



ISSN 1850-2512 (impreso)
ISSN 1850-2547 (en línea)

UNIVERSIDAD DE BELGRANO

Documentos de Trabajo

**Facultad de Estudios para Graduados
Doctorado en Ciencia Política**

**1874-1892 La Integración de la Patagonia, la
Armada Argentina y el Mantenimiento de la paz.**

N° 234

Jorge R. Bergallo

Departamento de Investigaciones
Octubre 2009

Universidad de Belgrano
Zabala 1837 (C1426DQ6)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina
Tel.: 011-4788-5400 int. 2533
e-mail: invest@ub.edu.ar
url: <http://www.ub.edu.ar/investigaciones>

Para citar este documento:

Bergallo, Jorge R. (2009). 1874-1892 La Integración de la Patagonia, la Armada Argentina y el Mantenimiento de la paz. Documento de Trabajo N° 234, Universidad de Belgrano. Disponible en: http://www.ub.edu.ar/investigaciones/dt_nuevos/234_bergallo.pdf

El trabajo que hoy presentamos aspira, en primer lugar, a constituir un pequeño aporte al conocimiento de la historia política argentina, y, tal vez, al de la Ciencia Política en general, pero también a dejar planteada la inquietud por indagar en el razonamiento estratégico nacional que aquí se esboza.

Ante cualquier rápida mirada sobre la situación del gobierno argentino en relación con sus territorios patagónicos antes 1874 y después de 1892 inmediatamente surgen una notable diferencia, y la inquietud por saber cómo se produjo ese cambio. ¿Fue obra de casualidad? ¿Responde a alguna política del gobierno argentino o simplemente así se dieron los hechos que culminaron con la integración de ese territorio a la Argentina? ¿Todo lo hecho responde a impulsos inconexos o a una verdadera estrategia nacional? ¿Por qué siempre se citan dos o tres acontecimientos, en esos 20 años, que parecieran ser la única clave para el exitoso resultado? ¿No hubieron otros hechos que pudieran representar un aporte a lo sucedido? ¿Cómo fue posible mantener la paz pese a los numerosos y graves momentos de tensión?

El que estamos por abordar es un caso único en la historia de las relaciones internacionales. Nunca un territorio en disputa por dos naciones quedó íntegramente en poder de una de ellas sin llegar al empleo de la fuerza.

La investigación política y la histórica se complementan estrechamente. Aún más, hasta unos pocos años atrás la Historia se dedicaba exclusivamente a acontecimientos políticos.

La investigación en el ámbito de la Ciencia Política, en particular cuando indaga en sucesos reales, se imbrica íntimamente con la investigación histórica. Ambas tienen que ver con el interactuar humano. Ambas necesitan del mismo tipo de colección y de evaluación de información, y en la mayoría de los casos los hechos que analizan son exactamente los mismos. La diferenciación trascendental se da en el proceso por medio del cual se los analiza. Se arribará a una conclusión de interés para la Historia o para la Ciencia Política en función de la articulación que se da a los hechos analizados. Es decir en la forma en que se los ordene y relacione, y en base a los criterios a los que se recurra para estudiarlos.

Diferentes acontecimientos en la vida de un grupo humano pueden llegar a ser vistos como hechos históricos -singulares e irrepetibles- que solo pueden relacionarse entre sí por criterios de temporalidad o de espacio, o esos mismos acontecimientos pueden ser observados dentro de una estructura que los relacione y facilite analizarlos en un contexto de mayor amplitud bajo discernimientos políticos -no fácticos- que permita arribar a conclusiones de orden político.

Para el caso particular del tema que nos convoca se dispone de una importante cantidad de información, obtenida de la investigación histórica y presentada como tal. Se cuenta con un interesante volumen de datos, pero se los ofrece al conocimiento inconexos entre sí y, más aún, con el suceder histórico nacional. Son presentados aisladamente y carentes de un análisis político. Aquellos que son conocidos, lo son desde el punto de vista histórico exclusivamente y están expuestos sin ser parte de una estructura política.

