

**EL ACERVO HISTÓRICO ANTÁRTICO: ESTUDIO Y PRESERVACIÓN DE RESTOS
TESTIMONIALES**

THE HISTORICAL HERITAGE ANTARCTIC: STUDY AND PRESERVATION OF TESTIMONIALS REMAINS

Lic. Cristina Montalbán

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos

Montevideo – Uruguay

crismon@adinet.com.uy

FECHA DE RECEPCIÓN: 12 mayo 2010 - **FECHA DE ACEPTACIÓN:** 10 junio 2010

RESUMEN: Este estudio trata de los restos de un naufragio localizados en proximidades de la Base Científica Antártica Artigas. Desde 1995 a 2003 el pecio fue estudiado por distintos profesionales, cuyos informes han servido de base para determinar las principales características del yacimiento. Paralelamente, el análisis de las muestras, ha posibilitado el manejo de teorías de identificación de la embarcación a la cual podían pertenecer. En la interacción necesaria, desde el punto de vista histórico, instrumentamos el sustento teórico, el rescate de la memoria de los restos arqueológicos. En el proceso de armar un marco histórico, cumplimos un plan de investigación asentado en fundamentos básicos: 1) determinamos antecedentes, motivaciones y tiempos en que la zona en cuestión había ingresado dentro de los registros históricos, 2) planteamos las acciones desplegadas en su geografía, (en el caso que nos ocupa- por los navegantes, y en particular por los buques focueros) y, 3) levantamos un registro de los siniestros ocurridos en la zona. Como conclusión creemos necesario alertar del significado ulterior de todos los restos arqueológicos existentes en el territorio antártico, y de la necesidad de confeccionar un catastro del Patrimonio Arqueológico Antártico, que evidentemente debe ser avalado históricamente.

PALABRAS CLAVES: Naufragios – Base Antártica Artigas – Patrimonio Arqueológico Antártico

ABSTRACT: This study is about the rest of a shipwreck located nearby the “Base Científica Antártica Artigas”. From 1995 to 2003, some of that shipwreck pieces has been studied by different professionals whose reports have helped to determine the main characteristics of the archaeological deposit. At the same time, the analysis of the samples has allowed the possibility of handling several theories of the identification of the ship's belonging. With the necessary interaction, from the historic point of view, we instrument the theoretical sustain, the rescue of the memory of the archaeological rests. In the process of building a historic background, we followed an investigation plan based on some basic guidelines. 1) We determined the antecedents, motivations and times in which the area was recorded in historical reports. 2) We plotted the actions in their geographical background (in the matter that concerns us- by the navigators, particularly by the seal's ships). 3) We make a list of all the shipwrecks occurred in that zone. As a conclusion, it is our belief that it is necessary to alert future generations about the farther signification of the archaeological remains available in the Antarctic territory, and the need to create a cadastre of the Antarctic Archaeological Heritage that evidently has to be historically endorsed.

KEY WORDS: Shipwrecks – Base Científica Artigas – Antarctic Archaeological Heritage

1. LOS RESTOS LOCALIZADOS EN CERCANÍAS DE LA BASE ANTÁRTICA URUGUAYA

1.1. PRINCIPIO DE LAS GESTIONES DE INVESTIGACIÓN

Hace ya varios años, quienes se encontraban en campaña en la Base Científica Antártica Artigas, denunciaron el hallazgo en su cercanía de restos de maderas.

En un principio estos elementos no habían sido considerados como importantes, pero posteriormente- al observarse que parecían constituir los restos de un naufragio- se había determinado su protección y aconsejado su estudio.

El material referido que hemos podido observar en distintas vistas fotográficas, se encontraba sobre la costa de la isla “25 de Mayo”/“Rey Jorge”, al Oeste de las instalaciones de la Base Uruguaya, próximos a la Punta Suffield, en la Bahía Maxwell.

El Contralmirante Oscar Otero – que estaba entonces en la Dirección del Instituto Antártico Uruguayo -nos puso al tanto de lo expuesto, manifestándonos el interés de profundizar en el tema, en procura de conocer datos que orientaran acerca del origen, y en lo posible llevaran a la identificación del buque naufragado.

1.2. LOS ESTUDIOS PRACTICADOS EN EL PERÍODO

A principios de abril de 1995 el Dr. Jorge Ortiz Sotelo y el Lic. Leonel Cabrera trabajaron en el sitio, junto con el Dr. Martín Bueno, efectuando, de acuerdo con los informes, un pormenorizado registro del terreno en el que se hallaban los trozos de madera, que cubría – en paralelo a la costa- un perímetro de aproximadamente 120 metros de largo por 60 de ancho.

Tras diseñar un reticulado con sectorizaciones de 10 metros de lado, se habían verificado relevamientos terrestres, los que se combinaron con observaciones aéreas, lográndose registros filmicos y fotográficos

En el sitio a estudio, se podía apreciar una parte en la que había una mayor concentración de restos- cubriendo un área de unos 60 metros por 50- donde se notaban menos alteraciones.

La agrupación más numerosa de restos incluyen elementos estructurales de obra viva y muerta, que según opinión de los investigadores, podría corresponder, a por lo menos dos embarcaciones (una de las cuales sería de escaso tonelaje).

Estos vestigios –al parecer -se hallaban en su posición original- o primaria.

En la parte Oeste del sitio se hallaron fragmentos y trozos de hierro, que se habían extraído del núcleo principal de maderas, y que se encontraban depositados sobre bolsas de nylon.

A unos 60 metros, hacia el Norte, se veían dos depósitos de maderas: uno central de regular dimensión y próximo a éste otro algo menor, acotándose por parte de los profesionales que daba la impresión de haber sido reunidos allí, lo que fue corroborado posteriormente por el Personal de la Base.

