faro en una posición visible de su estación. Igualmente sobre la lanilla para las banderas señaló que:

Las que usaremos con agrado por ser las de un gobierno establecido y especialmente por la instalación de la Sub-Prefectura, que nos trae asistencia muy material de todo género y comunicación a vapor regular y frecuente con el mundo⁷⁹.

Destinado como subprefecto el teniente de marina D. Carlos Méndez, Lasserre redactó y le entregó las instrucciones sobre cómo debía proceder a la posesión de esa parte extrema del territorio nacional y, sobre todo, cuál debía ser su relación con la Misión y con los indígenas catequizados. Ningún miembro de la subprefectura podía pasar los límites de la Misión, que eran delimitados por un arroyo al W de la Sub-Prefectura, sin permiso expreso de los misioneros. Debían atenderse todas las quejas de quien fuera de la misión o los habitantes naturales, por abusos o tropelías, que si eran comprobados, debían castigarse severamente. El trabajo personal de los indígenas debía

⁷⁷ Cfr. *Memoria de Guerra y Marina de 1885... op.cit.*, p. 510, anexo B del informe de Lasserre.

⁷⁸ Nota de Lasserre a Thomas Bridges, fechada en Ooshovia (sic) octubre 13 de 1884, *Ibidem*, p. 519, anexo E.

⁷⁹ Carta de Thomas Bridges a Lasserre del 29 de octubre de 1884. Cfr. *Ibidem*, p. 520 (en inglés) y 522-523 traducción. También agradeció los reglamentos de ceremonial y banderas y la autorización a

ser debidamente remunerado y sólo con permiso de los misioneros. Estab prohibido el tráfico de bebidas espirituosas⁸⁰.

Luego de dejar todo en condiciones y armado, Lasserre con la “Paraná” y el *Comodoro Py*, zarpó por el canal Beagle en dirección al Pacífico y la entrada del Estrecho rumbo a Punta Arenas, adonde llegó el 28 de octubre. Allí además de aprovisionarse, tomó contacto con el gobernador de esa región chilena, que los recibió muy amablemente, para informarle de la existencia de las nuevas subprefecturas para conocimiento de los navegantes, que de ese lugar hiciesen la ruta del Cabo de Hornos o del Canal de Beagle.

Igualmente dejó como representantes, proveedores y encargados de recibir las cargas marítimas y la correspondencia destinadas a las nuevas subprefecturas a la firma comercial Wehrhahm & Co. agentes de la Compañía del Pacífico –hasta que se instalase un servicio propio de Paquetes o buques de la Armada-. El aviso *Comodoro Py*, fue comisionado por Lasserre para hacer el servicio entre Punta Arenas, Isla de los Estados y Canal Beagle, quedando de estación en Ushuaia⁸¹.

Tras la visita oficiosa al territorio chileno la expedición retronó a la Capital haciendo escala en las demás subprefecturas, con las mismas intenciones de informar sobre la existencia y ubicación de las nuevas. Llegó en la *Paraná* al puerto de Buenos Aires, el 15 de noviembre de 1884⁸².

La instalación de Ushuaia quedaba así constituida como polo de civilización y soberanía además de –como la de Isla de los Estados- prestar servicios humanitarios a los naufragos y a las embarcaciones que realizaban aquellas arriesgadas travesías. Para el servicios y patrullados de los canales que hizo el aviso *Comodoro Py* el que prestó útiles auxilios durante varios años.

nombre del PEN para que continuasen los habitantes la caza de lobos y demás que era su modo de supervivencia. Sin duda debió consultar antes la respuesta con los otros miembros ingleses de la misión.

⁸⁰ Cfr. *Memoria de Guerra y Marina de 1885... op.cit.*, anexo C instrucciones sobre el faro, págs. 512/514 y las instrucciones sobre la relación con la misión, como anexo D, pp. 516-518.

⁸¹ *Ibidem*, pp. 505-506.

⁸² *Ibidem*. Mientras todo esto ocurría en el sur, se le daba marco legal en buenos aires, ya que el 16 de octubre de ese año (1884) se promulgó la Ley N° 1532 de *Organización de los Territorios Nacionales*, que subdividía las anteriores y creaba en su artículo 6 a la: «Gobernación de la Tierra del Fuego», con sus límites naturales según el tratado del 23 de julio de 1881, y además la Isla de los Estados.

A MODO DE CONCLUSIONES

La creación, fundación e instalación de las Sub-delegaciones, luego subprefecturas de Marina de la Patagonia constituyeron una labor de afirmación de la Soberanía Nacional en la Región Austral llevada a cabo por la Armada Argentina de forma orgánica y reglamentada, con fines claros y para nada ajenos ni separados de su accionar como institución tutelar del Mar Argentino y de la Nación.

Puede decirse que la labor de las subprefecturas fue imperceptible por el escaso tráfico marítimo de aquellos años por la zona, pero no era tan escaso ni tan imperceptible. Es cierto que varias de ellas tuvieron una vida corta y se desactivaron a los pocos años, los faros y algunos elementos e tornaron obsoletos ante el avance tecnológico, pero fueron modernizados cada vez que fue posible y siguen hoy prestando servicios en las mismas localizaciones, aunque obviamente no son los mismos faros.

Pero es indudable que las Sub-Prefecturas de Marina de la Patagonia cumplieron una labor civilizadora y de ellas y por ellas nacieron varias de las hoy pujantes capitales y ciudades/puertos patagónicas; pues suministraron la vida necesaria y la periódica comunicación con el mundo que necesitaban los pequeños asentamientos humanos y las colonias no desaparecieran. Por sobre todo a su existencia se deben la completa ocupación efectiva de las tierras y costas patagónicas y su inclusión definitiva en el territorio de la Nación Argentina, evitando que se perdiesen en favor de terceras potencias, continentales o extra continentales, en plena época del colonialismo europeo.

Al respecto de su movimiento comercial marítimo y la verdadera misión y objetivo de su fundación y mantenimiento, la memoria de la propia Prefectura General Marítima del año 1887, la que entonces era un organismo administrativo auxiliar y dependiente de la Armada, señalaba con referencia a las sub-prefecturas del Sur, además de las carencias y necesidades, que:

Deseado, Santa Cruz, Rio Gallegos, Buen Suceso [por Ushuaia], Isla de los Estados, todas estas Sub-prefecturas no tienen movimiento marítimo alguno y su instalación responde a ejercer acto de Soberanía y a prestar auxilio que demanden los buques que allí arriban lo cual han hecho satisfactoriamente, mereciendo honores y demostraciones de gobiernos extranjeros.

Es decir que reconoce el verdadero objetivo por el cual fueron fundadas e instaladas, por orden del PEN y del Ministerio de Guerra y Marina, con personal de la

Marina de Guerra, por medio de divisiones expedicionarias navales militares surcando los mares australes y en medio de las soledades patagónicas. No como agencias marítimas, ni dependencias de policía portuaria. Si no con una función mucho más elevada: la Soberanía Nacional y la Humanidad.