En 1870 las únicas poblaciones en la Patagonia que respondían al gobierno argentino eran Carmen y Mercedes de Patagones. Las otras -Isla Pavón, Rawson y Misión Anglicana en Tierra del Fuego-, por su tamaño, su origen o por despreocupación de las autoridades nacionales, llevaban una vida desconectada del resto del país. Al sur de la actual Mar del Plata era territorio casi inexplorado, prácticamente desprovisto de asentamientos humanos y completamente fuera del control estatal argentino.

En 1892, límite temporal superior impuesto a esta investigación, la Patagonia muestra puertos y poblaciones nuevas, es parte de la preocupación de los gobiernos, está integrada al resto del país, y fundamentalmente ha sido reconocida como parte integrante del territorio argentino por la República de Chile.

Lamentablemente los historiadores políticos argentinos cuando abordan este mismo período, que contiene gran riqueza en sucesos determinantes para la historia política, económica y social, no profundizan en el aspecto estratégico que llevó a que Argentina extendiera el ejercicio de sus facultades gubernativas hacia los territorios patagónicos, y menos aún hacia las aguas y costas atlánticas.

La historia naval argentina ha presentado algunos acontecimientos fuera de un contexto integrador y algunas obras de historia de las relaciones internacionales argentinas se han hecho eco de este paradigma. Obras de primera magnitud como Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas, de Andrés Cisneros

y Carlos Escudé o Historia de las Relaciones Internacionales Argentinas de Etchepareborda, y tantas otras, muestran con gran riqueza el excelente accionar diplomático argentino, pero cuando abordan las maniobras desarrolladas en el mismo escenario -que son las que materializaron esta política- transmiten poca información y en algunos casos llegan a confundir lugares, buques o emplazamientos, y la mayoría omite acciones de menor trascendencia en lo fáctico pero de relevancia en el proceso como un todo.

En ellas, algunos hechos son tratados en forma aislada y como suceso decisor del futuro por sí solo, y no como parte de una amplia maniobra estratégica implementada desde el gobierno.

Es así como encontramos referencias a sólo dos hechos que definieron la incorporación de la Patagonia. La Campaña o Conquista del Desierto comandada por el General Roca, y, para aquellos que profundizan un poco más la Expedición Naval comandada por el Coronel de Marina Luis Py a Santa Cruz, en diciembre de 1878, de la que nos referiremos más adelante. Pareciera ser que con solo dichas dos operaciones militares en respaldo del accionar diplomático fue suficiente para tremendo éxito.

Aquí procuraremos revertir esa situación, demostrando que todo lo sucedido respondió a una verdadera y acertada concepción estratégica de los gobiernos nacionales que se sucedieron en el periodo en cuestión, y que el instrumento utilizado para materializar la política seleccionada fue la Armada.

Para determinar fehacientemente si el éxito logrado es obra del encadenamiento casual de hechos dados en un contexto favorable, o si realmente obedeció a una política implementada desde el gobierno nacional, que se mantuvo vigente pese a los cambios de quienes tomaban las decisiones es necesario analizar el cúmulo de información disponible dentro de una estructura que relacione los acontecimientos históricos -en particular aquellos a los cuales hasta ahora no se les ha asignado relevancia- y las acciones de los poderes del Estado.

Así, con el fin de determinar si esta política se desprende de una verdadera estrategia nacional resulta imperioso que luego de armar la estructura de sucesos la analicemos a través de un proceso lógico que vaya relacionando los actores y sus intereses en el escenario de marras y las acciones que emprendieron para conducir la interacción. Si estas acciones políticas mantienen una relación racional entre sí indudablemente responden a decisiones que se desprenden de un punto de vista superior, menos estructurado y seriamente fundamentado. En definitiva devienen de una concepción y conducción de nivel estratégico.

¿Qué entendemos por Concepción Estratégica?

Las acciones de gobierno del tipo que aquí estamos abordando se manejan en un alto nivel de desestructuración donde las consecuencias finales no se ven inmediatamente y por lo tanto, para su concepción y ejecución exitosas se debe desarrollar una metodología que permita mantener la lógica, la coherencia, la racionalidad.

