

Fecha de recepción: 31/03/2025

Fecha de aceptación: 23/06/2025

Julio A. Roca y las bases de la Argentina bicontinental

Julio A. Roca and the foundations of a Bicontinental Argentina

MARTÍN H. BERTONE

Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF), Argentina

martin.bertone@undef.edu.ar

En los dos primeros años de mi administración logré terminar definitivamente la conquista de los territorios australes.

Félix Luna, *Soy Roca*

Resumen

Durante las presidencias de Julio A. Roca, se llevó adelante una política de asentamiento estratégica en nuestras islas del sur y la Antártida. Entre otras medidas, durante su primer gobierno se realizó una expedición al Atlántico Sur, que puso en funcionamiento el Faro de San Juan de Salvamento y fundó la ciudad de Ushuaia en 1884. En su segunda presidencia, la Argentina rescató naves y tripulantes en problemas en el Atlántico Sur. Bajo el mando del capitán Julián Irizar, la corbeta ARA *Uruguay* socorrió a la expedición antártica de Otto Nordenskjöld, en la que también participaba el argentino José María Sobral. En 1904, Roca firmó el decreto de recepción, de manos del científico escocés William Bruce, del ob-

servatorio en la Isla Laurie. Ese año, se izó por primera vez la bandera argentina en el archipiélago Orcadas del Sur, que se convirtió en la primera base permanente en la Antártida.

Las acciones vinculadas con la Antártida durante los gobiernos de Roca no fueron hechos aislados, deben apreciarse en un contexto geopolítico general. La definición de los límites de los países estaba sucediendo en todo el mundo y el presidente pensaba la Antártida dentro del territorio de la República Argentina, que todavía estaba en formación. La superficie que comprendía la nación debía ser propia desde un punto de vista jurídico, pero también simbólico. Así, el Estado argentino hizo efectivo el dominio de su territorio mediante la presencia militar, la fundación de pueblos, la construcción de caminos y vías de tren, y la navegación de sus aguas.

Palabras clave: Antártida —Atlántico Sur — Julio A. Roca — soberanía — Tierra del Fuego - Ushuaia

Abstract

During the administrations of Julio A. Roca, a policy of strategic settlement in our southern islands and Antarctica was carried out. Among other measures, during his first administration, an expedition to the South Atlantic was carried out, which put into operation the San Juan de Salvamento Lighthouse and founded the city of Ushuaia in 1884. During his second administration, Argentina rescued ships and crew members in trouble in the South Atlantic. Under the command of Captain Julián Irizar, the corvette ARA *Uruguay* assisted Otto Nordenskjöld's Antarctic expedition, which also included the Argentinian José María Sobral. In 1904, Roca signed the decree of reception, from the hands of the Scottish scientist William Bruce, of the observatory on Laurie Island. That year, the Argentinian flag was raised for the first

time in the South Orcadas Archipelago, which became the first permanent base in Antarctica.

The actions related to Antarctica during Roca's administrations were not isolated events, they must be seen in a broader geopolitical context. The definition of national borders was taking place all over the world, and the president considered Antarctica to be part of the territory of the Argentine Republic, which was still in formation. The area comprising the nation had to be owned from a legal point of view, but also symbolically. Thus, the Argentine State made effective the dominion of its territory through military presence, the foundation of towns, the construction of roads and railways, and the navigation of its waters.

Keywords: Antarctica — South Atlantic — Julio A. Roca
— Sovereignty — Tierra del Fuego — Ushuaia

Paz y administración

Cuando Julio Argentino Roca asumió por primera vez la presidencia de la República Argentina en 1880, el país había resuelto dos cuestiones que permitieron el comienzo de una etapa de desarrollo nacional sin precedentes: la llamada Conquista del Desierto, tras la que se pudieron ocupar los territorios más fértiles del país, y la declaración de Buenos Aires como capital de la nación, que puso la ciudad bajo la jurisdicción federal. En su mensaje de 1880 al Congreso de la Nación, publicado en el diario *La Prensa*, el presidente Roca celebra que el parlamento

ha complementado el sistema del Gobierno representativo federal y puede decirse que desde hoy empieza recién a ejecutarse el régimen de la Constitución en toda su plenitud. La ley que acabáis de sancionar fijando la capital definitiva de la República es el punto de partida de

una nueva era en que el gobierno podrá ejercer su acción con entera libertad (...)

Para Roca, la federalización de la ciudad de Buenos Aires, que zanjaba definitivamente el conflicto entre la provincia de Buenos Aires y el resto de las provincias por el puerto y la aduana,

significa la consolidación de la unión y el imperio de la paz por largos años. (...) En adelante, libres ya de estas preocupaciones y de conmociones internas, que a cada momento ponían en peligro todo, hasta la integridad de la República, podrá el gobierno consagrarse a la tarea de la administración y a las labores fecundas de la paz (...)

La “paz y administración”, lema de la gestión del presidente Roca, se alcanzaron mediante leyes, acciones diplomáticas y ejercicios de soberanía concretos. Una de las piezas más importantes de esta construcción fue un nuevo tratado de límites con Chile. El anterior, llamado Tratado de paz, amistad, comercio y navegación, firmado en 1856, aplicaba el principio de *uti possidetis iuris*, que establecía que los nuevos Estados, al independizarse, tendrían como fronteras las que les correspondían de las colonias españolas cuando integraban el imperio español. En un principio, ambos Estados interpretaron de manera semejante los registros coloniales, aunque eran contradictorios o superponían jurisdicciones, ya que el conocimiento del territorio en 1810 era limitado, especialmente la parte más austral del continente. Más tarde, ambos países adoptaron el principio de *terra nullius* y fundaron colonias en tierras no ocupadas por el país vecino. Eso hizo necesaria una demarcación de fronteras que conformara a ambas naciones.

