

LA CAMPAÑA MARITIMA DE LA GOLETA "CHUBUT" A LA COSTA PATAGONICA. 1873-74 *

Aclaraciones, rectificaciones y refutaciones a versiones publicadas
(Segunda parte)

JUAN JOSÉ FEILBERG

Posibles omisiones o faltas del comandante de la goleta Chubut, teniente coronel de marina Guillermo N. Laurence, en el cumplimiento de las instrucciones que le fueron impartidas en el año 1873, por el gobierno nacional para la vigilancia de la costa patagónica

8. ELEMENTOS DISPONIBLES PARA LA INVESTIGACIÓN

Para efectuar este análisis bastaría comparar las instrucciones impartidas por el gobierno al comandante de la goleta *Chubut* con las actividades desarrolladas por este último y, establecida la existencia de omisiones y procedimientos contrarios al espíritu o letra de aquellas, considerar las circunstancias que los motivaron y determinar las responsabilidades.

Como ya se dijo en la introducción, no se dispone del texto de las instrucciones impartidas al comandante Laurence, pero las partes pertinentes de los textos de las instrucciones impartidas por el gobierno nacional para el buque escuela vapor *General Brown*, en el año 1873 (1) **, y para la "Escuadrilla del Sur", fechadas el 10 de agosto de 1874 (2), constituyen una guía para encuadrar la conducta a observar por el comandante de la goleta *Chubut* ante emergencias internacionales.

En cuanto a las actividades desarrolladas, existen copias de los partes y oficios enviados por el comandante Laurence a la Superio-

* La Iª Parte de este trabajo se halla en *Investigaciones y ensayos* N° 28, p. 369.

** Los números entre paréntesis en el texto que no forman parte de transcripciones de partes de documentos se refieren a copias de documentos que obran al final como Anexos. Las expresiones entre paréntesis con aclaraciones del autor de este trabajo.

ridad, así como de alguna correspondencia intercambiada entre el ministro de relaciones exteriores, doctor Carlos Tejedor, y el ministro argentino ante el gobierno de Chile, doctor Félix Frías, la que, aparte de suministrar información adicional no contenida en los partes del comandante de la *Chubut*, nos permite formar juicio sobre el cumplimiento de instrucciones especiales para este buque.

Un estudio comparativo de las actividades según los partes y notas mencionadas, con los escritos de amplia difusión basados principalmente en el memorial de la señora Julia Rouquaud de Mallié, y con los menos divulgados últimamente, basados además, en documentos inéditos del capitán de fragata Luis D. Cabral, arroja grandes diferencias no sólo cronológicas sino por confusión de circunstancias e inexactitudes. Por esto y para referencia en este trabajo, he confeccionado en base a datos fidedignos un resumen cronológico de acontecimientos de interés en la ría de Santa Cruz durante los años 1873 y 1874 (15).

Aunque obviamente, el ministro de Guerra y Marina, general Martín de Gainza, no pudo haber conocido los textos divulgados a que me he referido, iniciaré el análisis con el de un pasaje del memorial de la señora de Mallié que por erróneo debe ser urgentemente desvirtuado pues, a mi juicio, puede haber sido el causante de que se crea que el comandante Laurence no se comportó como debía en la circunstancia, y el que ha motivado que escritores e historiadores no hayan desarrollado hasta ahora el tema de la campaña de la goleta *Chubut* en los años 1873 y 1874.

9. UNA CONFUSIÓN QUE CREA UN HECHO DESDOROSO PARA LA NACIÓN ARGENTINA Y QUE NO EXISTIÓ

Bajo el subtítulo *Tercer buque chileno*, dice la señora Julia Rouquaud de Mallié en el memorial ya citado: "Una mañana se aperció un buque en la barra (6). El comandante (se refiere sin duda al comandante Laurence) nos dijo que era un buque grande y se fue a bordo (de la *Chubut*); pasaron dos horas de espera y al fin apareció flameando la bandera chilena... El buque era de guerra pero también se veían mujeres. Se izó en casa la bandera argentina. Mi padre se alarmó al ver tanto soldado, pues los buques de guerra eran allí de mal agüero, mi padre temió por nosotros y mandó izar la bandera francesa, y en ese momento nuestro buque argentino, el *Chubut*

levantaba anclas y subía el río dejándonos solos. Más tarde nos contó su comandante que por vergüenza se había ido, pues no tenían oficiales más que uno enfermo y su buque tan sucio y hasta sin lo necesario, pues era tiempo que fuesen a Patagones en busca de víveres.

“Al fin se destacó un bote del buque chileno. Venían un oficial y un civil. ¡Un particular a bordo de un buque chileno! ¿Qué será? Nosotros observábamos de una ventana. Salió mi padre, y ¡sorpresa! se abrazaron con el particular como amigos. Este señor presentó al oficial, y pasaron enseguida a la sala. Después de un momento mi padre nos mandó llamar; nos presentó al señor gobernador de Punta Arenas y después al oficial. El gobernador era una persona bastante gruesa [...] [...] El gobernador había sido una persona muy amable con mi padre cuando de paso estuvo en Punta Arenas; hasta le había facilitado un guía para venir a Santa Cruz. Mi padre quería corresponderle, decía, pero[...].

“Al día siguiente empezaron a bajar los colonos. Como dije a un oficial —vamos a vivir entre asesinos, quizás, y aun bajo nuestros techos— no, me contestó; estos que traían eran confinados por pequeños delitos, desertores y demás. Nos dijo que eran buenos y que venían con sus esposas e hijos. Hicieron una linda casita que estaba el gobernador mirando. ¿Qué es esto? le pregunté, poniendo mi pie en el palo. Es un asta de bandera, me contestó. Ya lo sé, le dije, pero aquí no hay necesidad, pues tenemos nosotros una para nuestra bandera argentina. El guardó silencio, no estaba satisfecho, pero yo sí, porque el asta no se colocó [...]. Entonces mi padre resolvió, si el gobernador quería, pedir un pasaje hasta Punta Arenas y de allí tomar el Pacífico para ir a Santiago de Chile. El gobernador le contestó que con muchísimo gusto, pues era muy feliz en poderle ser útil.”

Y en el siguiente subtítulo: *Don Ernesto en Santiago de Chile*, continúa: “Se fueron; triste fue la despedida. Nuestro padre se iba; ¿cómo le iría?; y nosotros, ¿cómo saldríamos de aquí? Para nosotros era una vida terrible e imposible. Al otro día volvió el *Chubut*, que no había sido visto durante todo ese tiempo; le contamos a su comandante lo acaecido”.

La llamada (6) figura en la transcripción del memorial en el *Anuario 1940* de la Sociedad de Historia Argentina, pertenece al capitán de fragata Teodoro Caillet Bois y dice: “Doña Julia no nos da el nombre del buque. Por el señor Braun Menéndez sabemos que era la corbeta *Chacabuco*, de la que habla más adelante en otra ocasión”.

Basado en la transcripción anterior, el doctor Armando Braun Menéndez en *Pequeña Historia Patagónica* dice en el lugar pertinente: "Pronto apareció en la barra del río Santa Cruz otro buque de la escuadra chilena: la corbeta *Chacabuco* (19), armada en guerra y provista de tropas de desembarco.

"¡El asunto presentaba un cariz gravel!" "Antes que fondeara la corbeta rival, la goleta *Chubut* levantó anclas y remontó el curso del río hacia el reparo de la isla Pavón." "Pero no fue el temor que le impulsó. No podía caber el miedo en esos pechos valientes. Otro sentimiento embargó a esa almas de marinos; el pudor. Así lo declaró su comandante: no quería que los chilenos conocieran la miseria de la goleta y su tripulación desprovista de víveres y de uniformes y sin oficiales a bordo [...] (20)".

La nota (19) del autor dice: "De este primer viaje de la corbeta *Chacabuco* al Santa Cruz no he encontrado datos de fuente chilena; sólo tengo a la vista la mención de la memorialista doña Julia Rouquaud de Mallié. En 1873, aun no se publicaba el *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* que nos da sobre el movimiento y exploraciones de las naves de guerra en los mares del sur los más valiosos informes". Y la (20): "Luego de su exploración por el río Santa Cruz el teniente Feilberg había regresado por la vía terrestre y a caballo hasta Patagones, donde se embarcó para Buenos Aires; y el teniente Palacios, segundo oficial de la dotación de la *Chubut*, estaba enfermo y alojado en tierra".

Comparando lo transcrito con los datos fidedignos del resumen cronológico (15), se concluye:

- 1º) La única vez que la *Chubut* dejó la ría de Santa Cruz para internarse y permanecer en el río homónimo fue desde el 27 de octubre al 26 de diciembre de 1873, para efectuar reparaciones importantes en el buque.
- 2º) Desde la llegada de la *Chubut* por primera vez a Santa Cruz, el 12 de octubre de 1873, hasta la zarpada para el Río Negro, el 5 de enero de 1874, ningún buque chileno apareció en la ría de Santa Cruz.
- 3º) La única vez que arribó a la ría de Santa Cruz el gobernador de Punta Arenas, capitán de corbeta don Oscar Viel, lo hizo a bordo de la corbeta de guerra *Abtao*, y permaneció allí desde el 2 al 15 de marzo de 1874, estando ausente la corbeta *Chubut*, que aún no había regresado del Río Negro.

Durante esta primera estada de la *Abtao* en la ría de Santa Cruz los chilenos construyeron en tierra unas casillas de madera en las que dejaron dos confinados y una mujer. Al zarpar de regreso a Punta Arenas embarcaron como pasajeros en la *Abtao*, el señor Ernesto Rouquaud y el desertor de la *Chubut* Gifford Pritchard, que había quedado a cargo de la casilla argentina junto con tres marineros.

- 4º) La goleta *Chubut* llegó a Santa Cruz, de regreso del Río Negro, recién el 11 de abril de 1874 y fue, sin duda alguna, en esa ocasión cuando le contaron al comandante de la misma, al que con toda razón “no habían visto durante todo ese tiempo”, lo acaecido. El subteniente Palacios había desembarcado enfermo en Río Negro.
- 5º) La corbeta *Abtao* llegó a Santa Cruz por segunda vez el 27 de abril, permaneciendo fondeada frente a Punta Quilla hasta el 16 de mayo, en que regresó a Punta Arenas. Durante su estada, el 7 de mayo de 1874, el subteniente Feilberg emprendió viaje a Buenos Aires, yendo a caballo hasta Punta Arenas y de allí, por el paquete del Pacífico, a Montevideo.

Queda probado así que, si bien los acaecimientos que menciona en su memorial la señora de Mallié existieron realmente, ellos tuvieron lugar separadamente en fechas distintas y sin el carácter que asumen en el relato.

La autora del memorial, como expresé anteriormente, lo redactó unos treinta y siete años después de abandonar Santa Cruz, en octubre de 1874. Escrito como relato, en una continuidad de hechos carentes de fechas, permite suponer que confió casi por completo en la memoria para su redacción, y es muy sabido que ésta, si no es ayudada por anotaciones u otras referencias efectuadas en oportunidad, suele jugar nos una mala pasada.

10. RESPECTO A LA CASILLA CONSTRUIDA POR LA “CHUBUT”, EN LA MARGEN S.O. DE LA RÍA DE SANTA CRUZ EN OCTUBRE DE 1873. ¿SE ENCOMENDÓ O NO SU CONSTRUCCIÓN AL COMANDANTE LAURENCE?

Según constancia en el libro de guardia de la goleta *Chubut*, el 15 de octubre de 1873 se dio comienzo a la construcción de una casilla en la margen sudoeste de la ría de Santa Cruz. Para su construcción

se emplearon madera y cinc traídos a bordo desde Buenos Aires. La casilla destinada a depósito y alojamiento del personal de su custodia quedó terminada el 19 de octubre, y al día siguiente, domingo, se izó en el asta de la misma el pabellón nacional manteniéndolo izado hasta la puesta del sol.

Al respecto, la señora de Mallié dice en su memorial con referencia a la llegada de la goleta *Chubut*: "Anclaron un poco lejos y echaron al agua un bote en el que venían cuatro marineros y un oficial. Este se presentó a mi padre (según el libro de guardia citado, se trataba del comandante Lawrence), quien lo recibió muy bien y le dio la bienvenida, diciéndole además que estaba en su casa; entonces el oficial dijo que venía de parte del Gobierno argentino para poner una Capitanía en Santa Cruz. Así lo hicieron; bajaron tablas y construyeron una casilla de tres metros, en la cual izaron la bandera argentina. La goleta era mandada por el señor Lawrence, un señor anciano que tenía a sus órdenes dos oficiales: los señores Palacios y Feilberg, éste último el único sobreviviente de todos, hoy Contraalmirante. Eran personas instruidas y que merecían otro buque mejor".

El capitán de fragata Luis D. Cabral, en el segundo tomo, inédito, de un libro *Anales de la Marina de Guerra Argentina*, dice sobre este punto: "Inmediatamente que la Goleta arribó al puerto de su destino, se procedió al reconocimiento del terreno en toda la zona de ambas riberas del río, después de lo cual, el mismo día, entre el Comandante Lawrence y el Subteniente Feilberg, se suscitó la controversia siguiente:

"Hacia ocho días poco más o menos, que la *Covadonga*, buque de guerra chileno, había dejado el puerto de Santa Cruz, en donde, en la parte sur y próximo a la ribera del río, hacia la falda oriental de la eminencia Weddell Bluff, la gente de la referida nave extranjera, habían plantado varios estacones con los que trazaron rectángulos, que acusaban miras de levantar sobre éstos, edificios e instalaciones semejantes, agregándose el apéndice siguiente: Que el citado buque había ido hasta Punta Arenas en busca de los materiales para tal objeto.

"Con este motivo, el Comandante Lawrence, invocando uno de los incisos de sus instrucciones oficiales que decía [...] si al llegar la *Chubut* a Santa Cruz encontrara buques chilenos en la parte sur del río, sin comprometer el honor de la bandera tomará posesión de la parte norte [...] (2), por lo que el jefe de la goleta creyó interpretar bien y conforme, asumiendo la jurisdicción territorial de la otra banda del río, donde según los signos del extranjero había hecho tales marcaciones.

"Pero el Subteniente Feilberg oponiéndose a este procedimiento por que no sólo lo encontró erróneo sino hasta cierto punto deprimente, abundó en juiciosas demostraciones y en forma suficiente que efectivamente el punto llamado a ocupar cuanto antes, era la parte austral del terreno.

"Después de una larga conferencia, mantenida con altura y circunspección, el tema discutido fue dilucidado en la forma invocada por el citado oficial y en mérito a su patriótica actitud él fue comisionado para que una vez desembarcada la madera y demás artículos de construcción que el buque había conducido procediera a la brevedad posible a levantar una casilla para alojar una guardia permanente, como lo disponía otro inciso de las instrucciones, según el pliego oficial.

"La pieza fue construida en cinco días de trabajo, precisamente en el mismo paraje que habían elegido los de la *Covadonga*. Medía cinco por cinco metros y cuatro de altitud, pasando inmediatamente a habitarla un piquete de quince hombres armados con rifles Enffield, al mando del Subteniente Palacios.

"Simultáneamente también se había sacado de la bodega una pieza de artillería calibre doce de bronce y se montó en su cureña a bordo de la goleta, lo mismo que un asta de bandera en tierra, y al largar en ella el pabellón de la patria, fue saludado desde a bordo, con una salva de veintiún cañonazos, y con la mayor parte de la tripulación de la *Chubut* formada en tierra; se rindió en esta modesta pero elocuente forma, los honores correspondientes a un acto tan trascendental y cuya acta original, labrada en aquel día de verdaderas emociones patrióticas, se encuentra en el archivo del ministerio de la Guerra, está suscripto por el Jefe y los oficiales de la goleta *Chubut* (3)".

La nota (2) del texto transcrito dice: "informes suscritos en el archivo particular del autor; y el resultado de los reportajes al señor Capitán de Navío V. Feilberg y ex Teniente de la Armada Britaldo Palacios". La nota (3) dice: "Referencia del Capitán de Navío V. Feilberg".

Del parte de viaje remitido por el comandante Laurence al ministro de Guerra y Marina, general Martín de Gainza, en el que da cuenta de los acaecimientos desde la partida del Río de la Plata hasta la llegada a la barra del Río Negro, o sea desde el 23 de setiembre de 1873 al 14 de enero de 1874 (A.G.A., Caja 1341. Partes de viaje *Goleta Chubut*), transcribo las partes pertinentes: "El día 13 de octubre elegí el punto que debía servir para depósito del carbón que

conducía para el *Brown* como para la carga que tenía en cubierta, y hasta el 26 de Octubre se ocupó en desalijar el buque y construir un cuarto de madera que debía servir para alojamiento de la Guardia que debía custodiar el depósito, como para resguardo de todo el velamen de repuesto y todo aquello que estorbaría a bordo durante la larga compostura que debía sufrir el buque. Este día temprano se envió a hacerse cargo del depósito al Subteniente Don Britaldo Palacios con dos marineros, provisiones, municiones y carabinas; y a la hora de ordenanza se izaron el Pabellón de la Nación en tierra como a bordo y [...]”.

El 17 de enero, desde Carmen de Patagones, el comandante Lawrence envió una nota al ministro de Guerra y Marina, general Martín de Gainza, en que le dice: “Tengo el honor de informar a S.E. que a la brevedad posible me pongo en marcha al Sud. Si encontrara a la gente del buque perdido en la costa no dudo será necesario volver en el acto hasta este punto, de lo contrario seguiré hasta Santa Cruz a embarcar el resto del carbón allí en depósito. En este caso me permitiré indicar a S.E., que se podrá comunicar con el que firma por vía de Punta Arenas en el Paquete del Pacífico, de allí un oficial encargado de la comunicación puede tomar caballos y baqueano mediante un gasto de sesenta a ochenta patacones; de otro modo sería difícil llegar a mis manos oficio alguno”.