Dentro de las tareas se midió e identificó los restos principales que correspondían a distintas partes del casco: quilla, horquilla, ligazones, baos, mástiles, tablazón, etc.

Se reconocieron además clavazón de madera y hierro, chapas y clavos de cobre, elementos de abordaje, tales como por ejemplo duelas de toneles de diferente tamaño.

Se agregaba en el informe que en otros lugares de la Bahía Maxwell habían sido localizados restos aislados de maderamen, los cuales podían haber sido sacados por la marea o transportados por el hombre, y que no podía descartarse que estuvieran relacionados con los que se habían registrado.

Los trabajos incluyeron además rastreos subacuáticos en el área de mar cercana, donde podría haberse originado el siniestro.

En setiembre de 2003- durante el VII Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, se dio a conocer otro estudio realizado en los restos que nos ocupan, por parte de una expedición compuesta por los Licenciados Carlos Vairo y Guillermo May, y el C/N Horacio Molina Pico.

Los citados profesionales habían concretado hacía algunos meses, un relevamiento arqueológico de asentamientos balleneros antárticos. En el periplo, verificado por el "Ice Lady Patagonia", se habían visitado -entre otros- dichos restos, siendo rotulados dentro de su Informe con el N°11. Entre los mismos se habían podido identificar: "dos palos machos de 0.45 de diámetro, tracas de casco de 0.23 de ancho y 0.05 de espesor, con clavijas de madera, tiras de cubierta de 0.12 m. X 0.05 aplicadas a los baos con clavazón de hierro y cuadernas con sección aproximada 0.20 m x 0.20 m."

2. ANALÍTICA DE LAS MUESTRAS

2.1. TEORÍAS DE IDENTIFICACIÓN

Con el fin que pudieran ser analizadas en los Laboratorios especializados se tomaron algunas muestras de madera, teniendo el criterio de seleccionar trozos que se encontraban incompletos o dañados, sin posibilidades de reconstrucción, pero que eran representativas de los materiales que constituían la embarcación a estudio.

Con respecto a la datación: Los análisis de las muestras de ambos equipos no arrojaron resultados por los métodos del carbono 14.

En cuanto a la determinación de la especie:

- El Ing. Agr. Gonzalo Ziliani, responsable del Laboratorio de la Facultad de Agronomía de Montevideo, informó que las piezas estudiadas correspondían a dos especies diferentes del género *Pinus*, sin que se lograra determinar si se trataba de una especie europea o americana, aunque el profesional se inclinaba por la segunda posibilidad.

- Las muestras tomadas en el segundo reconocimiento, fueron identificadas según varias especies: las tracas y cuadernas de roble de Eslabonia o roble europeo ("*Quercus robur* L." y "*Quercus pedunculata* Ehrh"), la cubierta y palo macho en pinacea o pino de Austria ("*Pinus laricio* var *nigricans* Parl").

La identificación de estas especies les llevaba a la conclusión sobre el tipo de embarcación a la que estas maderas habrían pertenecido, que citamos textualmente: "la presencia de pino de Austria entre las maderas de construcción... indica su origen probable en el Mediterráneo, región poco involucrada en la industria... (ballenera)... Consecuentemente procede desestimar estas piezas como remanentes de la actividad (ballenera)... y dejar abierta la hipótesis de tratarse de alguna nave lobera o exploradora."

Los investigadores agregaban que el aspecto general de lo que se había conservado sugería que se había tratado de una embarcación de altura ligera, una goleta o bergantín del Siglo XIX, y en síntesis podía descartarse, su relación con la posterior actividad ballenera (de 1900-30).

El Lic. Cabrera y el Dr. Ortiz Sotelo habían dictaminado asimismo que era factible que se tratara de restos de un bergantín o goleta lobera de dos palos, agregando que si bien la datación sólo podía determinarse específicamente a través de los exámenes de laboratorio, podría corresponder a una embarcación de la primera mitad del siglo XIX.

Ambos informes eran concordantes básicamente, y el hecho que los profesionales integrantes de la expedición del "Ice Lady Patagonia", hubieran categorizado dichos vestigios como los de una nave lobera, era importante, ya que ellos tenían elementos de comparación, al constituir los balleneros el objetivo de estudio del Proyecto que habían llevado a cabo.

Esta posibilidad, contemplada como la más cierta, fue fundamental para plantear nuestra metodología de trabajo.

3. LA INTERACCIÓN DE ARQUEÓLOGOS E HISTORIADORES

Tomando en cuenta el resultado de los estudios en los restos se debía instrumentar ahora una base de datos estructurada -en función de la cual- los hallazgos arqueológicos se hacen "inteligibles", encajando dentro de un contexto avalado documentalmente.

Los hechos históricos representan el sustento teórico, son el rescate de la memoria de los restos arqueológicos, les dan un marco que les organiza y les pone en valor.

Los procesos de investigación pueden ser planteados desde lo arqueológico a lo histórico o viceversa.

Un ejemplo de ello podría consistir el denominado “Proyecto San Telmo” que fue desarrollado también en la década de los 90 por un equipo encabezado por el Dr. Martín Bueno en colaboración con colegas chilenos del INACH. En este caso las investigaciones arqueológicas a desarrollarse en sucesivas campañas en el Norte de la Isla Livingston, caleta Shirref, Bahía Telmo y ensenada de la Media Luna, estuvieron promovidas por el hecho histórico de la pérdida del citado buque y la posibilidad de realizar prospecciones que pudieran avalar teorías como la que contempla el hecho que un número de sobrevivientes del siniestro se hubieran refugiado en cuevas ubicadas en los puntos citados.

Los estudios practicados en restos de maderamen y elementos diversos que se colectaron, permitirían ir conociendo la potencialidad de los sitios investigados, aclarando algunos aspectos y planteando otras incógnitas.

