

XIII Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos

Ushuaia – 28, 29, 30 y 31 de octubre de 2013



DE LA CARBONERA AL POLO LOGÍSTICO ANTÁRTICO

Prof. Hugo A. Santos¹

En la ciudad de Ushuaia, actualmente se está avanzando en la concreción de un Polo Logístico Antártico. Esta noticia no debería sorprender, si tenemos en cuenta que esta ciudad se encuentra a “solo” mil cien kilómetros de la Antártida; y que también numerosos cruceros turísticos hacen escala aquí, antes de emprender la etapa final de su viaje hacia la Antártida.

Pero lo que sí puede llamar la atención es que Ushuaia ya era una estación de aprovisionamiento (de eso se trata en definitiva un Polo Logístico) de expediciones que, a fines del siglo XIX y principios del XX, se dirigían a la Antártida.²

En esa época, eran pocas las regiones inexploradas y desconocidas del globo terrestre. Sólo las tierras polares, y especialmente las del Sur, guardaban grandes secretos para descubrir y misterios que resolver para la ciencia.

El Sexto Congreso Internacional de Geografía, realizado en Londres en 1895, finalizó sus sesiones declarando que la exploración de las regiones antárticas era el “punto de interés

¹ Área de Ciencias Sociales, Museo del Fin del Mundo. Dirección Provincial de Museos y Patrimonio Cultural. Secretaría de Cultura. Gobierno de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

² Agradezco la colaboración de la Lic. María Regina Silva; y de la Lic. Silvia Tale y Arch. Adriana Capagli, del Archivo Histórico del MFM.

geográfico más importante” que quedaba por emprender. En atención a esta resolución, recomendó a las sociedades científicas de todos los países que la tarea fuera emprendida antes de terminar el siglo.

Posteriormente, el Séptimo Congreso Internacional de Geografía, que tuvo lugar en Berlín en 1899, insistió en el conocimiento de las regiones antárticas y la necesidad de llevar a cabo tres expediciones en los mares que la circundan, para realizar estudios coordinados, en especial de meteorología y magnetismo.

El gobierno argentino decidió cooperar en esta empresa de exploración, con la construcción de un observatorio magnético y meteorológico en las Islas de Año Nuevo. El alma de esta empresa fue el entonces teniente de navío Horacio Ballvé.

Pero otra cooperación importante y no valorada en su justa medida, que prestó nuestro país a la exploración antártica, fue el aprovisionamiento de los buques que iban a emprender dicha extraordinaria empresa. Este trabajo se centra en el papel que tuvieron, tanto Ushuaia como Lapataia, en la logística aportada a algunas de las expediciones antárticas.

Un factor importante en materia de aprovisionamiento, teniendo en cuenta el desarrollo tecnológico de la navegación para fines del siglo XIX y comienzos del XX, era el carbón, necesario para alimentar las calderas de las naves. La limitada capacidad de almacenamiento de este combustible mineral en los buques que navegaban grandes distancias, hacía necesario el reaprovisionamiento durante el viaje.

Tierra del Fuego poseía carbón. De ello da fe el Libro de Registro de Minas, que se encuentra en el Archivo Histórico del Museo del Fin del Mundo (MFM), donde se pueden apreciar las numerosas solicitudes de permisos de exploración o cateo en todo el Territorio Nacional, como por ejemplo (y para no aburrir con detalles demasiado extensos) la solicitud de Pedro Gartland de una mina de carbón en bahía Sloggett, en 1897.³ Dicha bahía es también conocida por los lavaderos de oro.

Pero en realidad se trataba de lignito, una variedad de carbón que tiene en su composición entre un 55 y un 75% de carbono. Si bien es superior en calidad a la turba, tanto la hulla, como la antracita, lo superan; por lo cual esa explotación no se llevó a cabo.