Esta nota, así como el parte de viaje transcrito parcialmente más arriba, fueron girados el 25 de febrero de 1874 al ministro de Relaciones Exteriores, que era el doctor Carlos Tejedor.

De lo transcrito hasta aquí queda establecido lo siguiente:

- 1º) Que inmediatamente después de arribar por primera vez la goleta *Chubut* a Santa Cruz, se construyó en la margen sudoeste de la ría una casilla de madera y cinc, con materiales llevados a bordo del buque. Que se procedió así, según se expresa en los documentos, de conformidad con las instrucciones del gobierno nacional, o precisando, conforme a la interpretación de éstas que estimó correcta el comandante en reunión de oficiales. Que el 19 de octubre se izó por primera vez en la casilla el pabellón nacional con los honores de ordenanza, labrándose un acta de este acontecimiento.
- 2º) Que desde Carmen de Patagones, el comandante de la *Chubut* comunicó al ministro de Guerra y Marina la

construcción del depósito en tierra; que había quedado con una guardia y, por otra parte, que a la brevedad posible emprendería el regreso a Santa Cruz, tomando conocimiento de esto tanto el destinatario como su colega de Relaciones Exteriores, el 25 de febrero de 1874.

Hasta aquí lo que se sabe a través de documentos, por los protagonistas y testigos de los hechos, o por declaraciones que dicen ser de protagonistas. Consideremos ahora lo que sigue:

La carta del ministro Tejedor fechada el 23 de febrero de 1874 (16), o sea escrita antes de tomar conocimiento del parte del comandante de la *Chubut* el 25 del mismo mes, al decir: "salvo la ocupación de Santa Cruz por nosotros", parece confirmar que en las instrucciones del gobierno se había ordenado a dicho comandante la construcción de la casilla en cuestión, por cuanto ello constituiría un signo de ocupación.

Sorprende lo que dice el mismo ministro en la carta del 12 de marzo (17). En efecto, teniendo ya el conocimiento de que la *Chubut* regresaría lo más pronto posible del Río Negro a Santa Cruz, y no habiéndosele enviado jamás una orden, de emprender el regreso o no ir a Santa Cruz, afirma que: "La expedición del *Chubut* fue simplemente pasajera, y habiendo dejado ya estos parajes. No juzgan prudente en estos momentos dar más seriedad a los hechos [...]".

Pero sorprende aún más el párrafo de otra de sus cartas, fechada el 18 de mayo (18) en que dice: "ni la casa de la Capitanía argentina, ni Bright fue dejado allí oficialmente, sino por voluntad propia de Laurence, de quien como he dicho a Vd., antes, veo muy disgustado al Ministro de Guerra".

Dejando para el capítulo siguiente el asunto Bright, parece que ahora el ministro Tejedor sostiene que el comandante Laurence habría construido la "capitanía argentina" por propia iniciativa; es decir, que las instrucciones del gobierno no le ordenaban hacerlo. En ese caso, aparte del simple incumplimiento de instrucciones, teniendo en cuenta la conducta prudente que las mismas recomendaban a los comandantes para evitar conflictos con Chile, esto sería motivo suficiente para desposeer del comando al teniente coronel Laurence; sin embargo, parece que sólo ve "muy disgustado al Ministro de Guerra".

Es necesario aclarar que, ni en el libro de guardia de la goleta *Chubut*, ni en documentos suscriptos por el teniente coronel Lau-

rence se emplea el término "capitanía" para referirse a la casilla en cuestión; tampoco lo emplea en su escrito el capitán de fragata Luis D. Cabral y sólo lo hacen los ministros Tejedor y Frías, así como la señora de Mallié. Siendo una capitanía la residencia oficial del capitán del puerto, no habiéndose instituido ésta y nombrado a su titular, no puede designarse a una habitación o construcción, aunque pertenezca al Estado, "capitanía".

Llegados a este punto, y en busca de una explicación, conviene recordar el estado, en ese momento, de las relaciones entre Argentina y Chile respecto del conflicto existente sobre la soberanía del Estrecho de Magallanes, que esta última nación pretendía ya extender a la Patagonia. El gobierno argentino venía sosteniendo que el *statu quo* del tratado de 1856 se limitaba a las instalaciones de Chile en el Estrecho de Magallanes y, en cambio, Chile pretendía que incluía también a la Patagonia como tierras adyacentes a sus instalaciones y que le pertenecían. Por este motivo Chile pedía someter la cuestión a un arbitraje, lo que Argentina no admitía por considerar a la Patagonia de su pertenencia.

Así las cosas, según Mariano Pelliza en *La cuestión del Estrecho de Magallanes*, el 20 de abril de 1874 el ministro de Chile en la Argentina, señor Guillermo Blest Gana, se dirigió, instruido por su gobierno, al ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, doctor Carlos Tejedor, invitándolo a resolver la cuestión sometiéndola cuanto antes al juicio arbitral como estaba convenido desde 1856, para cuyo desenlace era ya oportuna la designación del nombre o nombres de las personas o autoridades en quienes quisiera fijarse el gobierno argentino para confiarles el honroso cargo de árbitros en dicha cuestión.

El doctor Tejedor contestó el 27 de abril a esta invitación aceptando las ideas del negociador chileno y aun exponiendo la forma que convendría dar al jurado arbitral para cumplir sin tropiezo la diferencia. En cuanto a la materia del arbitraje, siempre según Mariano Pelliza, el ministro de Relaciones Exteriores dijo: "Que no aparecía claramente definida por la discusión tenida hasta entonces y que por su parte el gobierno argentino determinaría comprendiendo la Patagonia, el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego".

Esta proposición, aunque no fue hecha sino de una manera confidencial, y en este carácter transmitida al gobierno de Chile por su enviado, alentó al gobierno del país trasandino y en agosto se iniciaron conferencias entre el doctor Tejedor y el señor Blest Gana, alcanzán-

dose a realizar una sola. La alarma que produjo en la prensa argentina la posible inclusión de la Patagonia como materia de arbitraje, anunciada por Tejedor y aceptada inmediata y apresuradamente por Chile; la revolución del 24 de setiembre de 1874 y el cambio de gobierno que se operó a la terminación del período presidencial del señor Sarmiento el 12 de octubre, trajeron un cambio radical en el gabinete del doctor Avellaneda y, consiguientemente, se suspendieron estas negociaciones.

Como puede notarse, la carta que nos ocupa del ministro Tejedor al ministro Frías, fue escrita después de la aceptación de la invitación a someter la Patagonia a un arbitraje, lo que significaría que en el futuro la Patagonia estaría comprendida en el statu quo del tratado de 1856. Esto fue, muy posiblemente, lo que motivó que, posteriormente, en las instrucciones del gobierno argentino al jefe de la Escuadrilla del Sur, fechadas el 10 de agosto de 1874, se le encomendara a éste ocupar la margen norte de la ría de Santa Cruz.

Ahora bien, como ya se ha hecho constar, tanto el ministro de Guerra y Marina como el de Relaciones Exteriores tenían conocimiento de esta construcción desde el 25 de febrero de 1874, y, por consiguiente, que en su construcción se habían empleado los materiales que había transportado con ese fin la goleta *Chubut* en viaje directo de Buenos Aires a Santa Cruz.

Cómo se podría explicar entonces el penúltimo párrafo de la nota que el 8 de setiembre de 1874 dirigió el jefe de la Escuadrilla del Sur, desde Carmen de Patagones, al ministro de Guerra y Marina, en que dice (3): "La madera que trajo la goleta *Chubut* para construir una casilla en Santa Cruz, y que por orden superior dejó aquí, y que V. E. me ordenó llevara a su destino, no trayendo yo otra de Buenos Aires, por encontrarse ésta aquí, no quiere el señor Comandante Militar entregármela por que dice que dicha madera ha sido puesta a disposición de esta Comandancia".

En el libro de guardia de la *Chubut* consta que el día antes de zarpar de la ría de Santa Cruz para el Río Negro, 4 de enero de 1874, entre otras cosas se embarcaron once tirantes de pino colorado, cuatro tablas de pino tea y dos de pino blanco, posiblemente sobrantes de la construcción de la casilla. Podría ser que fuera ésta la madera que, por no necesitarse, fue entregada a la comandancia militar de Carmen de Patagones.

Si el comandante Laurence hubiera recibido, antes de zarpar de Buenos Aires, la orden de dejar esa madera en Río Negro como se

dice en la nota antes mencionada (3), en lugar de dirigirse con su buque directamente a Santa Cruz, con el exceso de carga en cubierta que molestaba la maniobra de las velas, hubiera hecho escala intermedia en Río Negro con el fin de desembarazarse de la madera, lo que no ocurrió así.

Podría ponerse en duda si las instrucciones del gobierno al comandante de la goleta *Chubut* le indicaban construir la casilla en la margen Sudoeste o Noreste de la ría de Santa Cruz, conforme a ciertos recaudos respecto a posibles intenciones de ocupación por parte de los chilenos, para evitar conflictos en condiciones adversas; pero no de que se desobedeciera la orden de dejar la madera en Río Negro con la intención de construir la casilla a todo trance.

Felizmente, el teniente coronel Guerrico no desarmó la casilla levantada por la *Chubut* para instalarla en la margen noroeste; ello hubiera significado el abandono de la Patagonia al sur del río Santa Cruz y, por consiguiente, no ocupó dicha margen como se le había ordenado.

A pesar de todo esto, la casilla construida por la goleta *Chubut* en octubre de 1873 se conservó por largo tiempo y llegó a ser asiento de la primera autoridad argentina en tierra cuando, después de diciembre de 1878, se instaló en ella el subdelegado marítimo, el entonces alférez de navío Carlos María Moyano.

11. ¿FUE INAPROPIADA LA GUARDIA DEJADA EN LA CASILLA DE SANTA CRUZ POR EL COMANDANTE DE LA CHUBUT DURANTE LA AUSENCIA DEL BUQUE?

Dice el comandante de la goleta *Chubut*, en su parte de viaje elevado al ministro de Guerra y Marina el 15 de enero de 1874, desde el Río Negro, y del cual tomaron conocimiento el mencionado ministro y el de Relaciones Exteriores, el 25 de febrero del mismo año (A.G.A., Caja 1341): "Al volver a Santa Cruz, de las Salinas, paraje donde se revisó el buque de quilla a perilla, se empezó el reembarque del carbón y útiles que se habían depositado en tierra; al tener parte de ellos a bordo, noté que era sumamente necesario dejar una parte del carbón y útiles en tierra hasta la vuelta del viaje a Río Negro, donde tenía que ir a reponer el molinete y el timón y hacer de víveres; esta determinación era tanto más necesaria cuanto que de otro modo quedaría la aguada arriba en cubierta como también otros útiles haciéndole intransitable casi, e imposibilitando la pronta maniobra, que por

cierto era necesario evitar en buque tan diminuto en una costa como la nuestra y en comisión como la que tengo encomendada. Al dejar en depósito en Santa Cruz, como era de suponer, hice bajar a tierra cuatro de los tripulantes para su custodia, y no teniendo más que un oficial apto para el servicio tuve que encargar del depósito a uno de ellos, quien ha hecho guardia de oficial durante ocho meses. S. E. recordará que al salir de la Capital quedó el Segundo enfermo en tierra, pues así lo comuniqué en fecha 20 de Setiembre del año ppdo., y sali a la mar con dos oficiales, uno de ellos estaba encargado del depósito y habiéndolo tullido tuve que embarcarlo al regresar el buque de las Salinas, para que se asistiera en este puerto, y dejó el depósito a cargo de una persona caracterizada que por su inmejorable comportamiento tendré el honor, más adelante, de proponer para oficial a guerra [...].”

Al respecto en el libro de guardia de la goleta *Chubut* se registra en los días 3 al 4 de enero de 1874: “A las 12 h.m., se zarpó del fondeadero de Weddell Bluff y se navegó aguas abajo, quedando en el depósito en tierra el ex-piloto del buque Gifford Pritchard y los marineros José Dónovan, Jorge Hall y John Gibson, con víveres para tres meses”.

La goleta *Chubut* dejó Santa Cruz en el amanecer del 5 de enero de 1874, y de inmediato los informadores en la localidad al servicio del gobernador vial de Punta Arenas le hicieron llegar a éste la noticia. Esto se desprende de la lectura de la carta del ministro Frías, fechada en Santiago de Chile el 24 de enero (19), por la que también nos informamos que recién entonces, y por un periódico chileno, nuestro ministro en Chile se había enterado del envío de un buque argentino, la goleta *Chubut*, a Santa Cruz, que él venía recomendando con insistencia desde 1871.

Los extractos de correspondencia (19, 23), permiten formar una idea de la preocupación del ministro Frías por la preparación de una agresión al territorio argentino por parte de Chile, así como de la impasibilidad del gobierno argentino a ese respecto.

Confirmando esta preocupación, según una información periodística reproducida en el diario *La Prensa*, de Buenos Aires, el 19 de abril de 1874 (24), el 2 de marzo llegó a Santa Cruz la corbeta de guerra chilena *Abtao*, comandada por el capitán de fragata don Jorge Montt, conduciendo a su bordo al gobernador de Punta Arenas, capitán de corbeta don Oscar Viel, la que permaneció en la ría de Santa Cruz

hasta el 17 de marzo, fecha en que zarpó para Punta Arenas, llevando como pasajeros al señor Ernesto Rouquaud y al oficial argentino Bricht (apellido este último que erróneamente se ha empleado para designar al desertor mariner gaviro Gifford Pritchard, encargado de la casilla argentina).

Durante la permanencia de esta corbeta en Santa Cruz, fuera de otras actividades que no se conocen bien, los chilenos construyeron una casilla de madera a media distancia entre la población de la colonia Rouquaud y la casilla depósito argentina. Si bien esta última quedó cerrada con llave y fue respetada, según los informes del señor Rouquaud a nuestro ministro en Chile (25), el encargado de la casilla, Gifford Pritchard, fue seducido con promesas de hacer su felicidad.

La *Chubut* fondeó en Santa Cruz, de regreso del Río Negro, el 11 de abril de 1874 a las 15 y, según consta en el libro de guardia: "Se envió bote a tierra, el que trajo la novedad que de la gente dejada en el depósito había quedado un solo hombre, uno se había embarcado en el buque de guerra chileno y los dos restantes se habían ido a la isla Pavón con la intención de seguir a Punta Arenas, pero después se arrepintieron y regresaron. Que los chilenos habían construido una casilla dejando a dos convictos y una mujer".

El 27 de abril apareció nuevamente en Santa Cruz la corbeta *Abtao*, al mando del capitán de fragata Jorge Montt, la que fondeó en proximidades de Punta Quilla, permaneciendo allí hasta el 16 de mayo en que regresó a Punta Arenas, para reabastecerse de víveres y volver.

Con toda seguridad, en vista de las importantes novedades ocurridas en Santa Cruz durante la ausencia de la *Chubut* y después de su regreso, así como por el abandono en que lo mantenía la superioridad, al finalizar el mes de abril el comandante Laurence resolvió enviar en comisión a la capital al segundo comandante y único oficial de que disponía, subteniente de marina Valentín Feilberg, con el objeto de pedir nuevas instrucciones, etcétera, lo que comunicó por nota del 1º de mayo al ministro de Guerra y Marina (A.D.E.H.N., Caja 476).

Este oficial partió por tierra a Punta Arenas, de a caballo y acompañado por un baqueano, para de allí dirigirse por vía marítima a Montevideo y luego a Buenos Aires (Libro de guardia y A.G.A., Caja 1.341). Llama la atención que hasta ahora no se haya podido hallar en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores o en el Archivo General de la Nación, documento alguno en que el comandante Laurence infor-

mara sobre la presencia y actividades de los chilenos en Santa Cruz, como ser las que portaba con toda seguridad este oficial, y las que debió remitir en enero desde Carmen de Patagones.

Al enterarse el ministro Frías, por el señor Rouquaud, que había presenciado los hechos ocurridos en Santa Cruz cuando se presentó allí la *Abtao*, le dice al ministro Tejedor en carta del 7 de abril (25): “[...] y la indigna conducta del oficial que dejó en Santa Cruz el *Chubut* para guardar la bandera, habitando casa hecha para la Capitanía de aquel puerto [...]”, y poco después al ministro de Guerra y Marina en carta del 14 de abril (26): “Mucho siento que en el *Chubut* no hubiera Vd. enviado a Santa Cruz un oficial argentino encargado de guardar nuestra bandera, en vez de ese inglés que ha traicionado su deber. El atentado no es, sin embargo, menos odioso. Siento también que nada se me hubiera comunicado por ese ministerio relativamente al viaje que el *Chubut* hizo al Río Santa Cruz [...]”.

Como se expuso en el capítulo anterior, el ministro Tejedor le dice al ministro Frías en carta del 18 de mayo (18): “[...] ni la casa de la Capitanía argentina; ni Bright fue dejado allí oficialmente, sino por voluntad propia de Laurence, de quien, como he dicho a Vd. antes, veo muy disgustado al Ministro de Guerra”.

Por un momento dejaré de lado la conducta de Bright, cuyo apellido correcto era Pritchard. En lugar de él podría haber ocupado su lugar otro tripulante del buque que no se dejara convencer y no desertara; y también un oficial experimentado y bien enterado de las recomendaciones acerca de la conducta a observar ante autoridades chilenas que imponían las instrucciones del gobierno argentino.