El nuevo tratado, que con pocas modificaciones sigue vigente, fue firmado en la ciudad de Buenos Aires el 23 de julio de 1881 por Francisco de B. Echeverría, Cónsul General de Chi-

le en Buenos Aires y el Dr. Bernardo de Irigoyen, ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, y ratificado en la ciudad de Santiago de Chile el 22 de octubre de 1881. En su artículo tercero, el tratado establece que para Tierra del Fuego

se trazará una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud cincuenta y dos grados cuarenta minutos, se prolongará hacia el Sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich, sesenta y ocho grados treinta y cuatro minutos hasta tocar en el Canal "Beagle". La Tierra del Fuego dividida de esta manera será chilena en la parte occidental y Argentina en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al Oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia (...).

Ese mismo año, se realizó la Expedición Científica Argentina al Antártico, que recorrió las costas de la Patagonia argentina, algo que el gobierno de Roca consideraba prioritario. El gobierno, a través del Departamento de Marina, expidió entonces un decreto, fechado el 22 de octubre de 1881—mismo día de la ratificación del tratado de paz con Chile—, cuyo artículo 1° resuelve:

Destínase la Cañonera "Uruguay" y la Corbeta "Cabo de Hornos" a los estudios sobre faros y balizas en las costas del Atlántico, como así mismo al reconocimiento de los depósitos de guano, fosfatos, salitres, etc. y puntos apropiados para la pesca y el faeneo de pingüinos en las costas orientales marítimas de la Patagonia y la Tierra del Fuego las que operarán bajo el mando militar del Teniente Coronel de la Armada, Don Rafael Blanco.

A su vez, mediante el decreto N° 12.109, fechado el 28 de octubre del mismo año, el presidente Roca designó al botánico y micólogo Carlos Luis Spegazzini como adscripto a la Expedición Científica (Martín Pérez, 1950, p. 117). Se consideró que las universidades tenían que estar representadas en la misión para estudiar esas lejanas latitudes, para poder volcar luego lo aprendido y recolectado en instituciones educativas y museos.

Aunque la Expedición no cumplió con el objetivo principal de sus organizadores llegar a las islas Shetland del Sur y a la costa occidental de la Tierra de Graham produjo excelentes resultados para nuestro país y para el avance del conocimiento.

En tiempos de paz, la exploración con fines científicos pasó a ser una de las nuevas e importantes misiones de la Armada argentina. En la apertura de las sesiones del Congreso Legislativo, el 7 de mayo de 1882, el presidente Roca explica a los legisladores nacionales que la *Cabo de Hornos* fue confiada a

la comisión presidida por el distinguido oficial de la marina italiana señor Santiago Bove, cuyo objeto principal es reconocer y situar sobre la costa los depósitos de huano, fosfatos y salitres, y los puntos más apropiados para la explotación de esos y otros productos de las costas patagónicas, señalando también los lugares más convenientes a la colonización.

Explorará la parte de Tierra del Fuego que corresponde a nuestro dominio y jurisdicción, así como la isla de los Estados.

Empezará sus trabajos en la extremidad Sur de Tierra del Fuego, desde el punto que el 68° 34' intercepta el canal Beagle y continuará hacia el Norte con reconocimientos combinados terrestres y marítimos hasta el cabo de Espíritu Santo, estudiando con detención los puertos que ofrezcan ventajas a la navegación, las localidades en

que sea necesario colocar faros, y en general todos los accidentes naturales que concurran a dar mayores facilidades a la navegación y al comercio universal.

Consolidada la paz, se pudo pensar en la ciencia y en el ejercicio de la soberanía.

Fundación de Ushuaia, el faro de San Juan de Salvamento y el presidio

En 1884, el Gobierno Nacional organizó una segunda Expedición, integrada por la cañonera *Paraná*, el buque-escuela y corbeta *Cabo de Hornos*, el transporte *Villarino*, el cúter *Santa Cruz* y el aviso *Comodoro Py*, al mando del Coronel de Marina Augusto Laserre. La Expedición estaba enmarcada en lo establecido por la resolución 13.185 de 1883, que mandaba la instalación definitiva de las subprefecturas marítimas, creadas por la ley de presupuesto, en Tierra del Fuego y la Isla de los Estados. Cabe destacar que, en aquellas latitudes, el único lugar donde recalar hasta ese momento era el puerto de las Islas Malvinas, usurpadas por la corona británica desde 1833.

En septiembre de 1884, 16 años después del establecimiento en Ushuaia de la misión cristiana protestante del inglés Thomas Bridges, procedente de las Malvinas, su hijo Lucas vio llegar las embarcaciones de la Expedición (Bridges, 1948, p. 130):

[N]os sorprendió ver cuatro navíos remontando el canal Beagle, que evidentemente se dirigían hacia nuestro puerto. Tres de ellos eran vapores; el cuarto era un cúter remolcado. (...) Los navíos continuaron su siniestro avance y al final echaron anclas en el puerto. El de mayor tama-

ño era el transporte Villarino; el segundo, una lancha cañonera, la Paraná; y el tercero, un barco auxiliar del gobierno, el Comodoro Py. Todos pertenecían a la Marina argentina.

La llegada de los barcos argentinos, y lo que ocurrió inmediatamente después, fue un claro acto de soberanía. Sigue evocando el hijo del pastor (Bridges, p. 131):

El coronel Lasserre le colocó a mi padre una bandera argentina en la mano. Mi padre arrió la bandera que les había dado la bienvenida a personas de todos los rincones durante tantos años e izó, en su lugar, la bandera del país en el que había instalado su hogar. Se oyó una salva de veintiún cañones proveniente de las naves del puerto, mientras que, en tierra, los yaganes vitorearon alborotadamente, como era su costumbre.

Respecto de la bandera arriada por Lasserre, en una nota al pie (Bridges, p. 131), el autor aclara (aunque quizás oscurece) que era “[u]na composición no demasiado diferente de la bandera del Reino Unido utilizada con el fin de evitar cualquier insinuación de que la Misión tuviera aspiraciones imperialistas”.