Esas interrogantes que se van generando requieren la aplicación del acervo histórico, cuyas respuestas podrán aportar un amplio espectro de información procedente de fuentes muy disímiles.

Los repositorios más usuales y “válidos” son los oficiales, desde las Reales Ordenes, que regulan beneficios o prohibiciones, hasta los registros aduaneros, donde se estipulan procedencias y cargas, los Diarios de Navegación, los informes de las expediciones científicas o también pueden utilizarse las memorias particulares, aportes que refieren eventos o vivencias contemporáneas a los eventos en cuestión y en relación con la actividad del autor. Con respecto a estos testimonios, se debe hacer la salvedad en algunos casos, en cuanto a que, si bien son muy interesantes, brindan visiones que deben ser tomadas con cautela, ya que pueden estar cargadas de subjetividad y no obedecer totalmente a la realidad.

De acuerdo a lo expuesto los datos obtenidos suman en el valor de las evidencias materiales que los reconocimientos arqueológicos localicen.

Todos los arqueólogos que han realizado prospecciones en la zona de las Shetland coinciden en la importancia de los elementos que se colectan en los reconocimientos. Tales elementos tangibles, acompañados con la información histórica brindan la posibilidad de ir llenando espacios en blanco respecto a la recreación de experiencias en un medio de características por completo diferentes.

Con respecto a la zona de los restos cercanos a la Base de nuestro país, por ejemplo, hay acuerdo en la importancia de Bahía Maxwell, en lo que atiene a las actividades de expediciones de caza- tanto de cetáceos como de pinnípedos- y excavaciones realizadas en las cercanías de Punta Suffield, son consideradas también como muy valiosas en el proceso de reconstrucción de los campamentos rudimentarios que establecían los loberos. El reconocimiento de los abrigos rocosos, emplazados al pie de un acantilado que los protege del viento, implicó además del hallazgo de

objetos representativos, la posibilidad de recrear estos precarios asentamientos de una época extinguida.

Evidentemente este Informe no puede desarrollar en extenso cada uno de los puntos, pero hemos tratado de armar un marco histórico, cumpliendo un plan de investigación asentado en fundamentos básicos:

- En primer término- antecedentes, motivaciones y tiempos en que la zona en cuestión había ingresado dentro de los registros históricos,
- Como segundo paso- determinar las acciones desplegadas en su geografía, (en el caso que nos ocupa- por los navegantes, y en particular por los buques focueros) y,
- Por último- levantamiento de un registro de los siniestros ocurridos en la zona

4. LA PROYECCIÓN AL SUR

Con respecto al primer punto, trataremos de pautar en la forma más breve posible, los condicionamientos que llevaron a las distintas potencias a una evidente y sostenida avanzada en pos de las riquezas del Atlántico Sur

Durante el Siglo XVIII las zonas marginales del Imperio español tomaron un protagonismo polifacético evidenciando problemáticas de orden político- estratégico y económico. Dentro de este período se encuadra la ocupación de Malvinas- primero por los franceses y luego por los ingleses- que resultó el toque de alarma para que la Corona Española, en medidas sucesivas de defensa de su soberanía, creara el Apostadero de Montevideo el 9 de agosto de 1776, se instrumentara la Real Compañía Marítima- el 19 de setiembre de 1789- y se comenzara, con este emprendimiento, la colonización patagónica.

Sin despreciar el sentido táctico de la eliminación de las bases extranjeras levantadas para operaciones industriales de pesca en las tierras patagónicas, que se sospechaba servían además de apoyo para acciones de pillaje en las costas del Pacífico, estas órdenes contemplaban, en forma prioritaria, el factor económico.

La estrategia marcaba la necesidad de frenar las apetencias de las potencias extranjeras – franceses, ingleses y norteamericanos- que habían incrementado notoriamente su presencia durante la segunda mitad del Siglo XVIII, sobre todo en las Malvinas y costas patagónicas, perjudicando los intereses de la nación española por la explotación ilegal de los recursos de caza y pesca.

Por otro lado, mientras España jugaba sus cartas, las noticias del éxito en el acopio de pieles en la Isla San Pedro- rebautizada como Georgia del Sur por el Capitán Cook, llevó -hacia 1784- a William Rotch a planificar el negocio que surgía de la posibilidad de sustituir en el mercado oriental, las pieles de nutria con las de foca.

De acuerdo a la situación política de la guerra de Independencia de Estados Unidos, Rotch se trasladó a Francia e inició la campaña en Dunkerque, logrando con el cargamento de 13.000 pieles de lobo y aceite de elefante de mar, multiplicar por 10 el capital que había invertido.

Este rédito tan halagüeño, unido a las descripciones que hizo Cook sobre el número de focas, llevó a que en 1791, hubiera ya 108 buques foqueros operando en el Atlántico, en las proximidades del Paso Drake.

5. EL INGRESO A LA ZONA ANTÁRTICA: EL AVISTAMIENTO DE LAS SHETLAND DEL SUR

El afán de lucro que había provocado el éxodo de las flotas del hemisferio Norte hacia los mares australes, dedicándose a la matanza de focas tuvo como consecuencia el empobrecimiento de los rendimientos y la virtual despoblación de los lugares más ricos en existencias de estos ejemplares.

En base a la improductividad de los sitios más frecuentados –costas patagónicas o Malvinas- se gestó una competencia por encontrar nuevos y más alejados dominios donde ejercer la caza.

El Cap. Edmond Fanning, por ejemplo trató en su libro “Voyages around the World” la historia de esa búsqueda de zonas sin explorar y abundantes en focas, que se encontrarían penetrando profundamente al Sur del Cabo de Hornos.

Un número importante de estudiosos sostiene que el azar y los intereses económicos llevaron a los foqueros desde puertos del extremo Sur de América al descubrimiento del continente presentado por geógrafos y pensadores desde la más remota antigüedad.