Además hay que aclarar bien que la casilla en cuestión, cualquiera fuera su destino o denominación, estaba ubicada en territorio argentino y que en este caso se había dejado en ella una custodia de cuatro hombres para evitar robos de los materiales y carbón depositados en la misma o sus inmediaciones, a cuyo efecto disponía de armamento. Conforme a las instrucciones, por analogía con las del *Brown* y *Rosalles* (1, 2), este personal no estaba autorizado desde luego, a tratar cuestiones internacionales ni podía oponerse a la construcción de la casilla por los chilenos.

Si en la custodia de la casilla hubiera figurado como jefe de la misma un oficial, por su solo carácter militar hubiera constituido de hecho, ante el comandante de un buque de guerra chileno, una autori-

dad militar argentina; lo que, como es de imaginar, podría haber dado lugar a complicaciones que las instrucciones del gobierno argentino se proponían evitar a toda costa. Por consiguiente, la falta de oficiales suficientes en la dotación de la *Chubut* fue en este caso la que determinó una medida aparentemente inconveniente pero que resultó mejor para afrontar una circunstancia difícil.

Ya el 25 de junio de 1873, el ministro de Chile en la Argentina, señor Blest Gana, con motivo de un proyecto de colonización sobre el río Negro, escribía al ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina: "Declaro a V.e. que mi gobierno no consentirá acto alguno que amengüe su soberanía en toda la extensión de los territorios de que se encuentra en actual y pacífica posesión y que tienen su límite natural en el río Santa Cruz" (PELLIZA, ob. cit.).

En los hechos que nos ocupan, el gobernador de Punta Arenas, por telegrama a su gobierno fechado el 27 de marzo de 1874, pretende aclarar su actitud diciendo (27): "Por telegrama de esa ciudad (Santiago), se anuncia que allí se había recibido noticias que autoridades chilenas han ocupado el puerto de Santa Cruz. Puede V.S. contestar a las preguntas que es natural le haga ese Gobierno que tal noticia es inexacta, pues el *Abtao* ha ido a aquel punto con el mismo objeto, y allí estuvo antes la *Covadonga*, y que fue el de practicar nuevos reconocimientos. El *Abtao* lleva también así mismo el cerciorarse si es efectivo que fuerzas a bordo del *Chubut* tomaron posesión solemne de ese mismo punto y protestar contra ese acto que altera el Status que mi gobierno está decidido a respetar, siempre que sea igualmente respetado por esa República".

Es muy posible que la noticia en Santiago de Chile se hubiera conocido por su publicación en el *Telégrafo Marítimo* de Montevideo el 20 de marzo, que fuera reproducido el 19 de abril por *La Prensa* de Buenos Aires así: "Nuestro colega el *Telégrafo Marítimo* de Montevideo dice lo que sigue: El Gobernador de Punta Arenas llegó el 2 de Marzo al arroyo Santa Cruz a bordo del *Abtao*. Hizo desembarcar un destacamento de tropa a 300 metros de la Capitanía argentina construída como se sabe en Diciembre último. En la Capitanía se encontraba un oficial Bright y un marinero. El Gobernador de Punta Arenas declaró al oficial que venía a tomar posesión de esta región en nombre del Gobierno chileno, pero que tenía orden de evitar todo conflicto. Inmediatamente hizo construir un edificio de madera para que sirviese de alojamiento al destacamento y a algunas familias que pro-

venían de la penitenciaría de Punta Arenas. El oficial argentino Bright tomó pasaje a bordo del vapor chileno para Punta Arenas de donde debía venir para aquí en uno de los primeros vapores" (24).

Al parecer, ya que no hay otra explicación, esta noticia habría sido enviada por el gobernador Viel desde Santa Cruz, luego de llegar el 2 de marzo, por chasque a Punta Arenas y de ahí por paquete a Montevideo. Con esa noticia se podría provocar reacción por parte del gobierno argentino y, teniendo en cuenta el tenor del telegrama anteriormente transcrito, resultar que el agresor sería este último; práctica ya empleada por el gobernador Viel en combinación con el ministro Ibáñez.

Veamos si no la carta del ministro Frías al ministro Tejedor del 8 de mayo de 1874, de la que extracto: "Con cínico descaro explica *La Patria*, diario de Valparaíso que está en estrecha relación con el Ministerio, lo ocurrido últimamente en Santa Cruz, como verá Vd. por el recorte adjunto. Si el objeto de la expedición era declarar al oficial argentino que Chile no toleraría nuestra ocupación de la margen meridional del río Santa Cruz no equivaldría a indicarnos la orden de desalojo puesto que la casa de Mr. Rouquaud y la de la Capitanía están situados en ese lado del río, y no está habitado el lado del Norte, como antes he dicho [...]" (28).

Respecto a la declaración que según esta noticia se habría hecho al oficial Bright, el señor Rouquaud no la menciona en sus cartas al amigo Mr. Bros (29), ni en los relatos que como testigo presencial hizo al ministro Frías (25, 26, 30), por lo que me inclinaría a afirmar que esta declaración no se hizo y que su publicación sólo serviría al propósito antes mencionado. Para la confirmación de este propósito creo que bastará el relato del señor Rouquaud al ministro Frías de lo conversado en la conferencia que tuvo el 29 de abril con el ministro Ibáñez (31), en la cual, entre otras cosas dice: "En este momento debe haber regresado la gente que llevó la *Abtao* a Santa Cruz, pues el señor Ibáñez desea que no se tache a su país de usurpador. Al mismo tiempo irá ese buque u otro de guerra, a guardar esa estación en aquel lugar, a fin de que nadie entre en él, hallándose dispuesto este gobierno a mandar tropas y buques con ese objeto, si los argentinos intentan ocuparlo".

Es evidente que Chile no quiere aparecer como agresor y con una amenaza pretende amedrentar a la Argentina, que no es que intente

ocupar Santa Cruz sino que lo ha ocupado y mantiene la ocupación, pues posteriormente, estando allí la *Chubut*, ni con la *Abtao* primero ni después con la *Chucabuco* llevaron los chilenos las tropas mencionadas ni intentaron el desalojo.

A título ilustrativo, ya que la responsabilidad del comandante Lawrence, en la cuestión que da lugar a este capítulo, me parece que ha quedado aclarada, quedaría por considerar los posibles motivos que hicieron posible la deserción de los marineros Gifford Pritchard, José Donovan y Jorge Hall, así como también si el primero de ellos pudo ser "seducido con promesas de hacer su felicidad", por parte del gobernador Viel.

Cuando en el mes de febrero de 1873 se comenzó a alistar la goleta *Chubut* para su campaña a la costa patagónica, hacía ya unos siete meses que había sido devuelta por las autoridades de la colonia galense del Chubut, a quienes les había sido facilitada en calidad de préstamo, unos ocho años antes, por el gobierno de la Nación.

Posiblemente los tripulantes que tenía el buque cuando estaba al servicio de la colonia galense, o al menos parte de ellos, permanecieron en el rol de la tripulación de la misma, una vez devuelta, y no es difícil que entre éstos se encontrara Gifford Pritchard, que en las primeras listas de revista de la *Chubut* figura como práctico.

En aquella época, el organismo que corría con el alistamiento de las tripulaciones de los buques de la Armada era la Capitanía General de Puertos, pero la gran mayoría de los hombres de que disponía para tal fin en el pontón depósito de marinería no eran gente de mar, ya que hacía muchos años que la actividad de los buques de la marina militar se desarrollaba casi exclusivamente en los ríos.

No sería de extrañar, entonces, que para completar el rol de la tripulación de la *Chubut* se hubiera dado de alta a marinos aventureros, que, en busca de fortuna y por conocer ya la costa patagónica, se alistaban en los buques de vela, principalmente loberos o guaneros, actividad muy desarrollada en la costa austral.

Como ya entonces nuestra Armada disponía de algunos prácticos de la costa sur, la Capitanía General de Puertos destinó a la *Chubut* uno de ellos, don Francisco Arrevoir y, en consecuencia, Gifford Pritchard, que seguramente deseaba volver a la aventura, no tuvo inconveniente en permanecer a bordo en la plaza de timonel gaviero.

Que el desempeño del timonel gaviero Gifford Pritchard, a bordo de la goleta *Chubut*, había sido muy bueno, lo atestigua el comandante Laurence en el parte que encabeza este capítulo, al decir que ha hecho guardia de oficial durante ocho meses y que, por su inmejorable comportamiento tendrá el honor, más adelante, de proponerlo para oficial a guerra. Cabe agregar, además, que este marinero, junto con José Dónovan y otros dos marineros, formó parte de la expedición del subteniente Feilberg a la fuente del río Santa Cruz.

El 26 de enero de 1874, desde el Río Negro, el comandante de la *Chubut* comunicó al ministro de Guerra y Marina lo siguiente: "Tengo el honor de adjuntar a S.E. una lista de la tripulación, la cual está toda cumplida meses ha, y piden su relevo. En todos ellos ascienden al número de treinta y un hombres" (A.D.E.H.N. Caja 476). El total de tripulantes según la lista de revista de octubre de 1873, mes posterior al de zarpada de Buenos Aires, era de treinta y dos hombres, o sea que prácticamente toda la tripulación había terminado su contrato. Varios desertaron en Río Negro y sus vacantes fueron cubiertas por otros, muchos de los cuales desertarían luego en Santa Cruz.

Si además se tiene en cuenta que el último pago de sueldos se les efectuó en enero de 1874, era muy probable que, en cuanto se les presentara una oportunidad de mejorar, abandonarían la *Chubut*. Este temor lo manifiesta el comandante del *Rosales* en su parte desde Río Negro, fechado el 8 de septiembre de 1874 (3), cuando, como consecuencia de la imposibilidad de que la administración de ese puerto abonara los sueldos de la tripulación dice: "[...] pero encontrándome incapaz de llevarla a cabo (se refiere a la expedición que le habían encomendado) con buen éxito si el Superior Gobierno no dispone se pague a la tripulación mensualmente, o por lo menos, con la mayor regularidad posible, me permito rogar a V.E. se me separe del mando de ella, si no se puede llenar la condición mencionada"; y quizás éste fue uno de los motivos que, apresurando su regreso, hizo que no cumpliera su misión principal.

La señora de Mallié nos dice, en su memorial, que a poco de instalarse la colonia se infiltraron entre los obreros algunos individuos que como tales tuvieron que tomar en la localidad, y que al poco tiempo comenzó a cundir el descontento y luego el abandono del trabajo por varios obreros que habían llevado de Buenos Aires; agregando que estos hombres eran mandados probablemente por las autoridades

chilenas de Punta Arenas. En este capítulo yo he dicho que, sin lugar a dudas, el gobernador de Punta Arenas tenía informadores en Santa Cruz y, en consecuencia, no sería difícil que al menos los marineros José Dónovan y Jorge Hall hubieran sido "trabajados" para que desertasen, por estos individuos que al parecer tenían su base de acción en la isla Pavón.

En cuanto a Gifford Pritchard, no podríamos afirmar que rechazó las ofertas de estos informadores por no convenirle, pero sí se puede afirmar, casi con seguridad a juzgar por los resultados, que sí le interesó la oferta que bien pudo hacerle el gobernador Vicl.

En efecto, en abril de 1882, el jefe de la expedición científica argentina a tierras australes, teniente de navío de la Armada italiana Giacomo Bove, según dice en su informe, convino juntamente con el comandante de la corbeta *Cabo de Hornos*, capitán de fragata Luis Piedra Buena, fletar la goleta *San José*, según él la llama, o *Golden West*, como después veremos la llama E. Lucas Bridges, perteneciente a José Nogueira, armador de Punta Arenas de la amistad de Piedra Buena. Como es sabido, esta goleta naufragó con los miembros de la expedición mientras estaba fondeada en Bahía Sloget y, sobre el capitán de la misma, dice Bove: "El Capitán de este buque era, por otra parte, señalado como el más práctico entre los balleneros de la Tierra del Fuego. Dar un informe que no fuera bueno sobre el capitán Pritchard, parecería poco generoso después del grave infortunio que lo aquejó, y muchos tal vez, supondrían que yo acusándolo quería sincerarme de la grave responsabilidad que pudiese tener por el naufragio de la *San José*. Bueno, cortés y respetuoso, tenía el defecto de muchos de sus compatriotas; una extrema audacia en la buena fortuna, un extremo abatimiento en la adversidad, pero como la fortuna parece conformar generalmente la mente de los audaces, sería yo, por lo mismo en confiar nuevamente, buque y tripulantes al capitán Pritchard. Juzgo que tal opinión sea también la del propietario de la *San José* y mejor prueba que el hecho de confiarle otra vez una parte de sus riquezas no sabría yo encontrarla".

En el libro *El último confín de la tierra*, E. Lucas Bridges sólo nos dice al respecto: "En Mayo de 1882 llegó (se refiere a Ushuaia) una expedición científica italiana en la goleta *Golden West*, que había sido fletada en Punta Arenas. El barco estaba bajo el mando de un

inglés de barba canosa, el *Capitán Pritchard*, y de dos fornidos portugueses, Moustache y Gerryman, como primero y segundo piloto [...]”.

A mi juicio, los comentarios huelgan, como suele decirse ante la evidencia.

12. ¿PODRÍA EL COMANDANTE, TENIENTE CORONEL LAURENCE, HABER COMETIDO ALGÚN DELITO?

En carta del 14 de abril de 1874 dice el ministro Frías al ministro Tejedor: “Recomiendo al Ministerio de Guerra una solicitud suya (se refiere al señor Rouquaud que está entonces en Santiago de Chile) en que cobra el valor de algunos artículos proporcionados al *Chubut*, habiéndose entregado el recibo del comandante de ese buque” (30).

El ministro Tejedor contesta el 8 de mayo al ministro Frías: “En cuanto al cobro de lo proporcionado al comandante del *Chubut*, le diré que no goza de reputación de tonto, sino de ladrón, y que el Ministerio (seguramente el de Guerra y Marina) se ocupará de examinar con cuidado”.

El ministro Frías, en carta del 18 de mayo, le hace conocer al ministro Tejedor algunas noticias que la familia de Ernesto Rouquaud le ha enviado a éste desde Santa Cruz, entre las cuales la siguiente: que el comandante Laurence había llevado una goleta de 50 toneladas con la intención de hacer algún negocio con Mr. Rouquaud, que su hijo no había comprometido nada y esperaba que se sacara su familia de Santa Cruz, pues no podía alejarse de allí para tomar guano en lugar distante; y teniendo en cuenta esta noticia en la que posiblemente suponía una mala acción por parte del comandante, y también en respuesta a la carta de Tejedor del 8 de mayo le agregaba (33); “[...] si es hombre tan despreciable el comandante de la *Chubut*, no comprendo por qué se le ha dado comisión tan importante. ¿No tienen otros buques? ¿No hay alguno mandado por un jefe serio? ¿Qué tienen que hacer en otra parte, por qué no darle la comisión de ver lo que pasaba en Santa Cruz sin exponer nada? No lo comprendo”.

El interrogante del capítulo obedece justamente a tratar de poner en claro la posible existencia de una cuestión de esta naturaleza que podría ser motivo para relevar de su comando al teniente coronel

Laurence, en base a lo dicho por el ministro Tejedor (32) y a la noticia llegada de Santa Cruz (33).

Los documentos que se transcriben como anexo (34) tienen relación con los pagos solicitados por el señor Rouquaud al gobierno nacional. Puede notarse por ellos que el comandante Laurence ha informado oportunamente a quien correspondía de todos los gastos efectuados para reparaciones, alimentación, vestuario y otras necesidades. Además he podido constatar que en el libro de guardia están anotados los artículos adquiridos y recibidos a bordo. También puede observarse que los gastos presentados al cobro por el señor Rouquaud, que menciona en su carta del 14 de abril de 1874 al ministro Frías constituyen una mínima parte en relación a los comunicados posteriormente a esa fecha.

No puedo aventurar un juicio sobre la verdadera necesidad de estos gastos y si éstos son exagerados; pero debo recordar que el aprovisionamiento que efectuó el buque en Carmen de Patagones en febrero de 1874 resultó incompleto por escasez de algunos artículos, y que debido a los fuertes temporales que se soportaron en el viaje de regreso a Santa Cruz, aparte de los graves daños y las pérdidas de una embarcación y la cocina, debe agregarse la pérdida de la casi totalidad de los víveres embarcados en Río Negro. Es natural que en estas condiciones y en la imposibilidad de hacerse a la mar sin efectuar las reparaciones estuviese obligado a reabastecerse y obtener los materiales como pudiera y a precios sin competencia.

Con respecto a la noticia de que el comandante Laurence había llevado una goleta de 50 toneladas para hacer un negocio, etcétera, soy del parecer de que se trató de un error de interpretación o de expresión del escritor de la carta. No cabe duda de que la goleta en cuestión fue la de bandera uruguaya *Tucutuyú*, que entró de arribada a Santa Cruz (35) (36), y cuyo propietario, Manuel Pereira o Ferreira, por haber quedado sin tripulación, inclusive el capitán, pidió auxilio al comandante Laurence.

Es posible que el señor Rouquaud, hijo, de quien me he formado una impresión de valiente y emprendedor, en vista del fracaso de la pesquería hubiera pensado en dedicarse a recoger y comerciar con guano, industria entonces muy lucrativa, con la finalidad de no perder o malvender las instalaciones de la colonia; y en ese sentido hubiera consultado al respecto con el comandante Laurence y consiguientemente hubiera aparecido la oferta de venta de la goleta por su dueño como solución a su problema.