También conocemos la inquietud de los primeros gobernadores, a fin de desarrollar actividades económicas rentables, que permitieran la instalación de población permanente, para que la afirmación soberana realizada por el Gobierno Nacional con la inauguración de la Subprefectura Marítima de Ushuaia, el 12 de octubre de 1884, se viera complementada con el surgimiento de poblaciones pujantes que reforzaran ese acto.

En el Archivo Histórico del MFM, se puede encontrar la nota remitida por el gobernador Cornero a Dirección Nacional de Bosques, donde informa el envío de muestras de carbón vegetal, a fin de estudiar la calidad del mismo. Desconocemos el resultado de dicho estudio.

Paralela al despliegue de las expediciones antárticas mencionadas, se desarrollaba una situación conflictiva con la hermana República de Chile, por la cuestión limítrofe, sólo resuelta parcialmente por el Tratado de Límites de 1881.

Es así que ambos países inician una carrera armamentista, con la compra de varias naves de guerra. Un papel importante para nuestro país, le cupo al ministro de Marina. El historiador Laurio H. Destefani señala al respecto: “Es indudable que la acción que había desarrollado el comodoro Martín Rivadavia fue el motor que creó la Marina en 1902. La realización de una actividad prebélica extraordinaria, con los buques alistados al máximo, trabajo continuo de los talleres, reparaciones a fondo, adiestramiento para el combate e incluso la acumulación de 140.000 toneladas de carbón, el combustible de entonces, municiones y pertrechos, al mismo

³ Terbeck, Augusto *El descubrimiento de minerales en la Tierra del Fuego*, en revista “Karu Kinka”, Cuaderno Fueguino N° 21 y 22, octubre de 1977.

tiempo que dura prueba y sacrificio demostraron que éramos capaces de alcanzar el nivel que la situación requería.”⁴

De importancia para el presente trabajo es la mención de “la acumulación de 140.000 toneladas de carbón, el combustible de entonces” que realiza la Armada argentina. ¿De dónde era ese carbón? ¿Dónde se depositó esa cantidad de combustible?

Partiendo de Buenos Aires y a lo largo de la extensa costa atlántica argentina, se construyeron depósitos o se instalaron pontones para acumular el carbón, a fin de aprovisionar a los buques de la Armada Nacional en caso de conflicto. En la Gobernación Territorial de Tierra del Fuego, se construyó una carbonera en bahía Lapataia y se destinó el [pontón Tiempo](#) para el depósito de dicho combustible sólido mineral. Ese es el origen de la carbonera de Lapataia: un posible conflicto militar, derivado de las desavenencias de límites entre dos naciones hermanas.

El carbón era inglés, importado principalmente de Cardiff. No debería asombrarnos, ya que en nuestro país se estaba desarrollando en ese entonces el modelo agro-exportador, con una clara relación de dependencia hacia Gran Bretaña. Y si bien el explorador Alcides Mercerat había señalado la existencia de carbón en Río Turbio a fines del siglo XIX, no se realizará la prospección del lugar hasta 1943. Este carbón británico fue llevado a Tierra del Fuego mediante los transportes navales, de los que podemos destacar el [transporte Río Santa Cruz](#), el [transporte Guardia Nacional](#) y el transporte *Chaco*.

El buque transporte *Río Santa Cruz*, realiza su primer viaje de importancia en 1896, dos años después de su adquisición, llevando 1.000 toneladas de carbón para formar un depósito para la escuadra en la bahía Lapataia. Este es el inicio de la carbonera.⁵ Es interesante acotar que el comandante de dicho buque era -entonces- el Teniente de Navío Juan Noguera, de amplia experiencia en nuestras costas, ya que había participado -siendo guardiamarina- del segundo viaje de exploración de la Tierra del Fuego que realizó Giacomo Bove en 1884.

En tanto el transporte *Guardia Nacional*, no sólo se ocupa del transporte del carbón desde Gran Bretaña, sino que -en el año 1899- trae a remolque hasta esta ciudad al transporte *Tiempo*, que al llegar a su destino se convierte en pontón carbonero y depósito de materiales, hasta el año 1919.⁶



Río Santa Cruz

⁴ Laurio H. Destefani, *La Antártida Argentina 1900-1950*, Historia Marítima Argentina, Tomo IX, pág. 162.