Además de fundar la subprefectura de Ushuaia, la segunda Expedición puso en funcionamiento el faro de San Juan de Salvamento, el más antiguo de la República Argentina y el primero en ser construido cerca de aguas australes. La novela *El faro del fin del mundo* (1905), del francés Jules Verne (2010, p. 26-27), le dio al faro fama internacional y su apodo definitivo. Así lo describe el célebre escritor:

En la parte de abajo de la torre habían construido la vivienda de los fareros con unas paredes gruesas que podían desafiar todas las borrascas magallánicas. Los oficiales visitaron

las diferentes piezas convenientemente acondicionadas. No había nada que temer, ni la lluvia, ni el frío, ni las tormentas de nieve que bajo una latitud casi antártica son formidables.

Las piezas estaban separadas por un pasillo, al fondo del cual se abría la puerta que daba acceso al interior de la torre.

[L]a escalera (...), [e]se caracol estrecho, con peldaños de piedras encastradas en la pared, no era oscuro. Unos tragaluces lo iluminaban de piso en piso.

Cuando llegaron al cuarto de guardia, sobre el cual estaban instalados el farol y los aparatos de luz, los dos oficiales se sentaron en el banco circular fijo en la pared. A través de las cuatro ventanitas abiertas en esa habitación, la mirada podía abarcar todos los puntos del horizonte.

En el capítulo siguiente de la novela, Verne (2010, pp. 37-38) amplía su descripción del faro:

La torre, de una solidez extrema, estaba construida con los materiales provistos por la isla. Las piedras, de gran dureza, afirmadas con tirantes de hierro, emparejadas con mucha precisión y encastradas unas en otras en cola de milano, formaban una pared capaz de resistir a las violentas tempestades y a los huracanes terribles que se desencadenan con tanta frecuencia en ese lejano límite de los dos océanos más vastos (...) [M]edía treinta y dos metros de altura y, agregándole la elevación del terraplén, la luz se encontraba a ciento veintiséis pies por encima del nivel del mar. Así que desde alta mar podía ser vista a una distancia de diez millas, que es la distancia que franquea el rayo visual a esa altura.

En ese mismo capítulo, Verne (2010, pp. 35-36) reconoce las ventajas que le trajo la construcción de nuestro famoso faro a la navegación mundial:

Hay que remarcar que la República Argentina mostró una feliz iniciativa al construir ese faro del fin del mundo, y las naciones deben estarle agradecidas. En efecto, ninguna luz iluminaba esos parajes de la Magallania, desde la entrada del estrecho de Magallanes en el cabo Vírgenes sobre el Atlántico, hasta su salida en el cabo Pilar sobre el Pacífico. El faro de la Isla de los Estados iba a hacerle favores indiscutibles a la navegación en esos parajes difíciles. Ni siquiera existe uno en el cabo de Hornos, y éste podría haber evitado muchas catástrofes, dándole a los barcos más seguridad para embocar el estrecho de Lemaire y para precaverse de los arrecifes del cabo San Juan, o para pasar por debajo de la isla después de haber doblado la punta Several.

Chile recién inauguraría el faro Cabo de Hornos en 1991, 86 años después de la publicación de la novela de Verne y 107 años después de la construcción del faro de San Juan de Salvamento, hito de la soberanía argentina.

Otra iniciativa presidencial, de gran trascendencia, fue la creación del presidio de Ushuaia. El 27 de junio de 1883, durante su primer mandato, Julio A. Roca envió un proyecto de ley que fue aprobado para construir una colonia penal en Tierra del Fuego, ideal por su aislamiento geográfico. En sus fundamentos, Roca explica que:

Un presidio situado en las apartadas regiones en que lo proyecta el Poder Ejecutivo, será por otra parte el primer elemento de población en ellas, pues los presos, los empleados y demás personas que forzada o voluntariamente se hallen allí, necesitan alimentarse, vestirse,

ocurrir, en fin, a todas las exigencias de la vida; de lo que resulta que alrededor de una casa de esta especie, nace un comercio atraído por aquel centro de consumo, comercio que a su vez se hace núcleo de una nueva población libre, pero vinculada al Establecimiento.

La prisión, originalmente un presidio militar, funcionó donde se encontraba el faro San Juan de Salvamento entre fines de 1884 y marzo de 1889. En 1900, el presidio fue trasladado a Puerto Cook, dentro de la misma isla, junto con la sede de la subprefectura. Dicho traslado buscaba prevenir enfermedades provocadas por la humedad y el frío extremos de la isla. A ello se sumaba la falta de infraestructura para el trabajo de los prisioneros, lo que los volvía improductivos.

Mediante un decreto presidencial del 3 de enero de 1896 se creó la Cárcel de Reincidentes de Tierra del Fuego, destinada a presos civiles (Carlos Vairo, 2022, p. 29). El decreto designaba “al Territorio de Tierra del Fuego para el cumplimiento de la Ley N° 3.335”. Dicha ley establecía que las “penas correccionales o de prisión impuestas por los jueces de la Capital o Territorios Federales a los reincidentes, debían cumplirse en los territorios del sur”. Pedro Della Valle fue designado primer director de la cárcel en 1897, lo reemplazaría el ingeniero italiano Catello Muratgia tres años más tarde.

La dureza del clima y la extrema lejanía hizo fracasar las iniciativas del gobierno de Roca para atraer inmigración del continente. Sin embargo, esas condiciones fomentaron que varios presos pidieran ser trasladados allí a cambio de cumplir sus condenas en una libertad relativa y que se los remunerara por su trabajo.

El 5 de enero de 1896, el ARA 1° de Mayo zarpó de Buenos Aires con destino a Ushuaia con un contingente de 14 presos, que fueron los primeros asignados a Ushuaia. El 16 de enero, el ARA Ushuaia partió con el segundo grupo, esta vez de 21 reclusos, entre los que había 10 mujeres que habían estado detenidas en el Departamento de Policía de la ciudad de Bue-

nos Aires.