Son numerosas las obras y pensadores que han desarrollado este tema. En los ámbitos de las relaciones internacionales, de la filosofía o de la administración de empresas, la necesidad de esclarecer el comportamiento de quienes interactúan ha dado pie al enunciado de muchas teorías, pero desde hace varios años se va produciendo una estabilización en este razonamiento que nos permite tomar lo sustancial -afortunadamente coincidente- de todos ellos, y aplicarlo al caso que nos incumbe a fin de facilitar el razonamiento seguido.

Esta metodología en definitiva no es más que la reproducción del proceso mental de decisión humana a nivel personal. Todo ser humano ante una situación de incertidumbre procesa la información que tiene del pasado, es decir, recurre a su experiencia¹, la incorpora a la situación que está viviendo, efectúa un análisis o apreciación de ellas y luego adopta una decisión. Decisión que debe ser adecuada constantemente como consecuencia de los efectos de las acciones emprendidas en respuesta a ella. Todo este proceso en muchas oportunidades es desarrollado en forma inconsciente o no deliberada, pero de todas maneras es un fenómeno que pertenece a la esfera de la naturaleza humana.

¹ A nivel de sociedad esa experiencia se transforma en saber social o saber acumulado, uno de cuyos componentes es la historia.

Este es un proceso que a nivel social se desarrolla naturalmente cuando se procura conducir interacciones con otros por caminos favorables, en un ámbito caracterizado por la incertidumbre y la desestructuración. Y esto no es más que hacer estrategia.

Entendemos por estrategia el método de decisión especulativo para la conducción de conflictos. Un esquema de pensamiento para optimizar la toma de decisiones, es decir, para pasar del pensamiento a la acción, de las ideas a la acción.

El conflicto es una situación natural del interaccionar humano. En él se encuentran involucrados dos o más actores que poseen sus propias percepciones respecto de la realidad producto de lo cual adoptan decisiones propias pero sumamente interdependientes.

Por la sola proximidad e interactuar por diversas razones -económicas, culturales, políticas, militares- los actores mantienen un conflicto. Un conflicto no implica ineludiblemente guerra ni siquiera crisis, sólo interacción, que puede variar desde la negociación hasta el uso efectivo y material de la fuerza. En él cada actor se involucra con los otros procurando llevar adelante la relación por medio de un proceso comunicativo.

El elemento fundamental en la estrategia es la comunicación -en cualquiera de las formas que puedan tomar los mensajes que se intercambien, pudiendo ser éstas la tradicional escrita u oral, o simbólica (gestos, actitudes, etc.).

Parafraseando a Raymond Aron, los individuos no necesitan comunicarse si lo que quieren es matarse mutuamente².

La interacción entre actores es resultante de los intereses que los animan a moverse. La ubicación de los intereses en juego determina el escenario del conflicto.

Este escenario es el que Labourdette llama *campo político*³. En él los actores ponen en juego sus proyectos e interactúan por medio del poder que dispongan y, tal como este autor afirma, se produce el choque de las fuerzas políticas en operaciones.

El concepto de interés es básico en el análisis del conflicto por cuanto si no existen intereses no existe el conflicto, o si éstos no pueden ser correctamente identificados el conflicto será conducido erróneamente. Todo en un conflicto se analiza a partir de los intereses, incluyendo la identificación de actores en ese escenario.

Los intereses son elementos -materiales o ideales- que se presentan como ideas en la mente humana y que el hombre ordena jerárquicamente de acuerdo a su cuadro valorativo. Pero cuando dos mentes, dos voluntades inteligentes, poseen intereses superpuestos se establece una interacción y nace el conflicto.

Argentina y Chile poseían intereses que se superponían en el territorio patagónico. Los podemos identificar como los yacimientos de guano -de probada riqueza- los de carbón, la caza de ballenas y focas, el acceso a vías marítimas de comunicaciones con Europa, y el territorio en sí mismo. Recordemos que en siglo XIX y buena parte del XX los territorios constituían intereses de por sí, independientemente que contuvieran o no recursos naturales, y que la principal causa de guerras a lo largo de la historia ha sido el factor territorial, en especial cuando las naciones están formando su identidad nacional o cuando alguna desarrolla una política expansionista.