Para algunos investigadores, el descubrimiento físico de la Antártida se habría dado bajo pabellón español en relación directa con la explotación legal de la fauna marina de los océanos Atlántico Sur Occidental y Glacial Antártico, con expediciones pesqueras zarpadas desde la costa de Maldonado, base de la Real Compañía de Pesca.

Según esa teoría la persecución de las presas, que buscando escapar, emigraban cada vez más al Sur, habría llevado a los cazadores de focas a las zonas antárticas, aunque no hacían distinciones entre las islas ubicadas al Sur del paralelo 60° y las subantárticas, al Norte (las Malvinas, las Sandwich y las Georgias del Sur).

Estas rutas habrían sido silenciadas inicialmente por sus descubridores en razón de su importancia económica y la prueba más fehaciente de ello la constituían las bodegas al tope de cueros de lobo, de aquellos buques que regresaban del Sur al fin de la temporada, resultados que sólo se lograrían alcanzar en altas latitudes.

Lo cierto es que la actividad en un medio geográfico donde no existía control jurisdiccional hace muy difícil reivindicar individualidades en la apertura de rutas, muchos nombres de capitanes y buques se han perdido, o no han sido desentrañados en los expedientes, mientras que por otro lado

se rescató un número muy importante de arriesgados navegantes que surcaron los mares antárticos, y que señalaron el camino para los cazadores que lo convirtieron en su teatro de acción.

Formalmente- fue el marino mercante William Smith, el primero en denunciar el avistamiento –ocurrido el 19 de febrero de 1819-del archipiélago de las Shetland del Sur.

El “Williams” arribó el 11 de marzo de 1819 a Valparaíso, habiendo cumplido un viaje comercial con la común travesía del Cabo de Hornos, uniendo los puertos principales del Atlántico y del Pacífico sudamericano.

El C/N W.H. Shirref, jefe de la Estación Naval en Valparaíso, escuchó a Smith, sin dar crédito a sus declaraciones, y convencido de que se había tratado de una ilusión óptica, o de una confusión de la silueta de un témpano con la línea de contorno de una costa imaginaria.

A pesar de la incredulidad de las autoridades de marina, varios fueron los que prestaron atención a la noticia. Entre ellos, uno de los destinatarios del cargamento del “Williams”- John Miers-, geógrafo partidario de la tesis sobre la existencia de un gran continente austral, ingeniero y naturalista, quien persuadió a un grupo de comerciantes para preparar una expedición a los parajes descritos por Smith.

Tampoco habían pasado desapercibidas las descripciones de Smith en Montevideo y Buenos Aires, y varios armadores locales le demostraron su interés a su regreso a dichos puertos.

En cuanto a los comerciantes norteamericanos, le habían propuesto un convenio de reparto de beneficios, que en la práctica equivalía a una oferta de compra de la información.

Consciente de las expectativas y con la certeza del valor comercial de su hallazgo, Smith se aventuró en un nuevo viaje a Valparaíso, desviándose mucho más al Sur.

El 17 de octubre de 1819, tomó posesión en nombre de S.M.B. y reconoció extensamente la Isla 25 de Mayo/ Rey Jorge, que bautizó como North Foreland.

Como hemos adelantado son numerosos aquellos investigadores que aseveran que había algunos cazadores que incursionaban allí previamente, y como sentencia Martínez de Pisón, aseguran que Smith no habría descubierto una tierra, sino un secreto. El asunto está en el resultado, pues al darlo a conocer, determinó, contrariamente a lo que hacían aquellos, una apertura –en avalancha- a sus riquezas.

6. EL SIGNIFICADO DEL NUEVO COTO DE CAZA

Con respecto al segundo fundamento, las acciones que se habían desplegado en el área, podríamos contemplar que al hacerse pública la noticia del “descubrimiento”, por un lado incentivó el interés científico que siguió al puramente comercial, y en relación a éste, provocó el alistamiento de buques

en las costas sudamericanas, en contraste con la hegemonía- prácticamente exclusiva- mantenida hasta entonces por Inglaterra y Estados Unidos.

Impulsados por los intereses económicos los cazadores procedentes ya de puertos del extremo Sur de América como del hemisferio Norte, desplegaron su actividad, alcanzando tales niveles de captura que no dudaron en desafiar las inclemencias de los mares más bravíos, dando sobradas pruebas de valor para afrontar la inhóspita realidad antártica.

Debemos tener en cuenta la escasa experiencia en esas aguas, los casi nulos elementos de ayudas a la navegación y la dependencia absoluta de la propulsión vélica contrapuestos a una climatología desconocida de violentos temporales, cerrazones y oscuridades, fríos impensables, y los riesgos de los témpanos flotantes.

Ilusionados por el espejismo de fantásticas ganancias convergieron en procura de pieles de la foca con orejas o lobos de dos pelos, más valiosa que la de la foca de Weddell o de los elefantes marinos (de los que se extraía la grasa).

El Embajador Berguño señala que entre 1819 y 1824 se desarrollaron 5 temporadas de intensa y devastadora cacería de focas antárticas.

En la primera temporada de caza solamente se encuentran registradas la presencia de 4 naves en las Shetland:

- El "San Telmo",
- El "Williams",
- El "Hersilia", buque de Fanning, al mando del Capitán James Sheffield, cuya tripulación desembarcó en Caleta Hersilia, Isla Rugged, el 23 de enero de 1820, y
- Un bergantín negro de matrícula de Buenos Aires- presumiblemente el "Espíritu Santo", que habría arribado poco antes al mismo lugar.