En 1902, comenzó la construcción del Presidio Nacional en Bahía Golondrina, al oeste del poblado de Ushuaia. La obra, cuya piedra fundamental fue colocada el 15 de septiembre, fue dirigida por el ingeniero Muratgia (Vairo, 2022, p. 44) y realizada con mano de obra de los propios reclusos. Para levantarlo utilizaron piedra, argamasa y madera; los techos se hicieron con chapa. Primero, se alisó el terreno donde ya funcionaba la Cárcel de Reincidentes. Lo primero en construirse fueron los galpones para mecánica, herrería, aserradero y carpintería, además de la planta trituradora de piedra. Estos talleres permitieron, luego, construir el edificio principal. Las obras concluyeron en 1911.

Hasta su cierre en 1947, el Presidio de Ushuaia tuvo un impacto notable en el desarrollo de la ciudad gracias a los servicios que prestaban los condenados, quienes participaron en la construcción de infraestructura esencial para la comunidad, como caminos, edificios públicos y servicios básicos. También, muchos de ellos formaron familias y se establecieron en la ciudad más austral del mundo.

Navegación y rescate de la expedición noruega

Fundar poblados en el lejano sur e izar allí banderas celestes y blancas no era suficiente. Los nuevos asentamientos debían ser abastecidos con regularidad y, de ser necesario, defendidos. Para ello, el gobierno de Julio A. Roca tomó una serie de medidas tendientes a reforzar la soberanía nacional en el extremo sur de nuestra Patagonia.

La ley N.º 1903, de 1886, autorizaba al Poder Ejecutivo nacional a contratar, con una empresa con domicilio legal en la capital de la República, servicios de navegación a vapor bajo bandera argentina entre Buenos Aires y el límite sur del país. En sus primeros artículos, la norma establece³⁵ que “dichos

35 En todas las citas se respeta la ortografía, sintaxis y puntuación original.

vapores serán de primer orden y tendrán, como mínimo, una capacidad de ochocientas a mil toneladas, un calado de doce a catorce pies y una marcha de diez a doce millas por hora" (art. 2°); "[e]stos vapores harán un viaje por mes por lo menos, hasta el límite Sud de la República" (art. 3°); "En cada viaje deberán hacer escala en los puertos que existen o se habiliten en adelante (...) (art. 4°)". El artículo 6 obliga a la empresa naviera a "Conducir gratis la correspondencia y al empleado que la custodie (inc. 1°); "Transportar por la mitad el pasaje a los empleados en comisión, oficiales y tropa del ejército e inmigrantes enviados por la Comisión de inmigración (inc. 2°); "Transportar por la mitad del flete el material de guerra, carbón para la escuadra, mercaderías, máquinas e instrumentos de agricultura enviados por el gobierno a cualquiera de los puertos de la carrera (...) (inc. 3°).

Trece años más tarde, en la apertura de sesiones ordinarias del Honorable Congreso de la Nación del 1° de mayo de 1899, Julio A. Roca que cumplía su segundo mandato, expresó (1966, III, 19-20) con orgullo:

Los sacrificios que hemos hecho por robustecer y mejorar el poder, la organización y disciplina del ejército y de la armada nacional no han sido estériles.

Tenemos por fin una escuadra de mar en proporción con los recursos y exigencias de la Nación, y un ejército dotado de los elementos modernos de combate.

Una ley muy relevante de ese período, vinculada con esta iniciativa, fue la llamada "Ley Riccheri", impulsada por el teniente general Pablo Riccheri, segundo ministro de Guerra de Roca. La norma, sancionada en diciembre de 1901, establecía el servicio militar obligatorio para todos los hombres, nacidos en Argentina o naturalizados argentinos, que tuvieran 20 años de edad, y tenía una duración de 2 años. Al respecto, explica el politólogo francés Alain Rouquié en *Poder militar y sociedad política en la Argentina I* (1981, pp. 83-84):

A falta de la posesión de la tierra que retiene, el hijo de inmigrante se arraigará a través de la escuela y del ejército, encargados de inculcarle el apego patriótico a los valores nacionales. (...) El jefe o el instructor deben despertar el sentimiento nacional en conscriptos venidos desde todos los horizontes, todavía encariñados con el país de sus padres (...)

Con respecto a esta ley, en la apertura de sesiones ordinarias del Congreso de la Nación del 3 de mayo de 1901 (1966, III, 64-65), el presidente Roca menciona el impacto que tuvo en la formación de recursos humanos para la navegación militar de nuestras costas marítimas:

La ley de conscripción sancionada por el honorable Congreso en el año pasado, ha resuelto definitivamente y con el mejor resultado, la importante cuestión de dotar de tripulantes á los buques de la armada. (...) La escuadra de combate ha realizado ejercicios y maniobras dignos de especial mención. A principios de año las divisiones Bahía Blanca y Río de la Plata recorrieron los mares del Sur hasta Ushuaia, durante un período de sesenta días que fue invertido en toda clase de ejercicios y evoluciones. (...) El espíritu de las tripulaciones, la disciplina y contracción de la oficialidad y jefes superiores son irreprochables. Tenemos, pues, una armada capaz de defender, con el ejército de tierra, la bandera y el honor nacional en cualesquier eventualidad.

A fines de ese mismo año, partió desde Suecia una expedición científica a la Antártida, financiada con donaciones privadas, como consecuencia de los congresos internacionales de geografía de Londres (1895) y Berlín (1899) (Fontana,

2018, p. 28). La idea era pasar el invierno en el continente blanco para realizar diferentes mediciones y estudios geológicos. La expedición, dirigida por el geólogo sueco Otto Nordenskjöld, iría hasta los hielos del extremo sur en el Antártico, capitaneado por Carl Anton Larsen, un conocido ballenero. En diciembre de 1901, el velero sueco llegó a Buenos Aires. Los exploradores le solicitaron al gobierno argentino carbón y alimentos; a cambio de las provisiones, la expedición debería sumar a un oficial argentino.

A sugerencia del teniente argentino Horacio Ballvé, célebre constructor de un deflector magnético para compensar compases (Puglisi, 2018, p. 64), Nordenskjöld incorporó a la tripulación al joven alférez José María Sobral. El Antártico zarpó de la capital argentina el 21 de diciembre. Tras hacer una escala en las Islas Malvinas 10 días más tarde, llegó a las Islas Shetland del Sur el 11 de enero de 1902. No nos detendremos aquí en las desventuras de los expedicionarios, narradas en repetidas ocasiones. Basta recordar que el Antártico quedó atrapado en el hielo y que los exploradores se vieron obligados a invernar allí.