Al analizar los actores también se debe considerar su grado de racionalidad, lo que a nivel individual llamamos "*personalidad*", para poder evaluar las posibles reacciones a las políticas que se vayan tomando. Esa personalidad constituida por sus valores, normas y creencias condicionan la percepción que el actor tiene del conflicto y por ende inciden en el proceso de decisión. Si cada actor puede reconocer la percepción de aquellos con quienes interactúa puede manejar la interacción en su beneficio o al menos armonizar la conducta de ambos.

2. "Los enemigos no precisan entenderse para matarse entre sí, pero necesitan comunicarse para dominar sus pasiones y limitar sus pérdidas". Aron, Raymond; "*Pensar la guerra*"; Tomo I, Ed. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1976, pág. 324.

Como ya veremos más adelante, el cambio de altos funcionarios de los gobiernos argentino y chileno representó una sustancial modificación en las posturas que adoptaron ambas naciones como actores de este conflicto. Por otra parte al observar a Chile desde este punto de vista surge, y resulta imprescindible tener en cuenta, que desde los inicios de sus guerras de emancipación hasta la época que estamos abordando todos son triunfos militares y muchas decisiones son tomadas desde la motivación más que desde la racionalidad. La fuerza se impone a la razón. Esta es una característica de este actor.

Una vez que el análisis del conflicto está completado se pasa a diseñar las acciones que se emprenderán a fin de modificar esa situación reinante por otra más favorable. Es así como se establecen políticas. Por medio de ellas cada actor procura orientar las interacciones y sus resultados. Política es una idea general de maniobra. Sintetiza la decisión estratégica a la que se arribó por medio de un proceso racional. De lo contrario no serían políticas sino acciones aisladas. Esta política es una especie de plan general y por supuesto debe comprender a todos los actores de ese escenario. Es lo que en inglés se conoce como *policy*.

Por medio de la política se pasa de las ideas a la acción. Acciones que podemos llamar maniobras para continuar usando el lenguaje estratégico. Por medio de la política se diseña la interacción futura abarcando todas las maniobras a ejecutar para conducir el conflicto en la forma deseada y satisfacer los propios intereses.

Los conflictos surgen de decisiones políticas y se conducen por medio de políticas, por ende son actos políticos.

Por ser un proceso interactivo basado en la comunicación, cada maniobra que se desarrolle afectará a las que estén desarrollando los otros actores. Justamente la maniobra es el intercambio de mensajes constituidos por hechos en los que cada uno expresa su voluntad. Como decía Beaufre es donde se materializa la dialéctica de voluntades.

Como ya dijéramos el proceso por el cual se conduce el conflicto es comunicativo y procura influir en la mente del otro u otros actores para llevar la interacción en la dirección deseada.

La estrategia conduce así los conflictos -no los resuelve- por medio de un proceso de comunicación que tiende a influenciar al otro generándole una realidad que convenga a los intereses del primero, y por ende procurando alterar las decisiones que tomará. Esto puede sintetizarse diciendo que se hace estrategia por medio del ejercicio del poder, del manejo del poder orientado al intelecto del otro.

En las relaciones internacionales la estrategia está basada en el ejercicio del poder. Siempre que un Estado procure alcanzar fines propios lo hará ejerciendo el poder. Un Estado ejerce poder sobre otro cuando este último no puede dejar de tenerlo en cuenta en el momento de tomar sus propias decisiones. No debemos considerar al ejercicio del poder como el ejercicio o uso de la fuerza. Se recurre a la fuerza cuando el ejercicio del poder ha fallado. El uso de la fuerza relaciona dos actores por medio de la violencia material mientras que el ejercicio del poder es una relación psicológica.

Para finalizar podemos resumir diciendo que la toma de decisiones a través del razonamiento estratégico comienza con la recolección y análisis de información en un contexto completo de todo el escenario (intereses, actores, medios, etc.). Esta suerte de cuadro dinámico de situación permite al conductor del conflicto elaborar una Concepción Estratégica, materializada en su Decisión Estratégica tendiente a cambiar ese cuadro de situación de manera favorable para satisfacer sus propios intereses.

En la Decisión Estratégica es donde se perfilan las políticas que se instrumentarán para conducir el conflicto. Es el nivel superior del pensamiento. El genio conductor del político está en la decisión y no en las acciones.