⁵ Arguindéguy, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, Tomo IV, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972, p. 2051.

⁶ Idem, p. 2006.

No obstante su origen estrictamente militar, la carbonera y el pontón carbonero de Ushuaia, abastecieron las expediciones antárticas de la época. En octubre de 1900 se realiza el traspaso de la carbonera de bahía Lapataia, de la Intendencia de la Armada a la Gobernación de la Tierra del Fuego, tal como lo informa Martín Rivadavia en nota dirigida al Ministro del Interior Felipe Yofré⁷. El traspaso había sido solicitado por el gobernador Félix A. Carrié. Estos cambios de jurisdicción eran comunes, particularmente en el caso de los transportes navales, que en algunas ocasiones pasaban a depender de la gobernación territorial, para luego volver a la jurisdicción de la Armada Nacional.



Transporte Guardia Nacional

Siguiendo las recomendaciones del VI Congreso Internacional de Geografía, que mencionamos arriba, el marino y explorador belga Adrien de Gerlache de Gomery montó una expedición particular a la región occidental de la península Antártica. El 16 de agosto de 1897 levó anclas en el puerto de Amberes el ex ballenero noruego rebautizado *Bélgica*, conduciendo una expedición científica organizada y dirigida por de Gerlache. Entre los hombres de ciencia que ese día emprendían una aventura que tendría ribetes dramáticos, figuraban el geólogo y meteorólogo polaco Arctowski, el médico estadounidense Frederik Cook, el geólogo y geofísico Emile Danco y un jovencito noruego, Roald Amundsen, futuro protagonista de una gran hazaña polar.

Río de Janeiro, Montevideo, Punta Arenas donde se incorpora el célebre naturalista rumano Emile Racovitza, y el *Bélgica* se lanza por sobre las agitadas aguas del Drake hacia la aventura y la tragedia. Durante un temporal en las Shetland del Sur, un marinero desaparece en el mar, arrastrado por una gran ola. Cruzado el Círculo Polar Antártico, la expedición avistó la Tierra de Alejandro y al alcanzar los 71° 31' S en los 85° 16' W, el *Bélgica* quedó bloqueado por los hielos durante un año aproximadamente, siendo ésta la primera invernada de científicos conocida en el continente Antártico. Durante la misma, un nuevo drama tuvieron que soportar aquellos hombres: la pérdida de Emile Danco, cuyo corazón enfermo no resistió la dura prueba.⁸

En agosto de 1899, el *Bélgica* estaba de regreso en Amberes, con logros positivos: una buena cartografía del Drake, sondaje de sus aguas; comprobación de la inexistencia de una plataforma bajo el mar entre Tierra del Fuego y Antártida; relevamiento costero de las Shetland del Sur, y buenos datos meteorológicos, magnéticos y biológicos.

⁷ Archivo Histórico MFM, Fondo documental AGN, copia Expte. 3089/900, Ministerio de Marina.

⁸ CAPDEVILA, Ricardo y Santiago Comerci *Historia Antártica Argentina*, Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico, 1986.



Belgica

Sobre el paso del navío *Belgica* por Lapataia nos informa Roberto Payró, en el libro *La Australia Argentina*⁹, que en realidad fue publicado como folletín por el diario *La Nación*. Allí Payró relata un diálogo que mantuvo con uno de los empleados del aserradero, quien le informa del arribo del buque belga que realizó aguada en la bahía Lapataia. Contar con fuentes de agua dulce ha sido la preocupación de los navegantes australes, desde que Magallanes navegó por el Estrecho que lleva su nombre.