13. LAS EXPEDICIONES EXPLORADORAS ORDENADAS POR EL COMANDANTE LAURENCE

Dos fueron las expediciones que durante la primera estada de la goleta *Chubut* en la ría de Santa Cruz fueron ordenadas por el comandante de la misma, teniente coronel Guillermo Laurence; una fluvial por el río Santa Cruz para tratar de llegar al lago entonces llamado Viedma, y la otra ecuestre, a la zona del río Gallegos, para investigar la existencia o no de población chilena y otros informes.

La primera de estas expediciones no estaba encuadrada en las instrucciones del gobierno, si se admite que éstas debieron ser las mismas a este respecto que las impartidas al comandante del buque-escuela de náutica *General Brown* (1). En el parte que del resultado de esta exploración el comandante Laurence informa al ministro de Guerra y Marina (37) justifica el haberla ordenado en la inactividad que le imponía la larga compostura que debía sufrir el buque y, que no perjudicando al servicio, satisfacía el loable deseo de hacer algo que podría redundar en bien del país, a la par que dar un conocimiento exacto sobre la posición del lago Viedma.

Desde luego, esta expedición no estaba prohibida expresamente, pero todo comandante es responsable por las iniciativas que tome en cuestiones no encuadradas en las instrucciones recibidas. Si a consecuencia de la expedición hubieran resultado perjuicios graves de cualquier naturaleza, el comandante se haría acreedor a un juicio de responsabilidad y sus consecuencias; en cambio, si los resultados fueran positivos, se habría realizado, como ocurrió entonces, una hazaña digna de elogio.

Así debió ser; sin embargo, la superioridad no parece haberlo entendido así, por cuanto no le dio publicidad y se limitó a tomar conocimiento y archivar el documento.

La segunda de las exploraciones, por el contrario, sí estaba encuadrada en las instrucciones (1) y, en consecuencia, queda descartada la responsabilidad del comandante por haber ordenado su realización. Sus resultados se pueden leer en la copia del parte de la misma (38) que, como la anterior, fue archivada.

14. ACTUACIÓN DEL COMANDANTE LAURENCE EN RELACIÓN A LOS BUQUES DE GUERRA CHILENOS PRESENTES EN LA RÍA DE SANTA CRUZ

He dicho antes que la misión encomendada al comandante Laurence era, a mi juicio, difícil, a parte de su importancia; y la calificué

así no tanto por los riesgos navales y marítimos sino por las dificultades para cumplimentar las instrucciones (1) en relación a sus párrafos 9, 10, 11 y 12.

He manifestado también mi extrañeza por no haber podido obtener, en el Archivo de Relaciones Exteriores, la copia de las instrucciones para el comandante Laurence y los informes de éste a la superioridad sobre las actividades de los chilenos en Santa Cruz que, como correspondía, se debían elevar por separado de los habituales.

El incidente de los rumores, que se menciona en el párrafo 6º de las instrucciones al comandante del buque escuela (1), se inició en los primeros días de febrero de 1873 y culminó a mediados de marzo del mismo año con las explicaciones del gobierno de Chile de que no se había dado orden al gobernador de Magallanes para fundar una población en Río Gallegos, y que únicamente se había practicado un reconocimiento de los lugares contiguos a la colonia chilena (43). Los extractos de correspondencia (39) (46) permiten formar una idea del desarrollo de esta cuestión en que, como se puede notar (45), a pesar de las explicaciones, el gobierno de Chile sostiene que la Patagonia le pertenece.

El buque escuela de náutica *General Brown* zarpó el 13 de abril, o sea después de terminado este incidente, y la publicación de su partida en los diarios de Buenos Aires produjo una gran agitación en Santiago de Chile, como se puede apreciar por los extractos de correspondencia (47) (50). Este nuevo incidente, no obstante las explicaciones dadas oficialmente por el gobierno argentino, alarmó a tal extremo al señor Blest Gana, ministro de Chile en Buenos Aires, que el 25 de junio del mismo año, con motivo de un proyecto de colonización sobre el río Negro, escribía al ministro de Relaciones Exteriores argentino: "Declaro a V.E. que mi gobierno no consentirá acto alguno que amengüe su soberanía en toda la extensión de los territorios de que se encuentra en actual y pacífica posesión y que tienen su límite natural en el Río Santa Cruz" (PELLIZA, *La cuestión del Estrecho de Magallanes*).

Esta declaración se hizo veinte días antes del regreso a Buenos Aires del vapor *General Brown*, para suspender definitivamente su posible visita a Santa Cruz y Río Gallegos, y unos tres meses antes de que zarpara para Santa Cruz la goleta *Chubut*. En consecuencia, me he preguntado si ella pudo dar lugar a una modificación de las instrucciones para el comandante de la *Chubut* respecto a las del

General Brown, y he llegado a la conclusión de que, salvo que se suspendiera la ida a Santa Cruz del buque, las instrucciones no habría lugar a cambiarlas, pues no podían ser más cautelosas y negativas.

El señor Oscar Espinosa Moraga, en la página 287 de su obra *El precio de la paz chileno-argentina*, 1969, dice que el canciller de Chile, Adolfo Ibáñez, al conocer por noticias publicadas en diarios de Buenos Aires la partida para Santa Cruz y el Estrecho de Magallanes de los buques de la armada argentina *General Brown* y *Chubut*, el 14 de abril advertía al comandante de la *Magallanes*, de la armada de Chile que "si llegara a encontrarse con los mencionados *General Brown* y *Chubut* u otros buques de la Armada Argentina, V. S. cuidará en todo caso de no ser el agresor; pero repelerá con la fuerza todo ataque, quedando autorizado, por el hecho de ser agredido, para usar todos los medios empleados en la guerra".

Cuando el 11 de abril de 1874 la goleta *Chubut* regresó a Santa Cruz, se encontró con las novedades que he mencionado en el capítulo 11, y entre ellas la de la construcción, por tripulantes de la corbeta chilena *Abtao*, de dos casillas de madera entre la colonia Rouquaud y la casilla argentina, para que vivieran en ellas dos convictos y una mujer. No se sabe si estos moradores permanecieron en Santa Cruz o desaparecieron a la vista de la goleta *Chubut*.

Ya el comandante Laurence había satisfecho el cumplimiento de los párrafos 5º, 6º, 7º y 8º de las instrucciones (1) con la exploración ecuestre a Río Gallegos, mencionada en el capítulo 13; ahora se le presentaba un caso semejante con estas casillas en Santa Cruz y, seguramente, habría procedido de conformidad con los párrafos de las instrucciones mencionados.

El 27 de abril, con el regreso a Santa Cruz de la corbeta *Abtao* y con ella si no la autoridad que resolvió la construcción de las casillas la que las construyó, se le planteó al comandante de la *Chubut* el caso para proceder conforme a los párrafos 9 y 11, y si hubiera lugar a los 10 y 12. No es posible saber si procedió así en otra forma por la falta de los documentos correspondientes, que el comandante Laurence debió haber enviado el 7 de mayo con el subteniente Feilberg.

En unas cartas de su familia, recibidas en Santiago de Chile a mediados de mayo por el señor Rouquaud, y que éste le había mostrado al ministro Frías (33), se dice con referencia a lo que ocurría en Santa Cruz: que la *Chubut* había llegado de regreso al Río Negro

el 11 de abril, en mal estado y después de un viaje de 43 días, en el que estuvo en peligro de naufragio; poco después había llegado la corbeta chilena *Abtao* y que los dos comandantes estaban en buena relación y habían comido juntos en casa de la familia de Rouquaud; que el comandante Laurence había despachado al subteniente Feilberg a Buenos Aires, sin duda con el objeto de dar noticias al gobierno de la ocupación chilena; que el *Abtao* pensaba partir el 13 de mayo para Punta Arenas, pero que volvería para pasar el invierno allí, si la *Chacabuco* no viniera a relevarlos, y que el comandante de la *Chubut* iba a permanecer en Santa Cruz hasta octubre y que esperaba el regreso del subteniente Feilberg en dos meses.

El capitán de fragata Cabral, en el capítulo correspondiente de la obra inédita que he mencionado, dice: "A fin del mes de Noviembre del mismo año (fecha errónea, debió ser abril de 1874), fondeó en el puerto de Santa Cruz la *Abtao*, de la Armada chilena, al mando del entonces Capitán de Corbeta Don Jorge Montt, buque al cual inmediatamente se le cumplimentó con la visita reglamentaria del ceremonial marítimo, por un bote puesto a la órdenes del Subteniente Feilberg, dependiente de la Goleta de guerra de nuestra flota, a la sazón de estación naval en dicho punto. Días después el hoy Contralmirante Montt, mandó devolver el saludo y cortesía de la *Chubut*, y después de permanecer, confraternizándose ambas tripulaciones, pidió órdenes para el Estrecho, hacia cuyo rumbo se dio a la mar en la fecha indicada". No se puede afirmar que esto ocurrió y en la forma que dice el capitán Cabral; ni en los partes del comandante Laurence ni en el libro de guardia de la *Chubut* se registra este intercambio de visitas.

El 1º de mayo entró de arribada forzosa a la ría de Santa Cruz la goleta de bandera uruguaya *Tucutuyú*, y con ese motivo tuvieron lugar los acaecimientos que el comandante Laurence informó en su parte al ministro de Guerra y Marina el 23 de mayo y después el 10 de julio aproximadamente; existiendo constancia de que el primero fue recibido por su destinatario el 14 de julio (35) (36). La lectura del parte permite apreciar que la autorización por el comandante Laurence al capitán Simoni de la goleta *Tucutuyú* para desembarcarse y viajar a Punta Arenas en la *Abtao*, con intervención del comandante Montt, constituye de hecho un acto de soberanía argentina tácitamente reconocido. Al parecer en el Ministerio sólo interesó el aspecto económico.

El 15 de setiembre fondeó en la rada exterior de Santa Cruz la corbeta de guerra chilena *Chacabuco*, lo que se supo en la *Chubut* cuando en la tarde entró a la ría una lancha de dicha corbeta. El día anterior había llegado de Punta Arenas el capitán Piedra Buena con su cúter *Luisito* y había seguido viaje directamente a la isla Pavón. El 21 volvió de la isla, y el comandante Laurence le pidió que piloteara a la *Chacabuco* para entrar a la ría, facilitándole para ello un bote de la *Chubut*.

Según el diario de Piedra Buena, éste se dirigió con el bote hacia la boca de la ría, donde estaban los campamentos de los sondeadores de la *Chacabuco*, y a la madrugada, cuando llegó el oficial a cargo de los mismos, le dijo a lo que venía, y como éste le respondiera que no necesitaban práctico, regresó a la *Chubut* para dar cuenta de la respuesta al comandante Laurence.

El 22 entró la *Chacabuco*, comandante capitán de fragata Enrique Simpson, y luego de una breve varadura, fondeó cerca de Punta Reparo. A su bordo venía Ernesto Rouquaud, autorizado especialmente a su solicitud por el gobierno de Chile, para embarcar a su familia y enseres en ese buque para trasladarlos a Punta Arenas y desde allí venir a Buenos Aires por el paquete del Pacífico, vía Montevideo.

Sólo sabemos que en esta ocasión no se produjeron incidentes de ninguna clase; que la tripulación de la *Chubut* ayudó a la familia de Rouquaud a embalar sus pertenencias y que el comandante Laurence expidió con ese motivo el siguiente certificado (A.D.E.H.N., Caja 476): "Certifico que la adjunta lista de Relación de equipajes y muebles del señor Ernesto Rouquaud y familia, domiciliados años ha en este puerto, no habilitado, y quienes se embarcan para Montevideo y Buenos Aires en el Paquete a vapor del Pacífico, y a pedido del señor antes mencionado hizo bajar un oficial a tierra a inspeccionar el encajonamiento, y para certificar que el contenido de los cajones se compone puramente de artículos de uso personal y de Casa, con excepción de ocho pipas que contienen plumas de avestruz y caja de capas, y para que conste doy el presente. Santa Cruz 1º de Octubre de 1874. Guill. N. Laurence".

El 3 de octubre, día en que zarpó la *Chacabuco* de regreso a Punta Arenas, el comandante Laurence fue a su bordo para acompañar y despedir a la familia Rouquaud (libro de guardia de la *Chubut*), y allí tuvo lugar el ofrecimiento del comandante Simpson al joven

Rouquaud para que piloteara a su buque para salir de la ría, según relato de la señora de Mallié que he transcripto en el capítulo 3.

Como reza en el mismo relato, el comandante Laurence, ante la duda del joven Rouquaud para aceptar el ofrecimiento, le dijo que aceptara y, en consecuencia, la *Chacabuco* zarpó pilotada por dicho práctico a las 15 horas. El comandante Laurence, con el *Pasquale Quartino*, salió a la rada exterior y después de trasbordar al joven Rouquaud regresó a Santa Cruz.

Esta actitud, que yo aprecio que es de soberanía argentina, es la que el capitán de fragata Teodoro Caillet Bois acota al memorial de la señora de Mallié diciendo que fue probablemente la causa del arresto que le impuso después el comandante Guerrero.

TERCERA PARTE

Antecedentes del teniente coronel de Marina Guillermo N. Laurence

Guillermo Nicolás Laurence, hijo de Nicolás Laurence, francés, y de Isabel Vaubik, alemana, nació en Buenos Aires en el año 1827. No se tienen datos de sus primeros años, pero al parecer la familia se trasladó a los Estados Unidos de América, donde se radicaron, y los padres obtuvieron ciudadanía norteamericana, como consta en el acta de matrimonio del hijo, en Buenos Aires.

Sin duda fue allí donde el joven Guillermo Nicolás estudió y adquirió sus conocimientos profesionales de marino y navegante. El capitán de fragata Luis D. Cabral en sus *Anales de la Marina de Guerra Argentina*, t. 2, inédito, dice: "El criollo Laurence, como Piedra Buena y Lowry (los tres de la armada argentina), fue educado entre los marinos yankees, poseyendo a la perfección el idioma, era un hombre instruido y experimentado como Sailor".

Se ignora cuándo volvió a su tierra natal, y si en sus viajes de marino frecuentaba el puerto de Buenos Aires. Aparece por primera vez revistando en la armada del Estado de Buenos Aires en 1857 con el grado de teniente en el vapor *Buenos Aires*, de la escuadra del Estado.

En mayo de 1859, estando el buque fondeado frente a Buenos Aires, reemplazó al comandante que había sido sumariado por dejar

fugar al vapor *Pampero*, de la Confederación, y a su vez entregó el comando el 17 de junio al capitán Alejandro Murature.

El 7 de julio, al producirse, en las proximidades de la ciudad y puerto de Paraná, la sublevación del buque insignia de la escuadra, vapor *General Pinto*, y posterior entrega del mismo por su tripulación a la Confederación, en cuyo incidente perdiera la vida el capitán Alejandro Murature, comandante del vapor *Buenos Aires*, que se hallaba visitando a su padre, el coronel graduado José Murature, el *Buenos Aires*, que estaba fondeado cerca del buque insignia, consiguió escapar aguas abajo y afrontando el fuego de las baterías de Rosario logró pasar y llegar, aunque con averías en el casco, a la isla de Martín García. El 17 de agosto el teniente Laurence quedó a cargo del comando del *Buenos Aires*, hasta el 3 de octubre en que fue destinado como teniente al bergantín *Río Bamba*.

Con este buque, incorporado como insignia de la escuadra de Buenos Aires al mando del coronel Antonio Susini, intervino en el bombardeo al puerto de Rosario el 5 de octubre, y en el combate del 25 de octubre con la escuadra de la Confederación, frente a San Nicolás, cuando la evacuación por ese puerto de la infantería y la artillería del general Bartolomé Mitre después de Cepeda. Luego, con el mismo buque comandado por el capitán Pedro Carreras, realizó un viaje a Bahía Blanca, en que se efectuaron reconocimientos hidrográficos.

En el año 1860 contrajo matrimonio con Albana Petrovich, argentina, hija de Demetrio Petrovich, griego, y de Dolores Willes, argentina.

El 28 de febrero de 1860 fue ascendido a capitán de marina graduado y el 3 de junio a capitán efectivo, siendo nombrado comandante del vapor *Caaguazú*. El 1º de mayo de 1861 se dispuso el pase del capitán Laurence a la plana mayor inactiva, y el 14 de junio del mismo año éste solicitó la baja y absoluta separación del servicio de las armas con goce y uso de uniforme a partir del día 12, lo que le fue concedido.

Después de Pavón (17 de setiembre de 1861) y el desarme y entrega en Paraná de la escuadra de la Confederación (diciembre), la mayor parte de los buques del Estado de Buenos Aires fueron amarrados o arrendados a particulares. En enero de 1862, el capitán Laurence fue nombrado comandante del vapor *Constitución*, con el que estuvo de estación en Paraná hasta el mes de abril, en que se trasladó a Santa

Fe y a Corrientes, para regresar a Buenos Aires en julio. Como en esa circunstancia se resolviera el desarme de su buque, el jefe de la escuadra, coronel de Marina José Murature, se dirigió al ministro de Guerra y Marina, general Juan Andrés Gelly y Obes, en los siguientes términos: "Recomiendo a la consideración del Superior Gobierno al Capitán del vapor *Constitución*, Guillermo Laurence, por su noble comportamiento en toda la campaña que ha hecho a mis órdenes y que hoy se retira a causa del desarme de su buque. Es un oficial inteligente y de valor que suplico a S. E. se le designe a un puesto".