Al llegar el otoño austral de 1903 sin tener noticias de la misión de Nordenskjöld, el perito Francisco Pascasio Moreno propuso enviar la cañonera *Uruguay* para rescatarlos. Para ello, se realizaron una serie de rápidas mejoras en la embarcación para convertirla en buque polar, supervisadas personalmente por el presidente Roca (Puglisi, 2018, p. 66). Como un símbolo de la paz entre Argentina y Chile, plasmada en los Pactos de Mayo de 1902³⁶, el alférez de navío chileno Alberto Chandler Boonen fue invitado a incorporarse a la misión, que zarpó el 8 de octubre al mando del teniente de navío Juan Irizar. Al despedir a la *Uruguay*, Roca pronunció las siguientes palabras, que recoge el tomo XXI del *Boletín del Centro Naval* (p. 346):

36 Dichos pactos son tratados que establecieron el arbitraje como solución para conflictos fronterizos y la limitación de armamentos de ambos países (desistimiento de adquirir naves de guerra y disminución de las respectivas escuadras).

No vais a una empresa extrahumana, aunque sí a prueba de fatigas rudas, de contratiempos y de serios peligros en las inmensas soledades heladas de los mares del Polo.

Pero sois jóvenes llenos de vigor físico y moral, y animados del más noble espíritu por realizar una obra que merecerá los aplausos del mundo científico.

Lleváis, comandante Irizar, a vuestras órdenes un buque fuerte y bien provisto, como para, resistir el terrible choque y aprisionamiento de los témpanos, y una tripulación que sabrá mostrarse, en todos los momentos, a la altura de las circunstancias y del nombre y de la bandera que llevan, debiendo tener siempre presente, que el resultado de la expedición dependerá principalmente de vuestra pericia y energía, y de vuestro denuedo, como jefe.



Julio A. Roca abordando la corbeta *Uruguay*. Fuente: Archivo General de la Nación.

El rescate de la expedición noruega fue un éxito. La corbeta *Uruguay* llegó al puerto de Buenos Aires el 2 de diciembre de 1903, donde esperaba una multitud que, según el *Boletín del Centro Naval*, les dio a los expedicionarios y marinos argentinos “[un]a febril y colosal recepción”. Larsen fue ovacionado como un héroe polar, mientras que Irizar fue ascendido inmediatamente al rango de capitán de fragata y condecorado por el gobierno de Suecia. Como se relata en el mismo tomo XXI del *Boletín* (p. 434), la corbeta rescatista

alcanzó latitudes no recorridas aún por la bandera argentina, rescatando de su cautiverio en los hielos polares a un puñado de hombres valientes, obreros abnegados de la ciencia; y esta victoria, pacífica pero honrosa, disputada por marinos de otras naciones, hizo resonar con honra el nombre argentino en el extranjero, y conmovió, como un solo hombre, la fibra patriótica de todos los argentinos.

Una semana más tarde, el 9 de diciembre, un agradecido Otto Nordenskjöld leyó una conferencia a sala llena en el teatro Politeama, que acompañó con fotografías, en la que detalló las desventuras de la expedición, el rescate y los descubrimientos realizados durante su larga estadía en los hielos australes.

Quisiéramos destacar las palabras de cierre del geólogo noruego: “Una expedición puede ser afortunada o desgraciada; pero es indudable que cualquiera que sea su éxito, siempre aumentará el respeto y el honor de la bandera argentina”.

Unos meses después, el 5 de mayo de 1904, en su última exposición como presidente de la República en la apertura de sesiones ordinarias del Congreso de la Nación, Julio A. Roca (1966, III, p. 148) les recordó a los legisladores que “[e]sta expedición ha merecido el agradecimiento del gobierno de

Suecia y Noruega y el aplauso de numerosas asociaciones geográficas”.

Compañía Argentina de Pesca y primera base argentina en la Antártida

En *Pesca: the history of Compañía Argentina de Pesca Sociedad Anónima of Buenos Aires* (2001, pp. 29-33), Ian Hart explica que, tres días después del regreso de la corbeta Uruguay, un grupo de industriales de la ciudad de Buenos Aires, por iniciativa del Centro de Navegación Transatlántica, organizó un banquete en honor de la Marina de Guerra argentina, el Dr. Nordenskjöld y el capitán Larsen. En dicho banquete se encontraban el noruego Peter Christophersen, uno de los empresarios más importantes de la ciudad y presidente de la asociación porteña de propietarios de embarcaciones, y Ernesto Tornquist, fundador de Ernesto Tornquist & Co. Limitada, entonces el principal banco privado del país.

Por su parte, Johan N. Tønnessen y Arne O. Johnsen, en *The History of Modern Whaling* (1982, p. 160) detallan que, en el discurso que dio después de la cena en un inglés “muy original”, Larsen les contó a los presentes que en su viaje había visto cientos de ballenas y les propuso explotar ese recurso en aguas antárticas. El noruego también publicó un panfleto con detalles del proyecto. Esto convenció a varios argentinos de que la propuesta de Larsen era viable y decidieron invertir su capital. Entonces, Christophersen le presentó a Hermann Schlieper, director financiero del banco Tornquist, y comenzaron las negociaciones.

Como resultado de esas conversaciones, se redactó y firmó un prospecto para la creación de la Compañía Argentina de Pesca, que fue preparado por Ernesto Tornquist & Co. Limitada. Allí se estableció que el capitán Larsen sería, por un período mínimo de cinco años, comandante de la flota ballenera y gerente de la compañía. Asimismo, se dispuso que la Compañía tendría su sede en Buenos Aires y que sus barcos

navegarían con pabellón argentino.