Con respecto a la carbonera, dice Payró: “Mientras conversábamos en cubierta, soportando la llovizna helada, por no meternos en la cámara, triste y oscura, mis ojos se volvían instintiva e insistentemente hacia el galpón, en uno de cuyos rincones había un montoncito de hulla.” Luego de reproducir un nuevo diálogo con uno de sus interlocutores, señala: “Sin embargo, este abandono debe cesar cuanto antes. No tenemos sino dos depósitos de carbón en los mares del sur, el de Santa Cruz y el de la Lapataia, ambos desprovistos, y que no pueden prestar, por consiguiente, ayuda alguna a nuestra marina de guerra, ni a los barcos que por cualquier contingencia necesiten combustible. Tener carboneras en esa forma es irrisorio, y mucho más pagándose, como paga el Gobierno, mensualidades por la custodia de la hulla ausente.”

Esta visión crítica de Payró sobre la carbonera de Lapataia, a la luz de las páginas anteriores, es fácilmente refutable. En principio la carbonera tenía una función militar, no de salvataje. Por lo tanto, la ubicación en la bahía de Lapataia estaba justificada ya que se trataba de una zona fronteriza. Y si en ese momento, febrero de 1898, se encontraba vacía, era porque el carbón se había consumido. ¡Y justamente había sido el *Belgica* el último en cargar carbón allí! De esto da cuenta el mismo Adrien de Gerlache en su relato “Viaje del *Belgica*. Quince meses en la Antártida”¹⁰, que incluye una fotografía de la carbonera. Con lo cual Payró faltó a la verdad.

El *Belgica* también recaló en Harberton, donde estaba instalada desde hacía más de diez años la familia Bridges en la primera estancia fueguina. Thomas Bridges y su familia fueron los primeros habitantes estables de la Misión Anglicana de Tushcapalam, donde Thomas fue el Superintendente de la misma. Entre las variadas actividades que desarrollaba en Harberton, también figuraba la venta de carbón a los vapores que transitaban el canal de Beagle.

⁹ PAYRÓ, Roberto Jorge *La Australia Argentina*, Buenos Aires, Claridad, 2009, pp. 228-229.

¹⁰ DE GERLACHE, Adrien *Voyage de la Belgica. Quinze mois Dans L'Antarctique*, Bruselas, Ch. Bulens Editor, 1902. (En <http://archive.org/stream/voyagedelabelgi...>)

En el año 1901, respondiendo a las recomendaciones del VII Congreso Internacional de Geografía, realizado en Berlín, que señalamos más arriba, se organizó una gran Expedición Antártica Internacional de la que formaría parte Inglaterra con el buque *Discovery*, bajo las órdenes del capitán Robert F. Scott; una expedición alemana a bordo del *Gauss*, al mando de Erich von Drygalski; otra sueca que mandaba el conocido geólogo doctor Otto C. Nordenskjöld, con el buque *Antartic*, y al cual exploraría la parte sudeste de la Tierra de Graham, expedición de la que luego formó parte el entonces alférez de la Armada Nacional don José M. Sobral y, finalmente, la expedición francesa que, con el buque polar *Le Français*, conduciría al doctor Charcot.

La expedición de Nordenskjöld, luego de recalar en Buenos Aires, donde se suma a la misma el alférez de Marina José María Sobral, como parte del acuerdo con el Gobierno Nacional para obtener su apoyo en la empresa, pasó por Ushuaia en dos oportunidades. John Gunnar Andersson nos dice de su estadía: “El principal objeto de nuestra visita a Tierra del Fuego era, antes de empezar el segundo viaje veraniego al mar Glacial del Sur, hacer una minuciosa reparación en las velas y arboladura del *Antartic* en Ushuaia, y completar nuestra provisión de carbón, todo lo cual, por la generosa liberalidad del gobierno argentino, teníamos allí a nuestra disposición.”¹¹



Antarctic en Ushuaia

“La tripulación se entregó durante todo este tiempo al trabajo de reposición de las distintas partes del buque. Procediose a la limpieza de fondos, pues las algas y los pequeños infusorios marinos habían hecho que disminuyese considerablemente la velocidad del buque. Se cosieron nuevas velas, se restauró parte de su arboladura, etc., y por último se embarcó el importante stock de provisiones (harina, papas, azúcar, café, etc.), así como las toneladas de carbón que regalaba a la expedición el Estado argentino, y que llegaron a bordo de *El Tiempo*, buque almacén de esta nación.”¹² He aquí otro aspecto importante del papel jugado por Ushuaia en el apoyo logístico de expediciones antárticas: abastecedora de productos alimenticios.