No ha podido aclararse hasta hoy si el "Hersilia" habría seguido al citado bergantín desde Malvinas, habría sido influido por informaciones obtenidas en Buenos Aires del descubrimiento ya realizado por Smith, o habría llegado al punto cumpliendo las instrucciones de Fanning.

Se podría incluir asimismo en esta primera temporada

- El "San Juan Nepomuceno", una polacra al mando de Carlos Timblon, dedicada a la pesca en las costas patagónicas desde fines de 1818. Habiendo regresado el 2 de mayo de 1819 de Río Negro, cargada con pieles, zarpó nuevamente el 25 de agosto, para regresar el 22 de febrero del año siguiente al puerto bonaerense, considerando el Comodoro Thomas Hardy, que, de acuerdo a la captura (14 mil pieles) la nave tenía que haber operado mucho más al Sur, posiblemente en las Georgias y Shetland del Sur.

El verano de 1820-21 atrajo un importante número de competidores- Smith informaba de 15 a 20 buques británicos y unos 30 americanos, llegando a acopiar 250 mil pieles, sin contar varios cientos de animales que fueron muertos y se perdieron.

Gracias al manuscrito del capitán foquero Robert Fildes, es posible reconstruir el cuadro de esta carnicería de mamíferos, en las que participaron mayormente británicos y americanos: una docena de naves procedentes del puerto de Liverpool, 14 de Londres (entonces centro mundial del comercio peletero), la presencia norteamericana estuvo representada por dos flotillas de Stonnington con 9 buques, de Nantucket 4 buques, de Nueva York 4, de Boston 3, de Salem 3, de New Bedford 2, de New Haven 1, de Sidney 1, de Valparaíso 2 y de Montevideo 1 (el "Hércules", Cap. John Drummond que había sido adquirido por comerciantes de este puerto).

La actividad siguió con intensidad en la temporada siguiente, el Cap. Weddel calculaba que en 1822 se habían extraído 1.200.000 pieles, lo que significaba la virtual extinción de la especie.

La 3ª, 4ª, y 5ª temporadas se tradujeron en virtuales fracasos comerciales, y en 1824, al terminar la última, de un total de 15 mil pieles importadas a Inglaterra, solamente poco más de un centenar provenían de las Shetland del Sur.

A medida que se agotaban las reservas de lobos finos, los loberos comenzaron a dar caza a los leopardos marinos, pero al parecer la técnica de preparación de la piel resultaba inapropiada, dedicándose también a la captura de elefantes marinos, con la finalidad de extraer grasa o aceite.

La solución parecía ser la búsqueda de nuevos caladeros y se dio como consecuencia, -en los años 30 -el desplazamiento hacia otras áreas, como la exploración de la isla Decepción, y las riberas de la península Antártica.

Entre 1842 y 1848 se podría ubicar un breve renacimiento de la actividad foquera y, a partir de 1874, con las expediciones enviadas desde Stonnington, durante las temporadas de verano, que concluyen en 1889, los foqueros norteamericanos- a los que se unen un importante número de buques de Nueva Escocia- restablecen una actividad que erosionó seriamente las posibilidades de recuperación de los stocks.

El ciclo lobero podría ser descrito como una explosión: fue un boom económico, tan exitoso como corto, con una curva violenta de caza y exterminio, que agotó rápidamente las reservas animales. El objetivo era el de extraer el máximo beneficio en el menor tiempo posible y las matanzas tendían únicamente a la extracción de pieles y las partes que acumulaban más grasa, resultando una característica el desperdicio que hacían los cazadores, algunos por el apuro, otros por la falta de elementos, o simplemente porque la carga se remitía a completar la bodega.

La depredación alcanzó un grado tal que a fines del siglo XVIII las poblaciones de focas, lobos y elefantes marinos prácticamente se extinguieron. En tales condiciones sólo quedaron operando en el área algunos buques de puertos de esta parte de América, replegándose los demás a sus antiguos cazaderos árticos.

El ciclo lobero había llegado a su fin, comenzando en definitiva la era de la caza de la ballena, después de haber coexistido ambos ciclos en un período.

7. LAS CARACTERÍSTICAS DE LA EXPLOTACIÓN: PROCEDIMIENTOS Y PROTAGONISTAS

A su arribo a las Islas Shetland del Sur los fogueros buscaban las grandes bahías existentes en las costas del sudeste donde los lobos, focas y elefantes disfrutaban de un habitat ideal, con playas y aguas profundas donde se procuraban su alimentación.

Cuando la depredación cundió en dichas bahías, las especies sobrevivientes migraron de nuevo y, pese a las dificultades de supervivencia, se instalaron al noroeste de las islas, en costas bajas y sucias- perdiendo calidad de sustento pero haciendo más difícil el que lograran llegar hasta ellas por los bajos fondos y rocas.

Los buques fondeaban a distancia de la costa en lugares abiertos, a barlovento de la isla donde iban a operar, de manera de posibilitar una rápida zarpada en caso de temporal, y también para evitar que los animales, de fino olfato, se percataran de su cercanía.

Para la exploración de las costas se usaban barcas a remo (y con un velacho para aprovechar el viento), las cuales también podían servir para remolcar el buque a zonas libres de hielo.

Una parte de la tripulación quedaba abordo para la maniobra, mientras la mayoría- una vez situada la roquería en la que se iba a trabajar- bajaba a tierra.

Una vez desembarcados construían un campamento, de acuerdo a los hallazgos- de utensilios, restos de fogatas, etc- que se han detectado en los abrigos costeros.

Debían permanecer en tierra aislados por días, sufriendo por la falta de abrigo y quizás también de víveres, ya que de acuerdo a la cantidad de pieles que se acopiaban, tendríamos la pauta que la permanencia en los sitios era bastante prolongada

Una prueba de los avatares a que estaban expuestos fue lo acontecido en 1821 al foguero británico "Lord Melville", comandado por John Clark, el que mientras operaba en las cercanías del Cabo Melville, fue arrojado por la tempestad lejos de la costa.