El 1º de febrero de 1863 el capitán Laurence es nombrado comandante de la sumaca *San Juan Bautista*, con apostadero en el Tigre, permaneciendo después en Fray Bentos como estacionario. El 18 de noviembre es nombrado comandante de la goleta *Argos*, que ha pasado a situación de armamento e integra la escuadra. Iniciadas las hostilidades contra el Paraguay se moviliza y remonta el río Paraná, luego de la toma de Corrientes, llevando tropas del ejército argentino a la zona de operaciones, siendo remolcada por el vapor *Guardia Nacional* a estos efectos.

El 24 de agosto de 1865 el jefe de la escuadra, coronel Murature, recomienda al ministro de Guerra y Marina, coronel Julián Martínez, al comandante de la goleta *Argos*, Guillermo Laurence, pidiéndole se sirva colocarle en otro buque donde pueda rendir los servicios importantes de que es capaz. El 25 de agosto de 1866 es nombrado comandante del vapor *Libertad*.

A mediados de 1867 llegó al país el vapor *Amazonas*, el que fue adquirido por el gobierno para destinarlo a operar en el teatro de guerra con el Paraguay. Después de recibido por la Capitanía del Puerto, su comando fue confiado al capitán Laurence. El 7 de febrero de 1868 se le cambió el nombre por el de *General Brown*, continuando en el comando el capitán Laurence y operando como transporte de guerra en aguas de los ríos Paraguay y Paraná.

El 30 de setiembre de 1868 asciende el capitán Laurence a sargento mayor y el 29 de julio de 1869 a teniente coronel graduado. El 29 de setiembre, por haberse arrendado el vapor *General Brown*, pasó a revistar en el Estado Mayor de la escuadra, hasta que vencido el arrendamiento, el 7 de noviembre de 1870, por orden del ministro de Guerra y Marina el teniente coronel Laurence reasumió el comando del vapor *General Brown*, que fue destacado como estacionario frente a Paraná al producirse la revolución de López Jordán.

El 20 de febrero de 1871, el ministro de Guerra y Marina en campaña contra López Jordán, general Martín de Gainza, se dirige al ministro de Relaciones Exteriores e interino de Guerra y Marina, Carlos Tejedor, para poner en su conocimiento que "en esa fecha ha resuelto separar del mando del vapor *General Brown* al teniente coronel Guillermo Laurence pues su conducta perjudica al buen servicio, habiendo ordenado haga entrega del buque al sargento mayor Ceferino Ramírez"; y después, el 22 del mismo mes, le comunica al mismo ministro que: "Habiendo efectuado la entrega del vapor *General Brown*, el Comandante Guillermo Laurence al Sargento Mayor Ceferino Ramírez, en cumplimiento de la orden que es de conocimiento de S. E., le he concedido licencia para demorar veinte días en la ciudad de Rosario para repararse su salud antes de presentarse a esc Ministerio".

El 8 de agosto de 1871, el teniente coronel de Marina Guillermo Laurence solicita autorización al ministro de Guerra y Marina para aceptar un empleo honorario que le ha sido ofrecido por el presidente de la Comisión para la Exposición Nacional de Córdoba, el que le es concedido por el presidente de la República, Domingo Faustino Sarmiento, debiendo revistar en la plana mayor activa. El 26 de febrero de 1872, por resolución superior, es pasado a la plana mayor disponible.

El 27 de febrero de 1873 es dado de alta en la plana mayor activa y nombrado comandante de la goleta *Chubut*, buque que debe alistarse para efectuar una campaña de vigilancia en la costa patagónica. El 31 de julio el comandante Laurence se dirigió por nota al ministro de Guerra y Marina, informándole que está listo para zarpar hacia las costas del sur y pide a S. E. se digne concederle la medalla de oro que el Honorable Congreso se dignó acordar a aquellos que terminaron las campañas del Paraguay.

El 20 de setiembre de 1873 zarpó con la goleta *Chubut* para la campaña de vigilancia de las costas patagónicas, y el 8 de febrero de 1874, desde Carmen de Patagones solicitó por nota al ministro de Guerra y Marina que la medalla de oro que le fue concedida le sea entregada al señor Emiliano del Campo para que este señor la pueda entregar a su vez a su señora Albana Petrovich de Laurence, a lo que se accede el 11 de marzo del mismo año.

El 23 de octubre de 1874 el teniente coronel Laurence hizo entrega, en Santa Cruz, del comando de la goleta *Chubut*, al teniente a guerra Francisco Mariano Llovet, para ser incorporada a la Escua-

Fe y a Corrientes, para regresar a Buenos Aires en julio. Como en esa circunstancia se resolviera el desarme de su buque, el jefe de la escuadra, coronel de Marina José Murature, se dirigió al ministro de Guerra y Marina, general Juan Andrés Gelly y Obes, en los siguientes términos: "Recomiendo a la consideración del Superior Gobierno al Capitán del vapor *Constitución*, Guillermo Laurence, por su noble comportamiento en toda la campaña que ha hecho a mis órdenes y que hoy se retira a causa del desarme de su buque. Es un oficial inteligente y de valor que suplico a S. E. se le designe a un puesto".

El 1º de febrero de 1863 el capitán Laurence es nombrado comandante de la sumaca *San Juan Bautista*, con apostadero en el Tigre, permaneciendo después en Fray Bentos como estacionario. El 18 de noviembre es nombrado comandante de la goleta *Argos*, que ha pasado a situación de armamento e integra la escuadra. Iniciadas las hostilidades contra el Paraguay se moviliza y remonta el río Paraná, luego de la toma de Corrientes, llevando tropas del ejército argentino a la zona de operaciones, siendo remolcada por el vapor *Guardia Nacional* a estos efectos.

El 24 de agosto de 1865 el jefe de la escuadra, coronel Murature, recomienda al ministro de Guerra y Marina, coronel Julián Martínez, al comandante de la goleta *Argos*, Guillermo Laurence, pidiéndole se sirva colocarle en otro buque donde pueda rendir los servicios importantes de que es capaz. El 25 de agosto de 1866 es nombrado comandante del vapor *Libertad*.

A mediados de 1867 llegó al país el vapor *Amazonas*, el que fue adquirido por el gobierno para destinarlo a operar en el teatro de guerra con el Paraguay. Después de recibido por la Capitanía del Puerto, su comando fue confiado al capitán Laurence. El 7 de febrero de 1868 se le cambió el nombre por el de *General Brown*, continuando en el comando el capitán Laurence y operando como transporte de guerra en aguas de los ríos Paraguay y Paraná.

El 30 de setiembre de 1868 asciende el capitán Laurence a sargento mayor y el 29 de julio de 1869 a teniente coronel graduado. El 29 de setiembre, por haberse arrendado el vapor *General Brown*, pasó a revistar en el Estado Mayor de la escuadra, hasta que vencido el arrendamiento, el 7 de noviembre de 1870, por orden del ministro de Guerra y Marina el teniente coronel Laurence reasumió el comando del vapor *General Brown*, que fue destacado como estacionario frente a Paraná al producirse la revolución de López Jordán.

El 20 de febrero de 1871, el ministro de Guerra y Marina en campaña contra López Jordán, general Martín de Gainza, se dirige al ministro de Relaciones Exteriores e interino de Guerra y Marina, Carlos Tejedor, para poner en su conocimiento que "en esa fecha ha resuelto separar del mando del vapor *General Brown* al teniente coronel Guillermo Laurence pues su conducta perjudica al buen servicio, habiendo ordenado haga entrega del buque al sargento mayor Ceferino Ramírez"; y después, el 22 del mismo mes, le comunica al mismo ministro que: "Habiendo efectuado la entrega del vapor *General Brown*, el Comandante Guillermo Laurence al Sargento Mayor Ceferino Ramírez, en cumplimiento de la orden que es de conocimiento de S. E., le he concedido licencia para demorar veinte días en la ciudad de Rosario para repararse su salud antes de presentarse a esc Ministerio".

El 8 de agosto de 1871, el teniente coronel de Marina Guillermo Laurence solicita autorización al ministro de Guerra y Marina para aceptar un empleo honorario que le ha sido ofrecido por el presidente de la Comisión para la Exposición Nacional de Córdoba, el que le es concedido por el presidente de la República, Domingo Faustino Sarmiento, debiendo revistar en la plana mayor activa. El 26 de febrero de 1872, por resolución superior, es pasado a la plana mayor disponible.

El 27 de febrero de 1873 es dado de alta en la plana mayor activa y nombrado comandante de la goleta *Chubut*, buque que debe alistarse para efectuar una campaña de vigilancia en la costa patagónica. El 31 de julio el comandante Laurence se dirigió por nota al ministro de Guerra y Marina, informándole que está listo para zarpar hacia las costas del sur y pide a S. E. se digne concederle la medalla de oro que el Honorable Congreso se dignó acordar a aquellos que terminaron las campañas del Paraguay.

El 20 de setiembre de 1873 zarpó con la goleta *Chubut* para la campaña de vigilancia de las costas patagónicas, y el 8 de febrero de 1874, desde Carmen de Patagones solicitó por nota al ministro de Guerra y Marina que la medalla de oro que le fue concedida le sea entregada al señor Emiliano del Campo para que este señor la pueda entregar a su vez a su señora Albana Petrovich de Laurence, a lo que se accede el 11 de marzo del mismo año.

El 23 de octubre de 1874 el teniente coronel Laurence hizo entrega, en Santa Cruz, del comando de la goleta *Chubut*, al teniente a guerra Francisco Mariano Llovet, para ser incorporada a la Escua-

drilla del Sur. El 26 se embarcó en el cúter *Pasquale Quartino*, con su propietario, el señor Ernesto Rouquaud, hijo, y tres marineros, zarpando ese mismo día con destino al Río Negro, adonde nunca llegaron, dándoseles por perdidos en naufragio.

En el año 1875, la señora Albana Petrovich de Laurence, en conocimiento del regreso de la goleta *Chubut* de la costa patagónica, y no de su esposo que había zarpado con ella en septiembre de 1873, y presumiendo, dado el tiempo transcurrido, su desaparición definitiva o fallecimiento, solicitó la correspondiente pensión al ministro de Guerra y Marina.

Durante el trámite de esta pensión, el auditor del Ministerio, doctor Victorino de la Plaza, dictaminó que "se debe aclarar y establecer la presunción de muerte del Teniente Coronel Guillermo Laurence ya que existe constancia que dicho jefe salió en la goleta *Chubut* como comandante y que dicho buque regresó con la división al mando del Teniente Coronel Guerrico, quien podría informar al respecto, como así también si su desaparición se produjo estando o no en actos de servicio".

En virtud de la orden correspondiente del ministro, el teniente coronel Guerrico informó que "en fecha 26 de Octubre de 1874, el Teniente Coronel Guillermo Laurence partió de Santa Cruz en el pailebot *Pascual Quartino* con destino al Río Negro, según él mismo me lo aseguró. Como hasta la fecha no se han tenido absolutamente noticias sobre su arribo a ninguna población, tengo la creencia que debe haber naufragado sobre la costa durante el temporal que sufrimos desde el 1º al 4 de Noviembre. A mi arribo tuve el honor de comunicar verbalmente a V.E. esta suposición. Los continuos informes que sobre este particular he pedido a los capitanes más antiguos de la costa o de las Malvinas, sin ningún resultado, me hace afirmar más en mi creencia. Con fecha 21 de Diciembre ppdo. tuve el honor de pasar a ese Ministerio una nota dando cuenta de los motivos por que el comandante Laurence dejó el mando de la goleta *Chubut*. Es cuanto puedo informar a V.E. sobre el particular".

Por decreto del 12 de junio de 1876, se acordó a la viuda del teniente coronel graduado Guillermo N. Laurence, doña Albana Petrovich de Laurence, la pensión de la tercera parte del sueldo de teniente

coronel graduado, o sea \$ 33,33, por alcanzar sus servicios a 21 años; 17 corridos y 3 de abono.

NOTA: Estos antecedentes han sido recopilados y redactados por el autor de este estudio en base a: a) Correspondencia y listas de revista de reparticiones y buques de la Armada, años 1856 a 1875, del A.D.E.H.N. b) Expediente N° 898771875, de pensión a la señora Albana P. de Laurence, del A.G.A.

ANEXOS *

(1) a (15) inclusive corren anexados a la Primera Parte de este estudio.

(16) A.G.N., B. N. N° 686. Doc. 11257: *Carta de Tejedor a Frias, Buenos Aires, 23 de febrero de 1874.*

"[...] salvo la ocupación de Santa Cruz por nosotros no tengo nada que agregar a lo que antes le he escrito [...]"

(17) A.G.N., B. N. N° 686. Doc. 11259: *Carta de Tejedor a Frias, Buenos Aires, 18 de marzo de 1874.*

"La expedición del *Chubut* fue simplemente pasajera, y habiendo dejado ya esos parajes, no juzgan prudente en estos momentos dar más seriedad a los hechos. Si entre tanto Chile comete un atentado, de él será la culpa y la provocación. Aun así, por el principio nos limitaríamos a retirarlo a Vd. y enviar los pasaportes a Blest Gana, y a otra cosa [...]"

(18) A.G.N., B. N. N° 686. Doc. 11264: *Carta de Tejedor a Frias, Buenos Aires, 18 de mayo de 1874.*

"[...] pediré sin embargo explicaciones en primera oportunidad sobre lo que Vd. me dice de un buque de guerra que quedará de estación por aquellos parajes, después de retirar la guarnición; aunque eso de estación no debe creerse tan fácilmente, por la inseguridad e inclemencia de la costa.

"El francés Rouquaud no fue puesto en aquel lugar como Vd. cree por la ley argentina, sino por su negocio particular, en el terreno concedido antes a Cruzat, ni la casa de la Capitanía argentina; ni Bright fue dejado allí oficialmente, sino por voluntad propia de Laurence, de quien como he dicho a Vd. antes, veo muy disgustado al Ministro de Guerra.

"Los buques no llegan por otra parte (se refiere a las cañoneras en construcción en Inglaterra), y mis esfuerzos para señalar y hacer interesante al país y al Congreso esos parajes no producen todo el resultado que podría esperarse, sea por cuestión presidencial que todo lo absorbe, sea por carácter de condiciones de nación colonizadora."

(19) A.G.N., B. N. N° 700. Doc. 13470: *Carta de Frias a Tejedor, Santiago de Chile, 24 de enero de 1874.*

"Por el recorte que le incluyo de *La Patria*, he sabido que un vaporcito argentino, el *Chubut*, estuvo en Santa Cruz donde dejó un oficial con el encargo de enarbolar la bandera argentina, sobre todo, siempre que allí se presente un buque chileno como parece ha sucedido poco después de la llegada de ese mismo oficial según dice *La Patria*. Supongo que también se habrá ordenado al francés que reside en el mismo punto, no levantar la bandera francesa en ese establecimiento.

* Significado de abreviaturas:

A.D.E.H.N.: Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales.

A.G.A.: Archivo General de la Armada.

A.G.N.: Archivo General de la Nación.

B.N.: Biblioteca Nacional.

Doc.: Documento.

"Supongo que después de terminada la rebelión de Entre Ríos el Gobierno Nacional habrá llevado su atención a la costa de la Patagonia como un punto que la requiere con urgencia. Usted ve, que los buques chilenos la visitan con frecuencia. Algo se ha dicho del pensamiento de ocupar militarmente Santa Cruz. Dudo que este Gobierno dé un paso tan atrevido de hostilidad que importaría una provocación a la guerra. Pero sea lo que fuere, deben saber lo que allí pasa.

"Para esto importaría que quedara un pequeño vapor en estas costas, que las recorriera con frecuencia hasta la boca oriental del Estrecho."

(20) A.G.N., B. N. N.º 700. Doc. 13475: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 5 de febrero de 1874.*

"Llamé en mi carta su atención sobre la partida del gobernador de Punta Arenas para Santa Cruz, noticia que le trasmití además ayer por telégrafo.

"Desde que los pocos individuos que residen en Santa Cruz reciben todos sus recursos de la colonia chilena es de suponer que haya logrado el gobernador de ella sobornarles y tenerlos a su disposición y que por ellos haya sabido el arribo de la *Chubut*, que según parece ha motivado la partida del gobernador Viel en la *Abtao*."

(21) A.G.N., B. N. N.º 700. Doc. 13480: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 12 de febrero de 1874.*

"Nada nuevo he sabido sobre el viaje del Gobernador de Punta Arenas a Santa Cruz. Insisto en la necesidad de que mande Vd. un agente secreto a ese lugar. El puede escribirme, etc. [...] Por lo que dice Domínguez, entiendo que a esta fecha hay una autoridad y algunos soldados en Santa Cruz."

(22) A.G.N., B. N. N.º 700. Doc. 13494: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 26 de febrero de 1874.*

"Ayer he sabido que la *Chacabuco*, el principal buque de la marina chilena, se preparaba para salir para el Estrecho llevando viveres para seis meses. Me dicen que el *Abtao* que está en el Estrecho debía quedar allí también y aun se agrega que otro buque más debía acompañar a la *Chacabuco*. Un oficial de ella ha ordenado se preparen para salir en la semana entrante y que iban al Río Gallegos por que se había sabido que el gobierno argentino había nombrado autoridades en aquellos lugares. Usted no me dice si el *Chubut* dejó alguna cosa como yo lo creía.

"Todo esto me hace creer que se piensa seriamente en una nueva agresión, por lo menos, al Río Gallegos, cuya ocupación equivaldría a una declaración de guerra desde que hemos declarado, como no podría dejar de hacerse, que ello sería una violación del territorio argentino.

"Por todo esto pienso que debemos establecer en Santa Cruz el gobierno que Vd. me habló, con los medios suficientes para repeler toda fuerza que intente ocupar el Río Gallegos, y a que no sea más conveniente anticipar a poner allí un puesto avanzado con la bandera argentina."