La Decisión Estratégica a nivel nacional puede encontrarse en un único documento como en el caso de los Estados Unidos (*National Policy*) o desprenderse del análisis de otros instrumentos producidos por el gobierno -leyes, decretos, discursos, debates parlamentarios e incluso cartas personales- si se los aborda metodológicamente.

Para el caso argentino, en el período aquí propuesto, debimos recurrir a la segunda alternativa.

El marco teórico actual

En el marco teórico actual se produce un salto de información en estos dieciocho años, y se puede sintetizar *in extremis* de la siguiente manera:

La Conquista del Desierto incorporó la Patagonia a la República Argentina.

Chile y Argentina se lanzaron en una carrera armamentista naval llevando a ambas naciones al borde de la guerra.

La construcción de la Base Naval de Puerto Belgrano, a partir de la ley reservada N° 3450, de 1896, evidencia el cambio de orientación de la política nacional mostrando su nueva predisposición hacia el mar.

La teoría generalizada muestra a la campaña militar conocida con el nombre de Conquista del Desierto como la epopeya que permitió incorporar la Patagonia a la República Argentina, cuando en realidad esa operación de dos meses y medio de duración llevó la frontera con el indio hasta el río Negro, límite del territorio fértil.

Pese al exitoso y trascendente resultado obtenido la Patagonia podría haber pasado a jurisdicción chilena de no haberse implementado otras políticas contribuyentes por parte de los sucesivos gobiernos argentinos, anteriores y posteriores a dicha Conquista del Desierto.

También la teoría vigente se encarga de presentar a dos países lanzados a una carrera armamentista naval, con una alta motivación para ir a la guerra. Si bien es cierto que se producían compras de material militar, y que algunos medios de prensa y hasta ciertas personalidades políticas estimulaban el empleo de la fuerza, no por ello se debe adjudicar a ambos gobiernos intenciones belicistas, y menos aún asignarles capacidades ofensivas con proyección de fuerzas desde el mar sobre el territorio del otro que nunca dispusieron en este período.

Resulta por demás interesante comprobar que tanto Chile como Argentina en cada oportunidad que adquirieron medios navales lo hicieron pensando en la defensa y nunca en la ofensiva. Ninguno de los buques aseguraba capacidad para actuar sobre el territorio del otro. Ambos apostaban a proteger lo que ya disponían. Con este tipo de diseño del poder naval era lógicamente imposible que uno de los dos iniciara las hostilidades. En especial si se tiene en cuenta que los espacios en disputa solo eran conquistables desde el mar.

Este juego de fuerzas puede ser apreciado a lo largo de toda la historia en común de ambas naciones. Ejercicios de poder, al fin, que siempre se mantuvieron dentro de los niveles que permitían mantener el conflicto sin escalar a la guerra. Es así como los *Pactos de Mayo* de 1902 constituyen un antecedente referencial para los tratados o acuerdos de desarme que se dieron en el mundo con posterioridad.

Finalmente la construcción del Puerto Militar no marca el inicio de la política que lleva a la Argentina hacia el sur y hacia el mar. Esto ocurrió cerca de 20 años antes y recurriendo al accionar de la Marina, operando desde Buenos Aires.

El establecimiento de la Base Naval Puerto Belgrano en proximidades de Bahía Blanca, cuya construcción fue aprobada luego de muchas discusiones producto de los diferentes criterios imperantes dentro y fuera de la Armada, obedeció a cuestiones técnicas de los buques y a razones políticas internas de la Marina de Guerra.

En definitiva el marco teórico vigente es válido parcialmente y dentro de su riqueza -producto de tantas exhaustivas investigaciones previas- debe ser actualizado con el aporte de nueva información surgida de un verdadero análisis político.

El escenario antes de 1874

Desde el inicio de las guerras de emancipación los esfuerzos de los diferentes gobiernos -de la ciudad de Buenos Aires previos a la declaración de la independencia, y de la República Argentina después de ella- estuvieron orientados a consolidar el control sobre los territorios que se encontraban habitados por españoles y criollos, y a alcanzar la organización política que permitiera iniciar una vida independiente.