El Oficial en jefe y 10 tripulantes, quedaron abandonados al Norte de la isla "25 de Mayo"/"Rey Jorge" y fueron los primeros invernantes involuntarios en puerto Esther, habitando en una precaria cabaña y sobreviviendo con muy escasos elementos.

O podemos incluso recordar un caso más dramático: el protagonizado por el Piloto del "Florence", quien junto a algunos tripulantes no pudo ser recogido por el buque, falleciendo todos

excepto el citado King, que fue rescatado en la Isla “25 de Mayo”/”Rey Jorge”, en la temporada siguiente.

Para completar el panorama nada alentador, se conoce que no había reposo para los barcos ni las tripulaciones, siempre explorando las caletas, amontonando pieles en depósitos provisionales, atendiendo a los enfermos y extenuados, vigilantes para no ser descubiertos por algún competidor, y de serlo enfrentando las gresecas entre tripulaciones de distintas nacionalidades o de la misma por diferentes empleadores.

Y, como si no fuese suficiente debemos agregar los enfrentamientos con los lobos de doble pelo que, al contrario de las otras especies, son animales muy ágiles que se levantan sobre las aletas y erguidos se enfrentaban a dentelladas a los cazadores.

La descripción de la vida de estos hombres nos lleva a reflexionar si los guiaba a esta aventura su gran temple, o su codicia, únicos alientos para sobrellevar su existencia en medio de tal rigor de austeridad e inclemencias.

7.1. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES

Era importante contar con la descripción de estos buques, ya que las mismas pueden ayudar a identificar algún elemento dentro de los restos.

Se trataba de embarcaciones de vela, cascos de madera , generalmente de teca , con cuadernas colocadas menos separadas de lo habitual para lograr una mayor resistencia a la presión de los hielos y con el casco forrado por cintones de metal que buscaban protegerlos durante la navegación en las aguas heladas. La eslora no sobrepasaba los 25 metros, siendo la manga de aproximadamente 6 metros y el puntal de unos 4 metros.

Desplazaban entre 80 y 100 tons. La arboladura estaba constituida por 2 palos y el bauprés – que aguantaba trinquetilla, foque, contrafoque y tormentín- lo cual le posibilitaba una buena maniobra para ceñir con vientos duros.

El palo mayor llevaba entre 6 y 8 vergas entre altas y bajas. El mesana llevaba una vela cangreja, con una botavara de gran tamaño, que tenía una antena en la mitad, y una escandalosa sobre esta antena (para los vientos de través y para mejorar la ceñida).

Estos buques tenían buen andar desarrollando entre 8 y 10 nudos, con vientos duros y de 2 a 4 con vientos flojos.

El casco estaba dividido por 2 mamparos: el de popa determinaba el espacio donde se ubicaba la cabina del Capitán y oficiales, los depósitos de víveres y armas.

El segundo mamparo se ubicaba a la altura del primer palo, marcando hacia proa los lugares de alojamiento de la tripulación y la cocina (constituida por un hornillo de leña o carbón). Entre ambos mamparos se encontraba la bodega.

Dichos buques llevaban lastre para navegar más fácilmente en zonas profundas, y como parte del mismo se incluía la sal que tenía una doble ventaja: ayudaba a la estabilidad al estar húmeda y era empleada para las tareas. La sal se sustituía luego por los cueros faenados y salados.

8. LOS NAUFRAGIOS EN LA ZONA

Llegamos así a la etapa final donde trataremos de los siniestros ocurridos en el área, cuyos despojos pudieran responder a los restos investigados.

Las características de clima inhóspito, de tormentas silenciosas- sin truenos ni relámpagos- pero con vientos furiosos y mares con olas de más de 15 metros, puso a prueba buques y hombres y contribuyó a que los naufragios resultaran frecuentes.

El capitán Robert Fildes, cuyo manuscrito- prácticamente inédito- fue utilizado en las investigaciones de Don Jorge Berguño, confeccionó una estadística donde puso de relieve los riesgos que representaba la navegación en los archipiélagos australes.

Sus tablas mencionan 14 buques, que por distintas circunstancias habían tenido que cortar amarras para salvarse, perdiendo 36 anclas y anclotes con sus cadenas.

El “Princess Charlotte” de Calcuta tenía el record, con 5 anclas perdidas, siguiéndole en porcentaje de situaciones de peligro, el “Hércules” de Montevideo.

El primer naufragio del que tenemos noticia y, sin duda- el más destacado fue el del “San Telmo”. Este navío construido en 1788, exponente de la época dorada de la

Marina española, había zarpado de Cádiz en mayo de 1819 como buque insignia de una fuerza comandada por el Brigadier Rosendo Porlier, que, junto con el “Alejandro I”, “Prueba” y “Primorosa Mariana”, transportaban fuerzas y oro, imprescindibles para reforzar al Virreinato del Perú.

A poco de haber salido el “Alejandro I” debió regresar, y la mermada flota, fue tomada por un violento temporal al Sur del Cabo de Hornos.

Según los informes brindados por los tripulantes de la “Primorosa Mariana”, la nave insignia perdió la arboladura y el timón, quedando a merced de los vientos y la corriente, siendo arrastrada hacia el sudeste, sin que pudiera auxiliársele.

El “San Telmo” fue avistado por última vez a principios de setiembre de 1819, en cercanías de las Islas Shetland del Sur- en los 63° de latitud Sur.

William Smith, que llegó a la zona sólo un mes después de haberse producido la desaparición del navío, efectuó un desembarco en la Isla Rey Jorge, encontrando en una playa de la isla Livingston -un ancla con su cepo, restos de velas y de arboladura.