(23) A.G.N., B. N. N.º 701. Doc. 13509: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 19 de marzo de 1874.*

"[...] y *La República*, diario ministerial, declara y repite que Chile no consentirá que avancemos un paso adelante del río Santa Cruz.

"Nosotros a nuestra vez hemos declarado que no consentiremos que este gobierno vuelva a ocupar un punto del Atlántico. De manera que el primero que ponga el pie en el Río Gallegos, provocará la guerra.

"Por ofensiva que sea la declaración chilena, en vista de los datos que Vd. me ha comunicado en sus últimas cartas, comprendo que lo más prudente, por ahora, es dejarnos estar en Santa Cruz fortificando esa posición, y dejar a Chile tomar la iniciativa de la agresión."

(24) *La Prensa*, 19 de abril de 1874.

"Nuestro colega *El Telégrafo Marítimo* de Montevideo dice lo que sigue:

"Los chilenos en el Río Santa Cruz.

El Gobernador de Punta Arenas llegó el 2 de marzo al arroyo Santa Cruz a bordo de la *Abtao*.

"Hizo desembarcar un destacamento de tropa a 300 metros de la Capitanía Argentina construida como se sabe en diciembre último. En la Capitanía se encontraba un oficial Bricht y un marinero. El Gobernador de Punta Arenas declaró al oficial que venía a tomar posesión de esa región en nombre del Gobierno chileno, pero que tenía orden de evitar todo conflicto. Inmediatamente hizo construir un edificio de madera para que sirviese de alojamiento al destacamento y algunas familias que provenían de la penitenciaría de Punta Arenas.

"El oficial argentino Bricht tomó pasaje a bordo del vapor chileno para Punta Arenas de donde debe venir para aquí en uno de los primeros vapores."

(25) A.G.N., B. N. N° 701. Doc. 13521: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 7 de abril de 1874.*

"Contesto su carta del 12 de Marzo. El gran atentado contra la honra y la integridad de la República Argentina se ha consumado, como verá Vd. por la nota que hoy le dirijo.

"Da la casualidad que fijara mi atención, lo que rara vez hago, en la lista de pasajeros del últimos vapor del Estrecho; vi entre ellos el nombre del francés Rouquaud por el que he sabido todo, es decir, cuanto ha querido decirme.

"[...] es lo bastante para conocer la ofensa que los chilenos nos hacen y la indigna conducta del oficial que dejó en Santa Cruz el *Chubut* para guardar la bandera argentina, habitando casa hecha para la Capitanía de aquel puerto. Usted verá que se ha empleado la seducción, como yo temía, prometiendo a ese oficial hacer su felicidad. Mr. Rouquaud entiendo que ha estado en buena relación con los oficiales chilenos que han ido a Santa Cruz en la *Covadonga* antes, y últimamente en el *Abtao*. Para conocer estos antecedentes le recomiendo la lectura de un artículo del *Standard* de esa del 11 del pasado, del que he visto largo extracto en el *Telégrafo* de Montevideo del 20 de Marzo."

"A.G.N., B.N. N° 701. Doc. 13525: *Carta de Frías a Martín de Gainza, Santiago de Chile, 14 de abril de 1874.*

"Mucho siento que con el *Chubut* no hubiera Vd. enviado a Santa Cruz un oficial argentino encargado de guardar nuestra bandera, en vez de ese inglés que ha traicionado a su deber. El atentado no es, sin embargo, por eso menos odioso.

"Siento también que nada se me hubiera comunicado por ese Ministerio relativamente al viaje que el *Chubut* hizo al río Santa Cruz."

(27) A.G.N., B. N. N° 686. Doc. 11262: *Carta de Tejedor a Frías. Buenos Aires, 28 de abril de 1874.*

"Le transcribo el telegrama enviado por el gobernador de Punta Arenas a su Gobierno, fechado el 27 de Marzo de 1874, que dice: Por telegrama de esa ciudad (Santiago de Chile), se anuncia que allí se había recibido noticias que autoridades chilenas han ocupado el puerto de Santa Cruz. Puede V.S. contestar a las preguntas, que es natural que le haga ese Gobierno (el de Argentina), que tal noticia es inexacta pues el *Abtao* ha ido a aquel punto con el mismo objeto, y allí estuvo antes la *Covadonga* y que fue el de practicar nuevos reconocimientos. El *Abtao* lleva también así mismo el cerciorarse si es efectivo que fuerzas de a bordo del *Chubut* tomaron posesión solemne de ese mismo punto y protestar contra ese acto que altera el Status quo que mi gobierno está decidido a respetar, siempre que sea igualmente respetado por esa República."

(28) A.G.N., B. N. N° 711. Doc. 13546: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 8 de mayo de 1874.*

"[...] Con cínico descaro explica *La Patria*, diario de Valparaíso que está en estrecha relación con el Ministerio, lo ocurrido últimamente en Santa Cruz, como vera Ud. por el recorte adjunto.

"Si el objeto de la expedición era declarar al oficial argentino que Chile no toleraría nuestra ocupación a la margen meridional del río Santa Cruz, eso equivalía a intimarnos la orden de desalojo puesto que la casa de Mr. Rouquaud y la de la Capitanía están situadas en ese lado del río, y no está habitado el lado Norte, como antes he dicho.

"La casa o casucha que se construyó no fue para alguno de los tripulantes de la *Abtao*, que podían guarecerse en el mismo buque contra la intemperie, sino para los presidiarios conducidos en el mismo buque.

"Es falso que el oficial argentino y el marinero, al que *La Patria* llama su secretario, no tuvieran qué comer; en la casa de Rouquaud no faltaba [...] Y en toda la costa patagónica nadie se muere de hambre [...] Es falso que lo salvaron [...] Dice Rouquaud que ambos comían en su casa [...]"

(29) A.G.N., B. N. Nº 686. Doc. 11219: *Carta de Monsieur Rouquaud a Mr. Bros, Punta Arenas, 24 de marzo de 1874.*

Esta carta escrita en francés, fue entregada por Mr. Bros al doctor Tejedor y traducida fue remitida a Frías.

"[...] el señor gobernador (de Punta Arenas), con el navío *Abtao* ha tomado posesión de Santa Cruz a dos cuadras de las casas (de Rouquaud), y a dos cuadras de la casilla de la Capitanía argentina, donde no había ninguna persona el día de mi partida (de Santa Cruz), y la llave la tengo yo. Porque el oficial inglés llamado Bixt (Pritchard) se ha embarcado en el *Abtao* y el marinero está en casa. Yo me voy a Chile para hablar con el Gobierno, y enseguida iré a Buenos Aires para pagar mis deudas con la indemnización que quieran darme por los valores de las existencias en Santa Cruz, y nada más que hablar [...] Su carta me fue enviada por tierra a Santa Cruz de donde partí el 15 de Marzo [...]"

(30) A.G.N., B. N. Nº 701. Doc. 13526: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 14 de abril de 1874.*

"[...] desde la partida de la *Chubut* no enarboló una sola vez la bandera argentina el oficial que dejó el comandante del buque en Santa Cruz. Cuando entró la *Abtao*, Rouquaud enarboló la francesa. El comandante de este buque (del *Abtao*) ha debido saber, sin embargo por el mismo Rouquaud, que la bandera argentina se enarboló todos los domingos durante los dos meses que el *Chubut* permaneció en Santa Cruz.

"Recomiendo al Ministerio de Guerra una solicitud suya (de Rouquaud) en que cobra el valor de algunos artículos proporcionados al *Chubut*, habiéndose entregado el recibo del comandante de ese buque."

(31) A.G.N., B. N. Nº 701. Doc. 13533: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 30 de abril de 1874.*

En esta carta Frías le dice a Tejedor que Rouquaud mantuvo una conferencia con Ibáñez el día anterior, y que vino a contarle lo que habían hablado.

"En este momento debe haber regresado la gente que llevó el *Abtao* a Santa Cruz, pues el señor Ibáñez desea que no se tache a su país de usurpador. Al mismo tiempo irá ese buque u otro de guerra, a guardar esa estación en aquel lugar, a fin de que nadie entre en él, hallándose dispuesto este gobierno a mandar tropas y buques con ese objeto, si los argentinos intentan ocuparlo.

"Usted ve que Chile finje retroceder de Santa Cruz, y se queda ahí en realidad, después de haber sacado de aquel lugar al oficial encargado de guardar la bandera argentina, que ha quedado encerrada en la casa de la Capitanía, y de haber traído con promesas que no se realizan, a este mismo francés, puesto en aquel lugar por la ley argentina.

"Entretanto, la casa chilena construida por orden del gobernador Viel queda en pie, y en veinticuatro horas volverán los hombres que el mismo gobernador quiere llevar a Santa Cruz, cuyas puertas nos están cerradas.

"Después de asegurarnos de la toma de posesión de los chilenos, lo que llama Vd., con razón, un atentado, yo entendía que no había otra cosa que hacer que romper nuestras relaciones diplomáticas, esperando para otra ocasión el momento oportuno."

(32) A.G.N., B. N. N° 686. Doc. 11263: *Carta de Tejedor a Frías, Buenos Aires, 8 de mayo de 1874.*

Después de referirse a las cartas de Mr. Rouquaud a Mr. Bros que le mostró este último, y una de las cuales se ha transcripto antes, dice: "En cuanto al cobro de lo proporcionado al comandante del *Chubut* le diré que no goza de reputación de tonto, sino de ladrón, y que el Ministro (seguramente el de Guerra y Marina) se ocupará de examinar con cuidado".

(33) A.G.N., B. N. N° 701. Doc. 13564: *Carta de Frías a Tejedor, Buenos Aires, 18 de mayo de 1874.*

"[...] Mr. Rouquaud me ha traído ayer algunas cartas de su familia en Santa Cruz por las que me he impuesto que el *Chubut* estaba allí. Llegó el 11 de Abril en mal estado y después de un viaje de 43 días desde el Río Negro, en el que estuvo en peligro de naufragar." "[...] los argentinos, dice la carta [...] han quedado sorprendidos con la partida de Mr. Bright, el oficial dejado en Santa Cruz. Si quiere volver será muy bien recibido por el comandante.

"Este despachó el 3 de Mayo al Teniente Felbert para Buenos Aires por la vía del Estrecho, sin duda con el objeto de dar noticias al gobierno de la ocupación chilena." "Poco después del *Chubut* llegó el *Abtao* y los dos comandantes estaban en buena relación y habían comido juntos en casa de la familia Rouquaud." "El comandante del *Chubut* iba a pasar en Santa Cruz hasta Octubre y esperaba en dos meses el regreso del Teniente Felbert." "El mismo comandante había llevado una goleta de 50 toneladas con la intención de hacer algún negocio con Mr. Rouquaud. Su hijo no se había comprometido a nada. Esperaba que se sacara su familia de Santa Cruz, pues no puede alejarse de allá para ir a tomar huano en lugar distante.

"En una de esas cartas de fecha 12 de Mayo se dice: el *Abtao* piensa partir mañana para Punta Arenas, pero aún va a volver para pasar el invierno aquí si el *Chacabuco* no viene a relevarlos." "Hablando ayer el ministro (de Chile, Ibáñez) con Mr. Rouquaud de la permanencia de la *Chubut* en Santa Cruz, le dijo: La *Chacabuco* estará allí también.

"[...] si es hombre tan despreciable el comandante del *Chubut*, no comprendo porque se le ha dado comisión tan importante. ¿No tienen otros buques, no hay alguno mandado por un jefe serio? ¿Qué tienen que hacer en otra parte, porque no darle la comisión de ver lo que pasaba en Santa Cruz sin exponer nada? No lo comprendo."

(34) A.D.E.H.N., Caja 476: *Recibos y certificados, gasto de la "Chubut"*.

a) Nota de Ernesto Rouquaud, hijo, al comandante de la goleta *Chubut*. "Santa Cruz, 30 de Abril de 1874. En esta fecha he recibido de Vd. una orden para el Sup. Gobierno para el cobro de Doscientos pesos fuertes, más los intereses del uno por ciento, desde el 1° de Mayo."

b) Recibo: "Conste por el presente que Don Manuel Pereyra, dueño de la goleta Oriental *Tucutuyú* ha entregado los víveres que conduce con destino a este lugar en buenas condiciones y a mi satisfacción, y es acreedor, según arreglo verbal hecho en Mayo ppdo., a la cantidad de \$ 130. Río Santa Cruz, Agosto 5 de 1874. G. H. Barnes. V° B° Guill. N. Laurence". (Véase sobre esto el Documento A.G.A., Caja 341, en Anexo (35).

c) Recibo: "Certifico haber recibido pasaje para mí y mi asistente desde Río Santa Cruz hasta el Puerto Stanley y vuelta a Río Santa Cruz, cuatro pasajes, importando 20 libras esterlinas. Río Santa Cruz, Agosto 5 de 1874. G. H. Barnes. V° B° Guill. N. Laurence".

d) Nota del comandante de la *Chubut* al comisario general de Guerra y Marina Martín B. Campo, fechada en Santa Cruz el 1º de setiembre de 1874: "Tengo el honor de poner en conocimiento que por no haber recibido vestuario la tripulación desde 6 o más meses, ha sido necesario proveer calzado a la tripulación. Guill. N. Laurence".

e) Nota del comandante de la *Chubut* al comisario general de Guerra y Marina, Martín B. Campo, el 11 de setiembre de 1874: "Tengo el honor de poner en su conocimiento que a principios de Agosto ppdo. recibí de las Islas Malvinas 350 raciones oficiales y 1500 raciones de marineros, a más de los siguientes artículos: 1 rollo de cabo manila de 192 libras de peso; 1 rollo de cabo de cáñamo de 476 libras de peso; 1 barrica de alquitrán; 50 pies de roble; 1 embarcación con toda su palamenta; 1 cocina económica; 12 pies de caño y un codo. Al mismo tiempo se pidieron 4.500 libras de carne correspondiente a las raciones que se recibieron en Río Negro los meses de Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio, pero que no fueron tomadas. La suma total de los artículos recibidos de Malvinas incluido el hotel del Oficial y sirviente, gastos de pasaje ida y vuelta de Malvinas y fletamiento de la *Tucutuyú* fue de 415 libras esterlinas 2 Shillings y 4 peniques. Guill. N. Laurence".

f) Nota del comandante de la *Chubut* al comisario general de Guerra y Marina M. B. Campo, fechada en Santa Cruz el 12 de setiembre de 1874: "Tengo el honor de poner en conocimiento que durante los meses de Abril, Mayo, Junio y Julio se tomaron siete reses de los Sres. Isaías Crespo y Gregorio Ibáñez, a razón de doce y medio centavos la libra, ascendiendo al total de 3.127 libras de carne fresca correspondientes a los víveres que se tomaron en Río Negro, y un barril de carne salada y las setecientas cincuenta raciones al señor Ernesto Rouquaud para el mes de Julio. Guill. N. Laurence".

g) Nota del comandante de la *Chubut* al comisario general de Guerra y Marina, fechada en Santa Cruz el 28 de setiembre de 1874, acompañando la "Lista de individuos que recibieron calzado del Sr. E. Rouquaud en los meses de Junio, Julio y Agosto, debiendo ser descontados de los sueldos devengados de dichos individuos. Guill. N. Laurence". Sigue detalle de lo entregado.

h) Nota del comandante de la *Chubut* al comisario general de Guerra y Marina fechada en Santa Cruz el 1º de octubre de 1874: "Tengo el honor de informar la lista de artículos tomados al Sr. E. Rouquaud en las dos veces que el buque estuvo en ese puerto: En Diciembre de 1873, una viga de quebracho para componer el molinete; importe 500 pesos m.c., y en Agosto de 1874, madera para cepo de ancla grande y otros trabajos, importe 400 pesos m.c. Guill. N. Laurence".

i) Nota del comandante de la *Chubut* al comisario general de Guerra y Marina, fechada en Santa Cruz el 5 de octubre de 1874: "Tengo el honor de informar que a principios de octubre tuve que pedir al Sr. E. Rouquaud, víveres suficientes con los que tenía a bordo para poder emprender viaje al Río Negro, lo que fue fácil de obtener porque este señor abandona el puerto. Adjunto la relación: 250 libras de galleta; 1 barril de 250 libras de azúcar; 200 libras de harina; 200 libras de azúcar, café; 1 barril de 200 libras de carne salada; 1 barril de 200 libras de tocino; 3 arrobas de aceite comestible; 1 saco de 200 libras de porotos; 1 saco de 118 libras de lentejas; 1 caja de 25 libras de fideos; 4 frascos de vinagre; 400 cuartos de vino; 400 cuartos de caña. Guill. N. Laurence".

(35) A.G.A., *Caja 1341: Partes de viaje de la goleta "Chubut"*.