Esos territorios se encontraban hacia el norte y oeste, en las rutas que unían Buenos Aires con Lima y con Santiago de Chile. Hacia el sur se encontraba el indio como amo y señor de las tierras. Si bien con el correr de los años la frontera se fue desplazando como consecuencia de diferentes campañas militares, hasta 1853 los territorios controlados por el gobierno hacia el sur no pasaban de una línea que nacía en el Atlántico a la altura de la actual Mar del Plata y se extendía por el sur de las provincias de Córdoba, San Luis y Mendoza. La Argentina no poseía puertos marítimos ni ciudades que dieran sobre el mar, excepto Carmen de Patagones al sur de la provincia de Buenos Aires.

Esta característica de país mediterráneo se mantuvo durante los años de guerra civil, durante los gobiernos de Rosas y las primeras presidencias del proceso de organización nacional. La Argentina no contaba con ciudades, asentamientos organizados ni ninguna actividad que involucrara los espacios marítimos que le correspondían. Será este desinterés el que permitirá que Chile se establezca en el estrecho de Magallanes, que Inglaterra ocupe las islas Malvinas y que en las aguas y costas atlánticas se produzcan actividades económicas por parte de terceros países, como caza de ballenas o extracción de guano, sin supervisión del gobierno argentino.

La ausencia del mar en las concepciones políticas de aquel gobierno puede comprenderse si se recuerda que en plena guerra con España, y pese a que ésta mantenía bloqueado el Río de la Plata, el comercio de Buenos Aires no se interrumpía porque la mayoría de los buques que entraban y salían con mercadería eran ingleses con escolta naval propia y por lo tanto España no los atacaba. No se necesitaban barcos mercantes nacionales porque todo lo que se compraba o vendía era entregado o retirado por barcos de otras banderas. Tampoco se necesitaban buques de guerra porque la protección a ese comercio internacional era dado por Inglaterra.

El mar y las actividades afines con él no figuran en las políticas de los gobiernos argentinos hasta la fecha en que comienza el estudio aquí propuesto. Sólo intentos esporádicos, sumamente loables y que muestran la claridad de determinadas mentes, llamarán la atención, sin suerte, sobre este aspecto.

De los establecimientos fundados en la costa patagónica hacia fines del siglo XVIII por hombres como los hermanos Viedma o por Basilio Villarino que llegaron a poblar los actuales puertos de San Julián (Floridablanca) y Deseado, sólo quedaba como vanguardia meridional Nuestra Señora del Carmen del Río Negro, fundada en 1779. El resto había sido despoblado en algún momento por inhospitalidad del medio ambiente o como consecuencia de los ataques de los indígenas de la región. Es decir, la provincia de Buenos Aires, que era el estado más meridional, no tenía costas sobre el mar que se encontraran bajo su efectivo dominio. La naciente Argentina era un país mediterráneo.

En 1855 Chile y Argentina firmaron el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación por el que, entre otras cosas, se comprometían a respetar los límites que habían tenido siendo colonias españolas y en el que ya aceptaba que Argentina no tendría costa sobre el Pacífico ni Chile sobre el Atlántico.

A partir de 1862 el desinterés por los espacios patagónicos y marítimos persiste. Comienza la llamada carrera hacia el progreso que orienta todos los esfuerzos a dotar a la Argentina de todos aquellos elementos y actividades que ostentan los primeros países europeos (ferrocarriles, urbanización, comunicaciones, etc.). Para ello no era imperioso contar con el mar ni la Patagonia. Es más, tampoco se debían distraer recursos. En la dirigencia y en la sociedad toda, en mayor o menor medida, persiste la idea -y se implementan políticas afines con ella- de priorizar las aguas del Río de la Plata por sobre las del mar que no contienen objetivos redituables. No se encuentra en esos espacios ningún interés nacional.