El Cap. James Weddell que en busca de las Islas Aurora- recorrió esas latitudes en el "Jane" (en 1820-21) informó asimismo del hallazgo en la isla Livingston, de los restos de un naufragio, que tanto él como Fildes suponían pertenecientes al "San Telmo" que se habría perdido en proximidades del Cabo que Smith bautizó con el nombre de Shirref.

Pero evidentemente los naufragios sucedidos en la zona a estudio representan -en su mayoría- a las naves que incursionaban en procura de la pesca y caza de ballenas y focas.

Según la Cronología Antártica de Bob Headland, entre 1820 al 23 estaban operando en el cuadrante antártico más de 120 buques, de los cuales se perdió un alto porcentaje -de 10%.

En base a los testimonios del Capitán Fildes y de los registros cronológicos de Bob Headland, hemos relevado un número importante de siniestros ocurridos en la zona de las Shetland del Sur:

- "Clothier", Capitán Alexander Clark, naufragó el 9 de diciembre de 1820, al tocar en una roca. Su tripulación fue rescatada por la expedición estadounidense que conformaron los buques "O' Cian" del Cap. Jonathan Winship y el "Tranger" de Joseph Adams. Estos buques que habían salido de Boston, tocaron en las Malvinas y en las Shetland del Sur, haciendo base en Cabo Potter de la Isla "25 de Mayo"/ "Rey Jorge". Se reunieron los restos dispersos en la costa, desmantelándoles y extrayendo los efectos de valor, los que fueron vendidos.
- 2 botes con 8 hombres de la expedición del "Diana", zarpado de Nantucket (Estados Unidos), tocó en las Shetland del Sur.
- "Hannah" del Capitán James Johnson, expedición británica, salida de Liverpool. Se hundió en proximidades de las Shetland del Sur, el 25 de diciembre de 1820.
- "Lady Troubridge" Salido de Liverpool, a cargo del Capitán Richard Sherrat, naufragado en el Cabo Melville- Isla "25 de Mayo"/ "Rey Jorge"- el 25 de diciembre de 1820.
- "Anne" Británico, salido de Londres, al mando del Capitán Peter Kemp. Dicho buque habría naufragado en diciembre de 1820, probablemente el día 30.
- "Cora"; del Cap. Fildes, el 6 de enero de 1821 se despedazó contra la costa, siendo declarado como completamente perdido por los capitanes de los buques "Lynx", "Romeo", "John" y "Williams".
- "Jane Maria" y "Nancy", norteamericanos, se estrellaron uno contra el otro.

- “Venus”, salido de Boston, en expedición auspiciada por Estados Unidos. Capitán William Napier. Naufragó en las proximidades de las islas Shetland el 7 de marzo de 1821. Su tripulación fue rescatada por los buques estadounidenses “Emerald” del Capitán John Scott y “Esther” del Cap. Edward Low.
- “Mellona” parte de la expedición foquera británica, zarpada de New Castle. Capitán Johnson. Visitaron las Islas Shetland del Sur, anclando en puerto Clothier y en caleta Shirref, naufragando en isla Desolación el 25 de marzo de 1822.
- “Jenny”, viaje británico, zarpado de la Isla de Wight. Fue reportado a la deriva en el Estrecho de Drake durante una severa tormenta, por el ballenero “Hope”, en setiembre de 1840. La tripulación había muerto, la bitácora había registrado hasta el 17 de enero de 1823 (el investigador Headland hace constar que no hay evidencia de este evento).
- “Richard Henry”- Expedición ballenera y foquera estadounidense, zarpada de Stonington, Capitán Peck, naufragó en proximidades de las islas Shetland del Sur en Febrero de 1845.
- “Catherine”. Expedición foquera estadounidense, zarpado de Newport, a cargo de William Smyley, operó en las Malvinas y en las Shetland del Sur, se perdió a fines de 1847.
- “Charles Shearer”, luego de haber dejado las Islas Diego Ramírez, se dirigió hacia las Shetland del Sur, al mando del Capitán James Appleton (o Appleman) desapareció sin dejar rastros, en octubre de 1877. Sus restos fueron hallados en 1970 en la isla del Elefante (Shetland del Sur).
- “Endurance”, de la expedición de Ernest Shackleton, zarpado de Plymouth, Capitán Frank Worsley, se perdió el 27 de octubre de 1915 en Lat. 69° Sur, Long. 51° 30’W- en inmediaciones de las Shetland del Sur, refugiándose su tripulación en la Isla del Elefante.

Lamentablemente los documentos no siempre pueden precisar los puntos exactos de los siniestros, y por las mismas características de las duras navegaciones, los buques podían “desaparecer” sin que se pudiera hacer mucho más que presumir de la “suerte” o mejor dicho de la “desgracia” que hubieran tenido.(Tal el posible caso del “Jenny”).

Las vivencias tan interesantes del manuscrito del Cap. Fildes, refieren datos invaluable como el desguace de los restos del “Clothier” que al igual que los fragmentos del “San Telmo” y del “Cora” informaba que habían sido arrastrados hacia el Este, desparramándose por Cabo Shirref, quedando restos importantes en las playas aledañas.

De todas formas hemos tratado de realizar un listado de naufragios lo más completo posible, dentro de las coordenadas de espacio y tiempo (incluyendo al “Endurance” como el último de ellos, por la significación que tiene en la historia naval uruguaya el intento de su rescate).

9. CONCLUSIÓN

Los datos logrados por estudios de los diferentes elementos y el conocimiento de eventos cada vez más detallados, colaboran en el trazo invisible de imágenes sin testigos. Quizás sea difícil adjudicar particularmente los restos de maderas a uno u otro siniestro, pero los aportes que se puedan ir dando contribuirán tanto en este sentido como en el entendimiento de fenómenos sociales, económicos y políticos que se desarrollaron en el escenario antártico pero en base a procesos ajenos a él.