"Goleta de la Nación *Chubut*." "Río Santa Cruz de Patagonia, Mayo 28 de 1874." "Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina General D. Martín de Gainza:

"Pongo en conocimiento de S.E. que el día primero de Mayo llegó y fondeó cerca de nosotros la goleta oriental *Tucutuyú*. Este buque fue despachado desde el puerto de la Capital, a mediados de Febrero con destino a la pesca de lobos, con una tripulación de diez personas incluso el Capitán y el dueño. Estando el

buque en Bahía Nueva se le desertó la tripulación quedando a bordo sólo el capitán, el dueño y un muchacho, los dos primeros con una herida en la mano derecha y el primero con la herida envenenada. Al llegar a la barra de este río fue auxiliado el buque por el señor comandante del vapor de guerra chileno que se encontraba allí ocupado levantando planos de la barra, etc. Por los tripulantes de la *Abtao*, la goleta *Tucutuyú* fue conducida hasta la isla Leones de Mar o Sea Lion, desde cuyo punto fue conducida hasta nuestro fondeadero por nuestra gente, prestándose el joven señor don Ernesto Rouquaud a servir de práctico. Ya antes de esto el Capitán Simoni, para su mejor curación, había sido llevado a bordo del *Abtao*, que permanecía fondeado cerca de Keel Point, formando planos del puerto o canales del río. Dos días antes de zarpar el vapor para Punta Arenas, en busca de víveres, vino a mi bordo el Capitán o Patrón Simoni en el bote de la mencionada y me dijo que había venido por indicación del Sr. Comandante Montt para arreglar conmigo sobre su separación de la *Tucutuyú*; contestó al Capitán Simoni que atendiendo al mal estado de su herida, aunque ya fuera de peligro, no me creía justificado en hacerlo conducir la goleta hasta un puerto habilitado. Pasó otra vez a bordo de la *Abtao*, y la goleta quedó con sólo el dueño y el muchacho a bordo, fondeada cerca de nosotros cerca de un mes. Durante este tiempo el buque nombrado fue auxiliado con gente para poder vararla con el objeto de revisar el fondo y componer el timón. El día 23 llegó a bordo el dueño de la goleta Don Manuel Pereyra y solicitó que lo auxiliara con gente suficiente para conducir el buque de su pertenencia hasta Malvinas. Cedi a su pedido bajo la condición de que se comprometiera a volver a este puerto conduciendo los víveres y demás tomados en Malvinas con destino a este buque y por una remuneración equitativa, lo que comunicaré por nota aparte. Espero S.E. apruebe en un todo lo que he hecho. Es cuanto tengo que decir al respecto. Dios guarde a Vd. muchos años. Guill. N. Laurence."

"Julio 14 de 1874. A la Comisaría de Guerra. E. J. Balsa:

"Exmo. señor: No habiéndose hecho por el comandante Lawrence suministro alguno de víveres o efectos, sino prestado parte de su gente para conducir el buque de que se trata hasta Malvinas, cuyo auxilio será remunerado, es de mi opinión que efectuada la redistribución convenida la envíe a este Ministerio para que tenga entrada en Tesorería, lo que debe hacerse saber al comandante Lawrence para que proceda de conformidad. En cuanto a la aprobación de su proceder en ese caso, vistas las circunstancias que han mediado V.E. resolverá lo conveniente. Julio 21/74. P.D. Julio García."

(36) A.G.A., Caja 1341: *Partes de viaje de la goleta "Chubut"*.

"Goleta de la Nación *Chubut*. Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina.

"Tengo el honor de comunicar a S.E. que a últimos de Abril determiné enviar en comisión a la Capital al Sub Teniente de la Marina Don Valentin Feilberg. Este oficial partió para Punta Arenas el 7 de Mayo acompañado de un baqueano. Hasta el 24 de Mayo tuve gente auxiliando a la goleta Oriental *Tucutuyú* y como ese buque no tiene tripulación, a pedido del dueño y Patrón le [...] tres marineros llamados Joseph Donovan, George Hall y Luis Mason, dándoles de baja, a más le fue prestado el contra maestre Juan Williams. Como antes de cuenta vía Malvinas, la tripulación había desertado de la goleta nombrada cerca de la bahía Nueva dejando a bordo sólo al Capitán, el dueño y un muchacho; y el primero de éstos teniendo una herida en la mano le fue permitido dejar su buque, tomando pasaje en el vapor de guerra chileno *Abtao* que zarpó de ésta el 18 de Mayo, según se decía, el buque iba en busca de víveres para después volver. El 25 de Mayo se embarcó a media gala y se hizo salva de ordenanza. Este mismo día zarpó a Malvinas la *Tucutuyú*. Como ante tuve el honor de comunicar a S.E. hice un arreglo con el dueño para que me condujera víveres para el buque de mi mando; se comprometió a volver, a Santa Cruz dentro de los

45 días, salvo fuerza mayor. Para conseguir los viveres y demás artículos me fue necesario enviar en comisión a Malvinas al Subteniente Dn. José H. Barnes, y este oficial acompañado de su asistente embarcó el día de salida. Pasó el mes de Junio y fue necesario recurrir al señor Rouquaud en procura de viveres suficientes a esperar el regreso del oficial en comisión a Malvinas, me dirigí a este señor pidiéndole cincuenta [...] por orden sobre la Comisaria, opté por lo último.

"Llegó el mes de Julio; en los primeros días, bajando mucha escarcha e hielo en grandes masas, traté de embicar el buque sobre la costa para evitar fuese echado a pique el buque que mando. No se pudo efectuarlo por la aglomeración de hielo entre nosotros y la costa extraído lo que dejan al diario." "Julio 8. Vientos suaves del SSO. Baja inmensa cantidad de escarcha hielo; a las 11 pm. el hielo nos hizo garrear y nos varó sobre la costa, río bajando; al crecer salió el buque a sus anclas. Día 9 de Julio, calma y vientos flojos, desenredando las anclas, imposible el verificarlo por las masas de hielo aglomerado a proa del buque. Durante la noche un hombre a proa en la bodega por si el hielo abriera rumbos en el buque. Se atendieron las bombas con prolijidad durante la noche. Vientos suaves del SO, O, y NO. Julio 10. Vientos flojos; a las 2 am. río creciendo, grandes masas de hielo suben al través de la proa. A ésta se oyeron voces de a bordo de la goleta argentina *Pasquale Quartino*, pedían auxilio y decían que el buque se iba a pique por un rumbo que el hielo había abierto. Se enviaron dos embarcaciones en su auxilio y se ordenó a su patrón que al llegar las embarcaciones se hiciese remolcar a embicar en tierra largando la cadena en banda. Al tocar el fondo la quilla, el buque debido a la fuerte corriente, dio vuelta la quilla para arriba, y en esta posición fue arrastrado por la corriente hasta la salina. En esta ocasión no hubo desgracia que lamentar, se pudo salvar la gente. A las 4 am. el hombre estacionado en la bodega de proa, avisó que empezaba a subir el agua arriba de la sobrequilla; se revisó por adentro y por afuera y se tuvo que abrir el forro interior para poder tapar el rumbo abierto por el hielo. Este tenía 12 pulgadas de largo por 2 pulgadas en la parte más ancha, estaba situado a proa y a babor y bajo la flotación de agua 2 pies. Julio 11. Vientos suaves del OSO y SO.: a las 8 am. se avistó el *Pasquale Quartino* que venía con el bajante [...]."

Observación a la copia. Este parte no está fechado ni firmado. Abarca un período desde el 25 de mayo al 11 de julio de 1874. Parece ser una copia en hojas del libro tipo "Actas", posiblemente las hechas por los oficiales del *Rosales* y cuyo original se lo habría llevado consigo el teniente coronel Lawrence al embarcarse en el *Pasquale Quartino* y luego naufragar. Se observa que falta una palabra a poco de comenzar el parte, que podría ser "facilité" o "cedí". Además en la parte baja de las hojas, del que debió ser un libro, como he dicho, las últimas líneas son ilegibles, sin duda por haberse mojado y desgastado al estar apoyadas en un estante. Todo lo que se dice en el parte está confirmado en el libro de guardia del buque y los otros partes. J. J. F.

(37) A.M.R.E., *Legajo Chile, t. III. Informes del comandante de la goleta "Chubut"*.

"Goleta de la Nación *Chubut*. Carmen de Río Negro, enero 18 de 1874."

"Anexo: Un croquis del lago."

"Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, General D. Martín de Gainza:

"Tengo el honor de comunicar a S.E. que a los pocos días de estar en compostura este buque en las Salinas de Santa Cruz, y en vista de la larga compostura que debía sufrir, determiné sin perjuicio del servicio, avanzar una expedición por el río Santa Cruz con el objeto de averiguar si era o no navegable hasta adentro del mismo Lago Biedma.

"No dejaba de conocer que los elementos de que disponía eran harto escasos para emprender una exploración de tal magnitud, pues tenía a la vista la narración de la exploración que en el año 1833 se desprendió de a bordo del buque

de guerra *Beagle* y que a los 16 días pusieron proa abajo después de haber subido 240 millas, desistiendo por falta de viveres de una expedición tan interesante.

"No dejaba de conocer, como antes he dicho, los graves inconvenientes que habían, particularmente con respecto a la embarcación, pues la que tenía era solamente de 16 ½ pies de eslora, pero el loable deseo de hacer algo que podría redundar en bien del país, a la par que dar conocimientos exactos sobre la posición del Lago Biedma, me sobrepujó a emprender operación tan arriesgada. Encomendé el mando de la expedición al joven Sub Teniente de Marina Don Valentín Feilberg; cuán bien lo llevó a cabo, S.E. lo verá por los detalles que siguen.

"Zarparon los de la expedición el día 7 de noviembre, siguieron el curso del río 17 días cuando llegaron al punto desde donde volvió la expedición del *Beagle*; llevaba orden el joven oficial para revisar bien por si encontraba algún documento en que constara la llegada de dicha exploración a ese paraje; en vano fue, pero encontró un palo bien clavado que había servido para asta de bandera y a su pie una botella rota que, a no dudarlo, había contenido el pliego que se buscaba. En tres días más de marcha llegó la expedición al Lago Biedma.

"En toda la extensión del río Santa Cruz se encontraron de 8 pies para arriba de agua y una correntada de tres a cuatro millas con excepción de algunos pasajes donde corría como un torrente. Hasta el Lago Biedma alcanzaban las interminables barrancas del río. El río estaba sembrado de islas de pocas dimensiones. La tierra a poca distancia del río, al parecer era muy estéril, ni un árbol se vio.

"A la entrada del Lago de Biedma era imposible sondear, pues la corriente era de 8 a 10 millas, y tratando de entrar al lago por su boca con buen éxito no era de esperar, puesto que no se podía sirgar por las piedras que estaban colocadas a una distancia de la ribera. Llevaba orden el Sub Teniente Feilberg de hacer cortar las aguas del Lago con la quilla de su guigue; muy bien supo salir de su apuro, hizo arrastrar la embarcación por encima de la punta que divide el lago del río, lanzó el guigue al lago y cumplió la orden que llevaba, y tuvo el honor de ser el primero en surcar las aguas del Lago Biedma.

"Permaneció en ese paraje tres días y durante todo ese tiempo, con excepción de unas pocas horas, hubo viento, como igualmente tanta marejada que fue necesario hacer la mayor parte de las observaciones por tierra. Como antes he dicho, estuvieron 72 horas en el lago, y fue forzoso zarpar de allí tan pronto, puesto que aunque llevaban viveres para dos meses a media ración, la mitad de esos viveres se mojaron e inutilizaron, y fue necesario regresar, y pusieron la proa aguas abajo a los veintitrés días.

"Durante el tiempo que estuvieron en el Lago, subieron su margen Norte como dos leguas largas hasta que su marcha fue interrumpida por un río del ancho de 300 a 400 varas, de mucha profundidad. Ascendió por la margen Este del mencionado río más de una legua y, hasta donde alcanzaba la vista, se veían innumerables islas de una vegetación lujuriente, y que corría SSE, y NNO, y que tenía una correntada de 3 a 4 millas.

"Cruzó el lago a su margen Sud y caminaron hasta que su marcha al Oeste fue interrumpida, a las tres leguas, por una cascada baja que, aunque no de magnitud, lanzaba sus aguas al lago con una velocidad de 10 a 12 millas; fue imposible ir avante, pues había mucha marejada en las aguas del lago, no se podía navegar.

"Se colocó el desemboque del lago al río Santa Cruz en latitud 50° 14' Sud, longitud aproximada 72° 01' al Oeste de Greenwich; la punta Este del río del Norte 50° 08' Sud, y el rápido bajo en latitud 50° 18' Sud. No cree el que firma, estos cálculos disten mucho de la verdad, pero no habrá de extrañar un pequeño error, por lo poco adecuado de los instrumentos que llevaba esta expedición. Todos los cálculos fueron deducidos desde una masa de granito aislada,

45 días, salvo fuerza mayor. Para conseguir los víveres y demás artículos me fue necesario enviar en comisión a Malvinas al Subteniente Dn. José H. Barnes, y este oficial acompañado de su asistente embarcó el día de salida. Pasó el mes de Junio y fue necesario recurrir al señor Rouquaud en procura de víveres suficientes a esperar el regreso del oficial en comisión a Malvinas, me dirigi a este señor pidiéndole cincuenta [...] por orden sobre la Comisaria, opté por lo último.

"Llegó el mes de Julio; en los primeros días, bajando mucha escarcha e hielo en grandes masas, traté de embicar el buque sobre la costa para evitar fuese echado a pique el buque que mando. No se pudo efectuarlo por la aglomeración de hielo entre nosotros y la costa extraído lo que dejan al diario." "Julio 8. Vientos suaves del SSO. Baja inmensa cantidad de escarcha hielo; a las 11 pm. el hielo nos hizo garrear y nos varó sobre la costa, río bajando; al crecer salió el buque a sus anclas. Día 9 de Julio, calma y vientos flojos, desenredando las anclas, imposible el verificarlo por las masas de hielo aglomerado a proa del buque. Durante la noche un hombre a proa en la bodega por si el hielo abriera rumbos en el buque. Se atendieron las bombas con prolijidad durante la noche. Vientos suaves del SO, O, y NO. Julio 10. Vientos flojos; a las 2 am. río creciendo, grandes masas de hielo suben al través de la proa. A ésta se oyeron voces de a bordo de la goleta argentina *Pasquale Quartino*, pedían auxilio y decían que el buque se iba a pique por un rumbo que el hielo había abierto. Se enviaron dos embarcaciones en su auxilio y se ordenó a su patrón que al llegar las embarcaciones se hiciese remolcar a embicar en tierra largando la cadena en banda. Al tocar el fondo la quilla, el buque debido a la fuerte corriente, dio vuelta la quilla para arriba, y en esta posición fue arrastrado por la corriente hasta la salina. En esta ocasión no hubo desgracia que lamentar, se pudo salvar la gente. A las 4 am. el hombre estacionado en la bodega de proa, avisó que empezaba a subir el agua arriba de la sobrequilla; se revisó por adentro y por afuera y se tuvo que abrir el forro interior para poder tapar el rumbo abierto por el hielo. Este tenía 12 pulgadas de largo por 2 pulgadas en la parte más ancha, estaba situado a proa y a babor y bajo la flotación de agua 2 pies. Julio 11. Vientos suaves del OSO y SO.: a las 8 am. se avistó el *Pasquale Quartino* que venía con el bajante [...]."

Observación a la copia. Este parte no está fechado ni firmado. Abarca un período desde el 25 de mayo al 11 de julio de 1874. Parece ser una copia en hojas del libro tipo "Actas", posiblemente las hechas por los oficiales del *Rosales* y cuyo original se lo habría llevado consigo el teniente coronel Lawrence al embarcarse en el *Pasquale Quartino* y luego naufragar. Se observa que falta una palabra a poco de comenzar el parte, que podría ser "facilité" o "cedí". Además en la parte baja de las hojas, del que debió ser un libro, como he dicho, las últimas líneas son ilegibles, sin duda por haberse mojado y desgastado al estar apoyadas en un estante. Todo lo que se dice en el parte está confirmado en el libro de guardia del buque y los otros partes. J. J. F.

(37) A.M.R.E., *Legajo Chile, t. III. Informes del comandante de la goleta "Chubut"*.

"Goleta de la Nación *Chubut*. Carmen de Río Negro, enero 18 de 1874."

"Anexo: Un croquis del lago."

"Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, General D. Martín de Gainza:

"Tengo el honor de comunicar a S.E. que a los pocos días de estar en compostura este buque en las Salinas de Santa Cruz, y en vista de la larga compostura que debía sufrir, determiné sin perjuicio del servicio, avanzar una expedición por el río Santa Cruz con el objeto de averiguar si era o no navegable hasta adentro del mismo Lago Biedma.

"No dejaba de conocer que los elementos de que disponía eran hartó escasos para emprender una exploración de tal magnitud, pues tenía a la vista la narración de la exploración que en el año 1833 se desprendió de a bordo del buque

de guerra *Beagle* y que a los 16 días pusieron proa abajo después de haber subido 240 millas, desistiendo por falta de víveres de una expedición tan interesante.

"No dejaba de conocer, como antes he dicho, los graves inconvenientes que habían, particularmente con respecto a la embarcación, pues la que tenía era solamente de 16 ½ pies de eslora, pero el loable deseo de hacer algo que podría redundar en bien del país, a la par que dar conocimientos exactos sobre la posición del Lago Biedma, me sobrepujó a emprender operación tan arriesgada. Encomendé el mando de la expedición al joven Sub Teniente de Marina Don Valentín Feilberg; cuán bien lo llevó a cabo, S.E. lo verá por los detalles que siguen.

"Zarparon los de la expedición el día 7 de noviembre, siguieron el curso del río 17 días cuando llegaron al punto desde donde volvió la expedición del *Beagle*; llevaba orden el joven oficial para revisar bien por si encontraba algún documento en que constara la llegada de dicha exploración a ese paraje; en vano fue, pero encontró un palo bien clavado que había servido para asta de bandera y a su pie una botella rota que, a no dudarlo, había contenido el pliego que se buscaba. En tres días más de marcha llegó la expedición al Lago Biedma.

"En toda la extensión del río Santa Cruz se encontraron de 8 pies para arriba de agua y una correntada de tres a cuatro millas con excepción de algunos pasajes donde corría como un torrente. Hasta el Lago Biedma alcanzaban las interminables barrancas del río. El río estaba sembrado de islas de pocas dimensiones. La tierra a poca distancia del río, al parecer era muy estéril, ni un árbol se vio.