La compañía fue inscrita en el Registro Público de Comercio mediante un decreto del Poder Ejecutivo del 25 de febrero de 1904. Lleva la firma de Norberto Quirno Costa, vicepresidente de Julio A. Roca. El artículo 1 de dicha norma establece lo siguiente:

Autorízase á la "Compañía Argentina de Pesca" para funcionar con el carácter de Sociedad Anónima, previo cumplimiento de las formalidades que prescribe el artículo 318 del Código de Comercio; y apruébanse, en consecuencia, sus Estatutos constitutivos, corrientes de fojas una vuelta á diez.

Las formalidades que exigía el viejo Código de Comercio eran cuatro: 1) que la sociedad tenga, por lo menos, 10 socios, 2) que el capital social, o al menos un 20 por ciento, esté íntegramente suscripto, 3) que los suscriptores hayan abonado el 10 % del capital suscripto en dinero efectivo depositado en el Banco Nacional, en el Provincial o en uno privado; 4) que la sociedad sea por tiempo determinado y no tenga un objeto contrario al interés público.

Los socios principales de la Compañía Argentina de Pesca S. A., inscrita en el Registro Público de Comercio el 8 de abril de 1904, fueron Christophensen, Tornquist, Schlieper y Teodoro de Bary, quienes aportaron 200 mil pesos oro. Hermann Schlieper fue el primer presidente de la compañía.

La primera tarea de Larsen fue encargar todo lo necesario para establecer la estación ballenera en las islas Georgias del Sur. Para ello, le encargó al astillero noruego *Framnæs* (Hart, 2001, pp. 40-44), al que le encargó la construcción de un pesquero que pudiera operar en algunos de los mares más tempestuosos del mundo y, al mismo tiempo, tener la capacidad de remolcar simultáneamente seis ballenas azules. El barco fue bautizado *Fortuna*. Larsen también compró en Noruega dos buques de transporte: el velero de madera de tres más-

tiles Rolf, que funcionaría como buque de transporte de la compañía entre las Georgias del Sur y Buenos Aires; y Louise, una barcaza de madera revestida de cobre, que funcionaría como depósito de pontones en Georgia del Sur. Los tres barcos fueron entregados en Buenos Aires y registrados a nombre de Compañía Argentina de Pesca S.A. en sus oficinas de la calle 25 de Mayo 134.

El 3 de noviembre de 1904, el *Fortuna* y *Louise* partieron de Buenos Aires hacia las frías aguas antárticas. Trece días más tarde, echaron anclas en Grytviken, el lugar elegido por Larsen para construir la factoría. El nombre, de origen sueco, significa "ensenada de la olla" (Hart, 2001, pp. 24-25). Así la bautizó el explorador Gunnar Andersson cuando la descubrió en 1846. Larsen ya había conocido el lugar en 1902, cuando comandaba el *Antartic*. En ese momento, escribió en su diario personal que Gryt Havnen era "el mejor puerto imaginable". Louise fue utilizado como barco de alojamiento hasta que se construyeron las barracas en tierra. El Rolf, que llegó más tarde a Buenos Aires, se les unió el 28 de diciembre. El contingente, de varias decenas de hombres, fue la primera ocupación permanente de las islas, que eran *terra nullius*.

Pero esta no fue la primera ocupación argentina en esas latitudes. Ese mismo año, el 2 de enero, la República Argentina había tomado posesión del Observatorio magnético y meteorológico en la isla Laurie, parte de las Islas Orcadas del Sur. El observatorio, una casa de piedra conocida como la casa Omond, había sido construido en el otoño de 1903 por la expedición escocesa al mando de William Speirs Bruce. El decreto del Poder Ejecutivo que autoriza el establecimiento de la estación considera "de alta conveniencia científica y práctica extender á dichas regiones las observaciones que se hacen en el Observatorio de la Isla de Año Nuevo y en el Sur de la República". Asimismo, en sus artículos 2 y 3 definen breve y claramente su funcionamiento de ahí en más:

Art. 2° El personal se compondrá de los empleados que el Ministerio de Agricultura

designe y de los que posteriormente pueda suministrar el Ministerio de Marina.

Art. 3° Anualmente serán reemplazados dichos empleados por los que se designe para relevarlos y que conducirá un buque de la Armada.

El 14 de febrero de 1904, el bergantín Scotia, procedente de Buenos Aires, llegó a la Isla Laurie con la nueva dotación argentina que reemplazaría a los escoceses: Edgar C. Szmula, de la Oficina Meteorológica Argentina; Hugo A. Acuña, de la División de Ganadería, y Luciano H. Valette, de la Oficina de Zoología del Ministerio de Agricultura. Esa temporada también se quedarían en la isla dos miembros de la expedición escocesa: Robert C. Mossman y William Smith, cocinero de la estación. El día 19 se celebró la ceremonia de traspaso en la que izaron las banderas de ambos países y el 22, al zarpar el Scotia, se hizo efectiva la entrega: la bandera escocesa fue arriada, y sólo quedó flameando la bandera argentina. En ese momento, también quedó instalada allí la primera oficina de correos permanente, cuyo responsable sería el joven Acuña, de tan solo 18 años de edad.

En la apertura de las sesiones del Congreso Legislativo Federal, el 5 de mayo de 1904, el presidente Roca (1966, III, pp. 135-166), al exponer ante los diputados y senadores nacionales, hizo referencia a este hito:

(...) merece una especial mención el observatorio meteorológico y magnético establecido en las islas Orcadas del Sur, que extiende nuestro campo de observaciones, contribuye al desarrollo de la navegación universal y abre un horizonte más dilatado á la marina nacional. Terminóse además, la preparación de los elementos para iniciar el servicio diario de previsión del tiempo, que espero quedará inaugurado en dos meses más, con lo cual la sección meteorológica argentina se colocará en primera línea entre las más

adelantadas que hoy existen.