Según lo expuesto el puerto montevideano, así como el de Maldonado, estuvieron estrechamente vinculados en ese avance hacia el Sur, que culminó con la apertura económica y posteriormente científica de las Shetland del Sur, y del continente antártico. Y hablamos de Montevideo en especial porque es el punto de referencia de nuestro estudio, pero en general es reconocido que los puertos del hemisferio Sur sirvieron como escalas obligadas de aquellos buques, popularizando el tema antártico. Loberos y balleneros marcaron las rutas a expediciones que volcaron sus expectativas al estudio de un territorio virgen y extraño.

Desde la conferencia de un científico a las charlas de un marino, estos lugares fueron generando perspectivas y alertando realidades.

En el caso de Montevideo, muchas flotillas de embarcaciones loberas y balleneras le tomaron por base, para reabastecimiento, reparaciones y aún para internadas, y de igual forma múltiples expediciones de ciencia anclaron en su puerto, involucrando los estudiosos del ámbito, pero también entusiasmando al hombre común.

Todas las Reuniones de Historiadores Antárticos en las que hemos participado, han presentado investigaciones que muestran hechos, que resaltan hitos, que son parte de una argumentación cuyo tema central es el hombre en acción sobre el continente antártico. Fueron sus viajes, sus estadías, sus peripecias, o sus logros, que tejen esa trama de importancia fundamental.

Para concretar tales investigaciones se deben utilizar las fuentes más autorizadas, pero se deben tomar también como apoyo los elementos que quedaron como prueba del trasiego geográfico de hombres y naves que hicieron posible esa historia, que contribuyeron al conocimiento de un universo completamente virgen de experiencias-hombre.

El Patrimonio Tangible que representan los restos marcan –como bien expresaba el Embajador Berguño– “el camino de la memoria”. Profundizar el estudio de los mismos significa profundizar en ese pasado, contribuyendo a una imagen más acabada de la Historia del Continente Antártico.

Proyectos como el del “San Telmo”, estudios como los que se realizaron en los elementos de la Base “Artigas”, emprendimientos como los que llevaron a cabo el equipo del Lic. Vairo, o incluso los trabajos que en otras islas antárticas –Cerro Nevado y Paulet– ha concretado el Dr. Capdevila con la reconstrucción de la cabaña y el refugio utilizados por la expedición Nordenskjöld, son fundamentales en el sentido de despertar la conciencia para localizar todo el Patrimonio Cultural

Antártico, ponerlo en valor y entre todos los países presentes en el continente, instrumentar las acciones necesarias para que no sea afectado.

Las tareas concretadas y los proyectos indican preocupación y cooperación en la mancomunidad de intereses que apunta al control sobre dichos recursos culturales.

La localización de estos vestigios es indispensable para su conservación y protección, no sólo de los imponderables naturales sino también de los daños que puedan provocar algunas de las actividades como por ejemplo biomonitoreos, traslado de vehículos pesados, instalación de refugios, etc.

Los restos arqueológicos son más que el testimonio de la presencia del hombre en el territorio antártico, componen un archivo de pruebas de usos y costumbres, representan una época, sueños de riqueza, de gloria o de aventura, marcan desafíos y e integran a la geografía conocida un nuevo continente, son un reservorio de lo que hoy se ha reivindicado como "Patrimonio Intangible".

Los que estamos hoy aquí aspiramos como meta que se llegue a confeccionar un catastro del Patrimonio Arqueológico Antártico, avalado por el aporte de las Ciencias Históricas, para que todos puedan llegar a esta visión integral de lo tangible e intangible, porque cada paso de este efímero presente, ha dejado su huella en el pasado, y nos guía al porvenir.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a. Libros

Asdrúbal, Hernán. *La Economía Pesquera en el Virreinato del Río de la Plata* (Buenos Aires: Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 1978).

Headland, Robert. *Antartic Chronology-Chronological list of Antartic Expeditions and Related Historical Events* (Cambridge: 1989).

Martínez, Homero. *Significación Marítima de Montevideo en los Siglos XVIII y XIX. Determinante Geográfica de un Destino. El Apostadero Naval en los Sucesos del Plata. La Política Más Allá de las Naves* (Montevideo: Instituto Uruguayo de Cultura Hispánica, Imprenta "El Siglo Ilustrado").

Silva, Hernán. *Historia Marítima Argentina. La Pesca y la Caza de Lobos y Anfibios. La Real Compañía Marítima de Pesca en Deseado (1790-1807)* Tomo IV Capítulo XVI (Sin Datos).

Vairo, Carlos, Guillermo May y Horacio Molina. *Expedición de Estudio de Asentamientos Balleneros Históricos en la Antártida Argentina. Buque Museo Itinerante "Ice Lady Paragonia", Enero de 2003* (Buenos Aires, 2003).

b. Artículos

Berguño, Jorge. "Las Shetland del Sur: El Ciclo Lobero (Primera Parte)" *Boletín Antártico Chileno* (Abril, 1993).

Berguño, Jorge. "Las Shetland del Sur: El Ciclo Lobero (Segunda Parte)" *Boletín Antártico Chileno* (Octubre, 1993).

Capdevila, Ricardo y Juan María Ageitos. “La Navegación en la Antártida a Principios del Siglo XIX” (Valparaíso: Instituto Antártico Argentino - Actas del II Simposio Marítimo, 1996).

c. Informes

“Informe del Relevamiento del Pecio” presentado por el Licenciado Leonel Cabrera.

“Informe del Relevamiento del Pecio” del C/F (R) Don Jorge Ortiz Sotelo.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La reproducción parcial de este artículo se encuentra autorizada y la reproducción total debe hacerse con permiso de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

Los artículos publicados en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC 4.0