"A la entrada del Lago de Biedma era imposible sondear, pues la corriente era de 8 a 10 millas, y tratando de entrar al lago por su boca con buen éxito no era de esperar, puesto que no se podía sirgar por las piedras que estaban colocadas a una distancia de la ribera. Llevaba orden el Sub Teniente Feilberg de hacer cortar las aguas del Lago con la quilla de su guigue; muy bien supo salir de su apuro, hizo arrastrar la embarcación por encima de la punta que divide el lago del río, lanzó el guigue al lago y cumplió la orden que llevaba, y tuvo el honor de ser el primero en surcar las aguas del Lago Biedma.

"Permaneció en ese paraje tres días y durante todo ese tiempo, con excepción de unas pocas horas, hubo viento, como igualmente tanta marejada que fue necesario hacer la mayor parte de las observaciones por tierra. Como antes he dicho, estuvieron 72 horas en el lago, y fue forzoso zarpar de allí tan pronto, puesto que aunque llevaban víveres para dos meses a media ración, la mitad de esos víveres se mojaron e inutilizaron, y fue necesario regresar, y pusieron la proa aguas abajo a los veintitrés días.

"Durante el tiempo que estuvieron en el Lago, subieron su margen Norte como dos leguas largas hasta que su marcha fue interrumpida por un río del ancho de 300 a 400 varas, de mucha profundidad. Ascendió por la margen Este del mencionado río más de una legua y, hasta donde alcanzaba la vista, se veían innumerables islas de una vegetación lujuriente, y que corría SSE, y NNO, y que tenía una correntada de 3 a 4 millas.

"Cruzó el lago a su margen Sud y caminaron hasta que su marcha al Oeste fue interrumpida, a las tres leguas, por una cascada baja que, aunque no de magnitud, lanzaba sus aguas al lago con una velocidad de 10 a 12 millas; fue imposible ir adelante, pues había mucha marejada en las aguas del lago, no se podía navegar.

"Se colocó el desemboque del lago al río Santa Cruz en latitud 50° 14' Sud, longitud aproximada 72° 01' al Oeste de Greenwich; la punta Este del río del Norte 50° 08' Sud, y el rápido bajo en latitud 50° 18' Sud. No cree el que firma, estos cálculos disten mucho de la verdad, pero no habrá de extrañar un pequeño error, por lo poco adecuado de los instrumentos que llevaba esta expedición. Todos los cálculos fueron deducidos desde una masa de granito aislada,

que por la gran fuerza de las avenidas ha sido arrastrada sobre la punta del Norte del desemboque del Santa Cruz. Esta piedra tiene de eslora diez pies, de ancho dos varas y sale de la superficie de la arena como cuatro pies.

"Al estar para zarpar aguas abajo hizo un croquis del lago y, a 150 varas de la piedra arriba nombrada, y al SE. de ella, colocó un asta de bandera bien asegurada con tres vientos e izó la bandera de la Patria. Al pie de dicha asta, bien envuelta en lona, colocó una botella bien amarrada, en que colocó un documento en que consta la nacionalidad de este buque, etc., etc., etc.

"El lago Biedma, al contrario de las nociones de él concebidas hasta ahora, tiene sus mayores dimensiones del naciente al poniente, extendiéndose en esa dirección 25 a 28 millas, y de Norte a Sud de 15 a 18 millas. La mejor tierra que se encontró fue a inmediaciones del Lago; en todo el trayecto del río no encontró un árbol siquiera, aun en el mismo lago, hasta donde recorrió, vio cosa que pareciera a bosque, pero en sus orillas encontró muchos troncos de árbol, uno de 18 pies de circunferencia, envió un pedazo de dicha madera, por eso juzgo que hay muy próximo y que los troncos que se encontraron fueron arrastrados por las avenidas.

"La expedición encontró oro y, lo que es de más importancia, carbón de gas; del último artículo envió unas pequeñas muestras, lo suficiente para un ensayo.

"Es de deplorar no haber podido alcanzar el río que de la parte SO. vacía sus aguas en el Pacífico, que sólo dista del lago doce a quince leguas. Pido desde ya autorización, y los elementos necesarios para completar la obra empezada y descubrir el paso fluvial hasta el Pacífico, advirtiéndolo a S.E. que lo que se necesita para la completa exploración del paraje indicado, servirá después para la exploración del *Chubut* pues, hay o debe haber mucho interés en averiguar sobre aquel río de que dice el Capitán Musters, corre desde este lado de las Cordilleras rumbo al Pacífico; esto mismo me ha sido corroborado por los caciques con quienes he hablado, como por un santiaguense baqueano, que sin preguntarle, habló del mismo río que menciona Musters.

"Como antes he dicho, zarparon del lago a las 72 horas de estar allí, con un temporal del SO., y tal fue la rapidez de su marcha que, en hora y media más o menos, desandaron lo andado en un día de subir el río. Llegaron a bordo a los 26 días de su partida, el 2 de diciembre a las 11 h.p.m.

"Me he permitido S.E. dar nombres a cuatro montañas, a las cuales ya por su posición, distancia o estado de la atmósfera, el entonces capitán Fitz Roy no vio y de consiguiente no les dio colocación ni nombre. Las alturas de dichas montañas son aproximadas, como fueron las alturas que da el mencionado capitán de las que pudo ver. A la primera de éstas que me he permitido nombrar, que está situada al poniente del lago, vis a vis a la entrada o desemboque del mismo al río Santa Cruz, le he dado el nombre de El Argentino y tiene de alto 7.000 pies; más al Norte hay otra elevación de 1.500 pies, ésta se llamará El Centinela; más al Norte, como quince leguas del Castle Hill de Fitz Roy, existen tres picos de montañas, a éstas les he puesto Las Tres Repúblicas, por la Oriental, la Paraguaya y la Argentina. En dirección Sud del Castle Hill, hay otra montaña que lleva su cresta hasta las nubes, a ésta me he permitido, y tengo especial placer en dar el nombre de aquel gran marino inglés, a quien nosotros marinos de todas las naciones, le debemos tanto, Fitz Roy."

"Mando en comisión un oficial que llevará muestras del carbón y otros objetos tomados en el lago Biedma. Es cuanto [...] Dios guarde a S.E.

Guill. N. Laurence."

(38) A.M.R.E., *Legajo Chile, t. III. Informe del comandante de la goleta "Chubut"*.

"Goleta de la Nación *Chubut*. Carmen del Río Negro, enero 18 de 1874."

"Exmo. Señor Ministro de Guerra y Marina, General D. Martín de Gainza:

"Tengo el honor de comunicar a S.E. que en el día 18 de diciembre, aún faltaban algunos días para la conclusión del calafateo y otros trabajos del buque, y en ese mismo día envié una expedición al Puerto Gallego.

"El Sub Teniente Valentín Feilberg llevaba orden para buscar el paraje donde se establecieron los veinte soldados chilenos. Río arriba de las islas huaneras encontraron los de la expedición un cuarto de madera y una cocina, construidas de maderas de la Punta Arenas. Tenía orden de buscar si hubiera algo en que constara el tiempo que permanecieron y el hecho de haber tomado posesión los arriba mencionados del Puerto Gallegos; nada encontró.

"Tenía orden de encontrar el salitral y la salina donde cristalizaba, que decían había por puerto Gallegos. Encontró tanto el uno como la otra y trajo muestras de ellos; y si no encontró carbón, que se decía había en el mismo punto, encontró indicios y trajo muestras de algo que, a mi juicio, denota la existencia de dicho material. Regresaron los de la expedición a fines de diciembre. Según he sido informado los terrenos eran de pésima calidad para el cultivo." "Es cuanto tengo que comunicar."

"Dios guarde a S.E." "Guill. N. Laurence."

"Febrero 25 de 1874. Pase al Ministerio de Relaciones Exteriores. M. de Gainza."

(39) A.G.N., B. N. N.º 699. Doc. 13302: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 20 de febrero de 1873.*

"El principal objeto de esta carta es incluirle copia de la que he recibido de Punta Arenas de D. Luis Piedra Buena, a quien escribí pidiéndole noticias de aquellos lugares y preguntándole si podía venir a comunicármelas verbalmente. Mucho me ha disgustado la carta. No creo que tengan fundamento todos los rumores que allí circulan, respecto de proyectos agresivos a nuestro territorio, y sospecho que los habrán anunciado a Piedra Buena con la intención de mortificarlo. Lo que me parece grave, sin embargo, es que ese gobernador de Punta Arenas haya pedido a Piedra Buena su buque para ir a tomar posesión de río Gallegos en el Atlántico, tanto más cuanto lo hacía estando presente en la colonia el Ministro de Relaciones Exteriores, lo que hace temer que este señor, dejando la discusión para más tarde, pensara lanzarse en las vías de hecho. Sería conveniente que nuestro país tenga pronto un buque, de guerra o no, pero que cada dos o tres meses recorriera nuestra costa del sur hasta el Estrecho de Magallanes; tanto más útil será el servicio que preste cuanto que pronto Chile tendrá en el Estrecho un vapor que puesto a disposición del gobernador de Punta Arenas, no sería extraño que despertara el espíritu belicoso, que parece animarlo. Sin ese medio de averiguar lo que pasa en los territorios que pueden ser amenazados, ignoramos las tentativas hostiles, sobre todo mientras no tengamos en Punta Arenas un agente pagado para informar de cuanto nos interesa saber [...]"

(40) A.G.N., B. N. N.º 699. Doc. 13303: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 21 de febrero de 1873.*

En esta carta Frías le comunica a Tejedor su conferencia habida con el presidente de Chile, en la que éste le habló sobre el viaje de Ibáñez a Magallanes, y él le mostró a su vez la carta de Piedra Buena en la que menciona que se le ha pedido su buque para ir al Río Gallegos, diciendo: "Me ha asegurado el señor presidente que era inexacto, que ningún conocimiento tenía él y que podía afirmar que ninguna orden se había dado a su respecto; que si algo había habido, había sido únicamente el proyecto de hacer un viaje de exploración, pero no con el fin de ocupar aquel territorio".

(41) A.G.N., B. N. N.º 704. Doc. 13711: *Telegrama de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 4 de marzo de 1873.*

"El diario de Valparaíso *La Patria* de hoy publica una correspondencia de Magallanes con fecha 18 pasado en que se anunciaba que se iba a fundar una nueva población o punto avanzado en el lugar llamado Río Gallegos, en la costa oriental de la Patagonia, y agrega que hace unos días salió de este puesto la balandra Anita con destino a ese lugar, conduciendo algunos soldados, maderas y otros útiles para la nueva población; que ahora se prepara a marchar el señor gobernador por tierra para formar el trazado y levantar el acta de fundación."

(42) A.G.N., B. N. N° 699. Doc. 13311: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 6 de marzo de 1873.*

Refiriéndose al telegrama remitido, Doc. 13711, dice: "Comprenderá Vd. cuán disgustado me tiene la grave noticia que le he comunicado por telégrafo desde Valparaíso. Considero que la ocupación del Río Gallegos importa un serio agravio inferido de la manera más gratuita e inesperada al honor de nuestra patria por el país que menos podíamos esperarlo. Todo acto de debilidad en este caso alentaría el pensamiento al mantener la posesión de Río Gallegos y entiendo que debe hacerse sentir a este Gobierno que una agresión semejante puede dar término a nuestras relaciones amistosas". A continuación agrega que al igual que el presidente, el ministro del Interior de Chile y hasta el mismo señor Ibáñez aparentan ignorar la gravedad de estos hechos, y continúa: "El ministro del Interior me ha asegurado que el señor Ibáñez había propuesto la expedición al Río Gallegos porque había sabido en Punta Arenas que los ingleses venían a ocuparlo protegidos por los argentinos".

(43) A.G.N., B. N. N° 704. Doc. 13714: *Telegrama de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 7 de marzo de 1873.*

En el que después de haber protestado ante La Moneda dice: "Se me dice que no se ha dado orden al gobernador de Magallanes para fundar una población en Río Gallegos, a donde él se ha dirigido únicamente para practicar un reconocimiento de los lugares contiguos a la colonia chilena".

(44) A.G.N., B. N. N° 704. Doc. 13720: *Telegrama de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 13 de marzo de 1873.*

"[...] los diarios de hoy de Valparaíso anuncian la salida de la *Covadonga* para Magallanes [...] el diario *El Ferrocarril* de hoy en un artículo sobre el incidente del Río Gallegos dice que todo induce a presumir que ha habido falta de meditación y hasta atolondramiento."

(45) A.G.N., B. N. N° 704. Doc. 13724: *Telegrama de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 17 de marzo de 1873.*

"Mi nota del 10 de marzo, contestando a la del 4 de este Gobierno termina así: En presencia del incidente de Río Gallegos he recibido la orden de decir a V.E. que la República Argentina espera que el statu quo se mantendrá en el territorio realmente disputado, tal cual el gobierno de Chile prometió cumplirlo en su nota del 28 de junio del año próximo pasado y que todo acto de ocupación en la Patagonia oriental será considerado en adelante como lo ha sido esta vez, como una verdadera violación de territorio argentino. He recibido ayer una contestación de ocho pliegos. Insiste el ministro en que la Patagonia pertenece a Chile; dice que Chile no ha cumplido el status por que la República Argentina no lo ha observado por su parte. A la indicación de esta Legación de que se me diera aviso de las expediciones hechas al lado oriental de los Andes, contesta que no necesita pedir permiso para ejercer su soberanía en el territorio magallánico. Pide la cuestión se someta al arbitraje. Cita en apoyo de los derechos de Chile al presidente de la República Argentina (D. F. Sarmiento). Declara que si el gobierno argentino no pone término a las concesiones en la Patagonia, este gobierno continuará su conducta circunspecta anterior."

(46) A.G.N., B. N. N.º 699. Doc. 13318: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 20 de marzo de 1873.*

“Según últimas noticias traídas por pasajeros del *Patagonia* que llegó el 14 a Valparaíso, el señor Viel, gobernador de Magallanes, había regresado del Río Gallegos, pero no la gente que llevó consigo. Personas que han hablado con él dicen que el plan del Gobierno de Chile eran fundar sus derechos a las tierras de Magallanes como primer ocupante de territorio que nunca fue ocupado por la corona de España, y que por lo tanto, correspondería al primero que lo ocupara y poblara. También sé que en Punta Arenas se dice que en el río Santa Cruz, hasta donde parecen que llegaban los proyectos agresivos a nuestro suelo, no había autoridad ni bandera argentina, sino unos pocos pobladores. Me parece indispensable que se mande allí más población y que se establezca una autoridad que disponga de un pequeño vapor para saber lo que pasa en la costa hasta la boca del Estrecho. No faltará persona competente para ese servicio y afortunadamente no nos falta dinero.”

(47) A.G.N., B. N. N.º 699. Doc. 13334: *Carta de Frías al presidente Sarmiento, Santiago de Chile, 15 de abril de 1873.*

[...] si realmente el nombre de Vd., pudiera embarazar la defensa de los derechos argentinos, yo, que estoy encargado de ello, se lo diría a Vd. con franqueza. Pero nada de eso sucede; y no necesita Vd. descender de su puesto para rechazar el cargo más injusto. Su ministro bastará para mostrar al señor Ibáñez que la actitud de Vd., en la prensa chilena fue, como me lo ha dicho no ha mucho don Manuel Montt, ante todo, la de un buen argentino. [...] no una, sino muchas veces usted sostuvo en la prensa chilena que la *Patagonia* era argentina [...]. Entiendo que este Gobierno retrocederá ante esa firme actitud nuestra. Aquí se dice que dos buques de guerra habían salido de Buenos Aires al Río Gallegos. Espero que habrán encontrado ese lugar abandonado por la gente chilena, y si no, los habrán hecho retirar.”

(48) A.G.N., B. N. N.º 699. Doc. 13352: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 8 de mayo de 1873.*

“Estos diarios como Vd. verá, pues se los envió por el mismo correo, han armado mucho alboroto con la noticia tomada de los de ésa, de que el *Almirante Brown* había partido al Estrecho con dos batallones. Suponen ya la guerra entre los dos países y confían en que la *Covadonga* habrá llegado a tiempo para estorbar la agresión.” A continuación Frías hace notar que en esta forma transforman en agresor a la Argentina, siendo que son ellos los agresores. Además, el gobierno chileno no hace nada por aclarar la situación que ha originado; y después de cuatro días el diario *La República* dijo que el gobierno había recibido explicaciones respecto al *Almirante Brown*.

(49) A.G.N., B. N. N.º 699. Doc. 13371: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 9 de junio de 1873.*

“Espero que Vd. me comunicará con todos sus detalles las noticias que lleve el comandante del *Brown* a su regreso del viaje de exploración. Es de desear que si se ha encontrado en presencia de la *Covadonga*, que llegó poco ha de Punta Arenas, habrán fraternizado los oficiales de ambos buques. Desde que el Río Gallegos estaba desocupado no habrá motivos para cambiar palabras discutidas.”

(50) A.G.N., B. N. N.º 699. Doc. 13393: *Carta de Frías a Tejedor, Santiago de Chile, 28 de julio de 1873.*

En esta nota Frías se refiere a las pretensiones de Chile respecto de Santa Cruz, anunciadas por Blest Gana en Buenos Aires y que terminaban así: “Declaro a V.E., que mi gobierno no consentirá acto alguno que amengüe su soberanía en toda la extensión de los territorios que se encuentran en actual y pacífica posesión y que tienen su límite natural en el río Santa Cruz”.