Al respecto dirá el alférez José María Sobral: “Nuestra expedición ha recibido la ayuda más valiosa de parte del gobierno argentino. En Ushuaia, hemos recibido dos veces, libre de costo, provisión de carbón, y ahora además una considerable cantidad de provisiones de reserva. Esta generosidad nos ha dejado profundamente agradecidos a una nación que también ha

¹¹ ANDERSSON, John Gunnar *Dos Años en los Hielos del Polo*, Tomo II, Ushuaia, Zaguier&Urruty, 2004, p. 107.

¹² Idem, p. 127.

tomado parte directa en la gran cooperación científica antártica, estableciendo una estación en la isla de los Estados y mandando un oficial de su marina a invernar con el doctor Nordenskjöld.”¹³

Por esas paradojas que nos muestra la Historia, no sólo se abasteció el buque de la expedición sueca *Antartic*, sino también la corbeta *Uruguay*, en su viaje de rescate de dicha expedición. Allí la nave argentina también se proveyó de carbón.¹⁴ Ese sería el primer hito en la relación que se va a establecer entre la corbeta y el puerto de Ushuaia, ya que en cada viaje que realizó para renovar la dotación de la base de las Islas Orcadas, pasó por aquí para abastecerse de combustible.



Finalmente, la expedición francesa encabezada por el doctor Charcot con el *Français* (1903-1905), también hizo escala en Ushuaia, para abastecimiento.

La evocación de hechos similares en el pasado, suele ser una práctica que sirve tanto para dar prestigio a las acciones presentes, como para señalar una continuidad en el proceder. En el caso que aquí trato, existe una clara relación: en los momentos en que se ha manifestado una clara política antártica, la atención sobre Ushuaia es inevitable.

El papel jugado por Ushuaia en la etapa inicial de la participación argentina en la exploración de la Antártida, su ubicación estratégica en la proyección hacia el continente blanco, deben haber pesado a la hora de mantener su status de capital del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, frente a consideraciones de orden económico que parecían inclinar las preferencias sobre Río Grande.

USHUAIA, octubre de 2013.-

¹³ SOBRAL, José María *Dos años entre los hielos, 1901-1903*, Buenos Aires, Eudeba, p. 288.

¹⁴ YALOUR, Jorge *El rescate de los expedicionarios del "Antartic"*, revista "Argentina Austral", N° 197, p. 83.

Referencias bibliográficas:

- ARGUINDEGUY, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, Buenos Aires, Tomo IV, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- BRIDGES, E. Lucas *El último confín de la tierra*, Bs. As., Emecé, 1952.
- CAPDEVILA, Ricardo y Santiago M. Comerci *Historia Antártica Argentina*, Bs. As., Dirección Nacional del Antártico, 1986.
- DESTEFANI, Laurio H. *La Antártida Argentina (1900-1950)*, en "Historia Marítima Argentina", Tomo IX, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.
- PAYRÓ, Roberto Jorge *La Australia Argentina*, 1ª edición, Buenos Aires, Claridad, 2009.
- SOBRAL, José María *Dos años entre los hielos, 1901-1903*, Buenos Aires, Eudeba, 2003.
- TERBECK, Augusto *El descubrimiento de minerales en la Tierra del Fuego*, en revista "Karu Kinka", Cuaderno fueguino N° 21 y 22, octubre de 1977.
- YALOUR, Jorge *El rescate de los expedicionarios del "Antartic"*, Argentina Austral, N° 197.