Veinte días más tarde, a más de 3000 kilómetros al sur de Buenos Aires, el joven Acuña, en su Diario (2015, pp. 106-107) deja asentadas sus reflexiones sobre la primera fecha patria argentina celebrada en la Antártida:

Mayo 25. *Contra lo que se esperaba amaneció con mal tiempo, el cielo completamente cubierto y nevando de rato en rato, pero no había viento. El mar en la bahía Norte helado. A las 9 de la mañana no obstante que en ese momento caía la nieve en abundancia y en grandes copos, icé la bandera, la que en seguida se puso á flamear suavemente dando á todo un aspecto de fiesta.*

(...) Fue grande la emoción que sentí en ese momento al contemplar los colores de nuestro pabellón, en esta soledad helada, tan lejos de la patria. Al rato de estar izada la bandera dejó de nevar y aunque quedó nublado el día estuvo muy claro pudiéndose decir que el día fue muy bueno. Hoy hemos pasado el día de fiesta, sin falta el Himno Nacional, y la marcha de Ituzaingó tocada en el mandolín por el Sr. Valette.

Valette se ocupó de preparar el banquete para la noche, en el que se dijeron palabras alusivas al aniversario del primer gobierno patrio, la prosperidad del país y el éxito de la meteorología argentina. A pesar de las circunstancias, el menú fue variado y pudieron comer carne fresca de carnero. La fiesta duró hasta las 10 de la noche. *El estafeta* (2015, p. 108) concluye la entrada en su diario de esta manera:

Raras veces se habrá visto este día tan festejado, y nunca en una latitud tan baja siendo también la primera vez en que la bandera argentina ha flameado el 25 de mayo debajo de los 60° de latitud Sud.

Gracias a la visión estratégica y al coraje de todos estos hombres, desde el presidente de la república hasta el encargado de una estafeta, nuestra bandera sigue flameando en esas latitudes, de manera ininterrumpida, desde 1904.

Conclusión

Al asumir Julio A. Roca su primera presidencia en 1880, la Argentina había resuelto dos importantes cuestiones que dieron inicio a una etapa de desarrollo inédito: la llamada Conquista del Desierto, que facilitó la ocupación de los territorios más fértiles, y la designación de Buenos Aires como capital del país, que la colocó —y a su puerto y su aduana— bajo la jurisdicción federal. El lema de Roca, “paz y administración”, se implementó a través de diversas leyes, acciones diplomáticas y ejercicios concretos de soberanía. Un aspecto clave de esta estrategia fue la firma de un nuevo tratado de límites con Chile en 1881, que selló la paz entre ambos países.

En el mismo año, se llevó a cabo la “Expedición Científica Argentina al Antártico”, que exploró las costas de la Patagonia, una prioridad para el gobierno de Roca. Aunque la Expedición no logró su objetivo principal de llegar a la Antártida, sus resultados fueron altamente benéficos para Argentina y el avance científico. En 1884, el Gobierno Nacional organizó una segunda expedición, liderada por el Coronel de Marina Augusto Laserre, que establecía la creación permanente de subprefecturas marítimas en Tierra del Fuego y la Isla de los Estados. Esta segunda expedición fundó la subprefectura de Ushuaia y puso en funcionamiento el faro de San Juan de Salvamento, el más antiguo del país y el primero en ser construido en aguas australes. Otra medida presidencial significativa fue la creación del presidio de Ushuaia. El 27 de junio de 1883, Roca presentó un proyecto de ley para establecer una colonia penal en Tierra del Fuego. El presidio tuvo un impacto notable en el desarrollo de la ciudad, ya que los reclusos contribuyeron a construir infraestructura esencial, así como

a poblarla.

Pero fundar poblados en el lejano sur e izar allí banderas argentinas no era suficiente. Los nuevos asentamientos debían ser abastecidos con regularidad y, de ser necesario, defendidos. Para ello, el gobierno de Julio A. Roca tomó varias medidas tendientes a reforzar la soberanía nacional en el extremo sur de nuestra Patagonia. La ley N.º 1903 de 1886, por ejemplo, autorizaba al Poder Ejecutivo nacional a contratar una empresa con domicilio legal en la Capital de la República para que preste servicios de navegación a vapor bajo bandera nacional, entre Buenos Aires y el límite sur del país. Otra ley relacionada fue la llamada Ley Riccheri, impulsada por el segundo ministro de guerra de Roca. La norma, sancionada en 1901, establecía el servicio militar obligatorio y tuvo gran impacto en la formación de recursos humanos para la navegación militar de las costas marítimas argentinas.

A fines de 1902, partió desde Suecia una expedición científica a la Antártida, como consecuencia de los congresos internacionales de geología de Londres (1895) y Berlín (1899). Al llegar el otoño austral de 1903 sin tener noticias de la misión de Nordenskjöld, el gobierno argentino envió a la cañonera *Uruguay* para rescatarlos, cuyo acondicionamiento estuvo supervisado en persona por el presidente Roca. El éxito de la misión de rescate demostró que el Estado argentino contaba con los recursos tecnológicos y humanos necesarios para poder actuar en la Antártida. En ese contexto, Larsen, capitán de la expedición noruega, convenció a importantes inversores argentinos de financiar la explotación de ballenas en aguas antárticas y así nació la Compañía Argentina de Pesca, S. A. que tendría su sede en Buenos Aires y cuyos barcos navegarían con pabellón argentino. La factoría de ballenas se estableció en Grytviken, en Georgias del Sur.

Ese mismo año, el presidente Roca formalizó la recepción del observatorio meteorológico en la Isla Laurie, cedido por el científico escocés William Speirs Bruce, donde también comenzó a funcionar una oficina postal. El 22 de febrero de 1904, el primer izamiento de la bandera argentina en el archi-

piélago Orcadas del Sur marcó un hito histórico: el establecimiento de la base permanente más antigua en la Antártida. Desde esa fecha, la Argentina mantiene una presencia ininterrumpida en el continente blanco, que fue creciendo con las décadas. Dicha presencia, además de sustentar la pretensión argentina de soberanía plena sobre esos territorios, refleja dos cuestiones fundamentales que se lograron durante las presidencias de Julio A. Roca y que luego se plasmaron en el Tratado Antártico: la paz y la exploración científica.

Bibliografía y referencias

Acuña, H. (2015). *Diario del estafeta Hugo Acuña*. Ojosvista.