Iniciada en Argentina la primera de las llamadas "*presidencias fundacionales*" a cargo de Bartolomé Mitre, la política exterior se orienta hacia Europa. La Argentina no participa de ninguna actividad ni esfuerzo a nivel regional ni latinoamericano. Se vuelca a convertirse en un pujante país que aprovechando

sus recursos naturales pueda alcanzar el desarrollo tecnológico del que disfrutaban sus pares del hemisferio norte. Robert N. Burr sostiene que el hecho de haber alcanzado la unión nacional le permitió a Argentina “*liberar sus fuerzas para iniciar acciones en otras áreas. En sus relaciones internacionales Argentina definió sus intereses nacionales con creciente exactitud, y los promovió y defendió con gran eficiencia*”³.

La política exterior argentina se caracteriza por esa fuerte europeización con un pronunciado aislacionismo respecto de Latinoamérica y cierto desdén para con Estados Unidos.

La irrupción argentina en el espacio patagónico –aunque aún en forma esporádica- y su crecimiento económico y poblacional marcaron el inicio del conflicto, en el sentido de potenciar las interacciones de todo tipo en este escenario. La aprobación de la ley N° 269, en 1868, que otorgaba a Luis Piedra Buena⁴ la propiedad de tierras en la desembocadura del Santa Cruz y la Isla de los Estados, el decreto presidencial que el 5 de agosto de 1871 otorgaba al señor Ernesto Rouquaud, de nacionalidad francesa, la concesión de setenta leguas en la boca del Santa Cruz para montar y explotar fábricas de aceite de pescado, y recolectar guano y la ley N° 529, de 1872, que concesionaba tierras a Crozat de Sèmper en la misma zona generaron reacciones del gobierno chileno.

El Ministro ante el gobierno argentino fue instruido por el canciller Santiago Ibáñez para que presente una nota de protesta oficial. Así lo hizo y en ella recurría a escritos de Domingo F. Sarmiento, en ese momento en ejercicio de la presidencia argentina, publicados en los diarios transandinos *El Progreso* y *Crónica* entre 1842 y 1849 en los que respaldaba la política chilena hacia los espacios patagónicos⁵.

La Patagonia no ocupaba un lugar destacado en los planes de gobierno nacional. Esta afirmación de ninguna manera quiere decir que no existía intención de conservarla. La problemática que debían enfrentar los gobiernos de Buenos Aires los forzaban a restarle valor a los intereses que pudieran ubicarse al sur del río Negro. Por lo tanto no se emprendía ninguna acción que actuara como mensaje para los otros actores evidenciando intenciones de constituirse en actor en la región. Tanto Gran Bretaña, como Chile y terceros actores, públicos y privados, gozaban de total libertad de acción en esos territorios. La libertad de acción que les transmitían los mensajes que salían del gobierno argentino respecto a la ausencia de intereses propios en la región.

Solamente el accionar de Luis Piedra Buena revestía cierto carácter oficial, aunque el Estado se limitara a otorgarle tierras en propiedad y asignarle jerarquía militar. Los avances chilenos eran sufridos y enfrentados por él en absolutos estados de indefensión y soledad. El prócer argentino mantuvo una entrevista con el presidente Sarmiento como consecuencia de que el gobierno no le asignaba el personal prometido para cubrir una guardia en la baliza del Cabo Vírgenes (boca oriental del estrecho de Magallanes). En un escrito de Piedra Buena fechado en 1872 al respecto dice “*Recuerdo cómo se expresó el señor presidente, dijo que no teníamos una marina ... que estábamos muy pobres ... que más bien ese territorio le convenía a los chilenos, por ser el paso del Pacífico; que si se poblaba la guardia proyectada, habrían de vivir como perros y gatos con los chilenos ... No me dijo que me fuera ni que me quedara, pero que procediera con prudencia con las autoridades chilenas*”.

En agosto de 1843 la República de Chile había ocupado la costa del Estrecho de Magallanes fundando Fuerte Bulnes e integrando oficialmente esa zona a su territorio. La goleta *Ancud*, que trasladó a un pequeño contingente de personas, llegó pocos días antes que lo hiciera un buque francés con la misma intención colonizadora. Esto se producía en el marco de una profunda crisis política interna argentina complicada por pésimas relaciones con Gran Bretaña y Francia. La población –que luego de cambiar de lugar de asiento en 1848 fue la ciudad de Punta Arenas- se constituyó rápidamente en el centro económico y de apoyo a toda actividad en la región.