Boletín del Centro Naval. (1903). Tomo XXI, junio y julio de 1903, núms. 235 y 236. Taller tipográfico de la Escuela Naval Militar.

Bridges, E. L. (2022). *El último confín de la Tierra. Los indios de la Tierra del Fuego*. Südpol.

Ciafardo, R. (5 de diciembre de 2021). Cómo fue la fundación de La Plata, la ciudad que se planificó completa y se construyó en tiempo récord. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/revista-lugares/como-fue-la-fundacion-de-la-plata-la-ciudad-que-se-planifico-completa-y-se-construyo-en-tiempo-nid05122021/#:~:text=Dos%20a%C3%B1os%20m%C3%A1s%20tarde%2C%20el,nueva%20capital%20de%20la%20provincia> [Consultado el 10 de marzo de 2025].

Código de Comercio de la República Argentina. (1969). Edición puesta al día con toda la legislación complementaria de leyes y de decretos. Textos ordenados y actualizados por Antonio Zamora. Ed. Claridad.

Decreto de división administrativa de los Territorios Nacionales. (1904). <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primer/11448356/19040527> [Consultado el 10 de marzo de 2025].

Decreto del Poder Ejecutivo N.º 3073. (1904). *Registro Nacional de la República Argentina. Año 1904 (primer cuatrimes-*

tre). Taller tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

Decreto disponiendo la forma en que debe hacerse la enajenación de los lotes urbanos del Pueblo Ushuaia (Tierra del Fuego). (6 de octubre de 1896). *Registro Nacional de la República Argentina que comprende los documentos expedidos (sic) de 1810 hasta 1890 (tomo octavo)* (1896), pág. 556. Buenos Aires: Taller tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

“Discurso de Julio Argentino Roca ante el Congreso Nacional al asumir la presidencia de la Nación”. *La Prensa*, 13 de octubre de 1880.

Fontana, P. (2018). *La pugna antártica. El conflicto por el sexto continente 1939-1959*. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones.

Hart, I. (2001). *Pesca: the history of Compañía Argentina de Pesca Sociedad Anónima of Buenos Aires: an account of the pioneer modern whaling and sealing company in the Antarctic*. Aidan Ellis.

Ley N.º 1116 de 1881. Ley aprobando el Tratado de Límites con la República de Chile y el Protocolo anexo. <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/215000-219999/216105/norma.htm> [Consultado el 10 de marzo de 2025].

Ley N.º 1532 de 1884. Organización de los Territorios Nacionales. *Registro Nacional de la República Argentina (tercera parte)*. De 2 de enero de 1874 a 31 de diciembre de 1890, p. 857. Taller tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

Ley N.º 1903 de 1886. Autorización al Poder Ejecutivo para contratar con una empresa que tenga domicilio legal en la Capital de la República, el servicio de navegación a vapor bajo bandera nacional, entre este punto y el límite Sud de la Nación. *Registro Nacional de la República Argentina*,

que comprende los documentos expedidos desde 1810 hasta 1890. Tomo décimo, 1885 a 1886. (1897), p. 554. Taller tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

Ley N.º 4031 de 1901. Ley sobre servicio militar obligatorio, República Argentina. Disponible en <https://www.saij.gov.ar/4031-nacional-lnn0023270-1901-12-06/123456789-0abc-defg-g07-23200ncanyel> [Consultado el 10 de marzo de 2025].

Ley N.º 4.093 de 1902. Aprobación de un convenio de limitación de armamentos navales con Chile. <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/285000-289999/285223/norma.htm> [Consultado el 10 de marzo de 2025].

Ley sobre reincidentes de 1895. *Registro Nacional de la República Argentina. Año 1895 (segundo semestre)*, p. 1045. Taller tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

Ministerio de Educación y Justicia de la República Argentina (1966). *Documentos – II. Mensajes de Roca de 1880 a 1886*. Buenos Aires: Publicaciones del Museo Roca.

Ministerio de Educación y Justicia de la República Argentina (1966). *Documentos – III. Mensajes de Roca de 1889 a 1904*. Buenos Aires: Publicaciones del Museo Roca.

Pérez, M. (1950). La primera expedición Antártica Argentina con propósitos científicos se proyectó en el año 1881. *Boletín de Estudios Geográficos*, 7, 93-125. Recuperado de: <https://bdigital.uncu.edu.ar/11774>. Fecha de consulta del artículo: 07/02/25.

Puglisi, A. (2008). "Georgias del Sur, pruebas irrefutables". *Boletín del Centro Naval* N.º 819 (enero-marzo de 2008), pp. 49-52. Buenos Aires.

Puglisi, A. (2018). "Roca y la Antártida". *Boletín del Centro Na-*

- val N.° 847 (enero-abril de 2018), pp. 62-69. Buenos Aires.
- Resolución N.° 13.185 de 1883. Resolución mandando instalar las sub-prefecturas marítimas creadas por la Ley de Presupuesto en la isla de los Estados y Tierra del Fuego. *Registro Nacional de la República Argentina. Tercera parte. Del 2 de enero de 1874 al 31 de diciembre de 1890. Año 1883*, p. 459, Buenos Aires.
- Rouquié, A. (1981). *Poder militar y sociedad política en la Argentina I*. Emecé.
- Tønnessen, J. N. y Johnsen, A. O. (1982). *The History of Modern Whaling*. University of California Press.
- Tratado de paz, amistad, comercio y navegación entre la República de Chile y la Confederación Argentina. 30 de abril de 1856. https://es.wikisource.org/wiki/Tratado_de_paz,_amistad,_comercio_y_navegaci%C3%B3n_entre_la_Rep%C3%ABlica_de_Chile_y_la_Confederaci%C3%B3n_Argentina. [Consultado el 10 de marzo de 2025].
- Vairo, C. P. (2022). *El presidio de Ushuaia III. Un nuevo aporte de documentación histórica y fotografías inéditas*. Museo Marítimo de Ushuaia.
- Verne, J. (2010). *El faro del fin del mundo*. Losada.