Paradójicamente aquella tierra que no poseía ningún interés para la sociedad argentina se va poblando de extranjeros, y será justamente Chile, con sus actitudes expansionistas, quien pondrá en evidencia el conflicto y alertará a la Argentina sobre la necesidad de contar con un poder naval acorde y con una política de integración territorial que le permitiera mantener a la Patagonia como un espacio bajo jurisdicción de sus leyes.

3. Robert N. Burr; “*By Reason or Force – Chile and the balancing of power in South America –1830-1905*”; University of California Press, Los Angeles, 1967, pág.112.

4. En muchos textos actuales se ha deformado la correcta forma de escribir este apellido procediendo a juntar las dos palabras.

5. En realidad los escritos de Sarmiento eran referidos a aspectos marítimos y a la necesidad de que Chile operara remolcadores en el Magallanes.

Alfred Thayer Mahan expresa: "... es necesario cierto umbral de pobreza susceptible de movilizar las energías. La falta de recursos alimenticios o de materias primas debe incitar a la población a orientarse hacia el mar ..."⁶. Este umbral de pobreza es el que llevará a los chilenos hasta Fuerte Bulnes y a los galeses y boers hasta Chubut, hubiera indios que amenazaran o no, faltaran o no los alimentos, recibieran apoyo o no del gobierno argentino.

Analizando la situación interna argentina, y su política económica, en particular la comercial, se puede comprender la razón por la cual existía esta incapacidad y falta de voluntad para controlar aquellos espacios que sin duda debían incluirse entre los intereses nacionales. Las regiones patagónicas sin sistemas de comunicaciones, con bajísima densidad de población -aún para aquella época- y sin contener fuentes de riquezas, no justificaban la inversión de recursos para sostener su control total.

Antes de 1870 en la Patagonia estaban los siguientes asentamientos humanos conocidos por el gobierno argentino⁷:

Carmen de Patagones: Fundada en 1779 era la única población sureña de la época del Virreinato que había conseguido sobrevivir. Contaba con 1500 habitantes y era el único puerto marítimo argentino.

Mercedes de Patagones: Hoy llamada Viedma, contaba con sólo 500 pobladores y su funcionamiento estaba totalmente ligado a Carmen.

Rawson: Fundada en 1865 por inmigrantes galeses que se establecieron en el valle del río Chubut, contaba con una población de 200 personas, y en general se movía casi autónomamente. Recibía más apoyo de los británicos, a través de las Islas Malvinas, que del gobierno argentino. Desde aquí partirá una cierta corriente colonizadora que fundará otras ciudades en el mismo valle (Trelew, Gaiman, etc).

Isla Pavón: En la desembocadura del río Santa Cruz. Estaba poblada con un número muy reducido de personas que trabajaban para Luis Piedra Buena. Se encontraba a 1.200 km. al sur de la ciudad argentina más próxima, Carmen de Patagones.

Misión Anglicana: Instalada en la actual Ushuaia en 1869, estaba habitada por dos matrimonios británicos y unos trescientos indios en proceso de evangelización. Su apoyo provenía de las Islas Malvinas, era asistida desde Punta Arenas y los sellos postales oficiales eran chilenos.

En realidad las únicas poblaciones que respondían al gobierno argentino eran Carmen y Mercedes de Patagones. Las otras, por diferentes circunstancias, actuaban casi independientemente.

En síntesis, la única presencia constante del gobierno fue a través de Piedra Buena. La Armada para ese entonces comienza a realizar algunas actividades en el mar pero con medios inadecuados y sin que esto respondiera a planes determinados.

El marco regional

La finalización de la Guerra contra el Paraguay puso en primer plano los desentendimientos entre el Imperio del Brasil y la República Argentina. A las dificultades para fijar los límites en la región de Las Misiones se agregaba que Río de Janeiro había firmado la paz unilateralmente con Asunción y pretendía ejercer plenamente su poder sobre este país sin aceptar la participación de sus aliados en la guerra. Entre 1872 y 1875 el choque armado entre argentinos y brasileños era inminente. La permanente y directa intervención de Mitre evitó que esto fuera una terrible realidad. Recién en 1895, luego de la mediación del presidente norteamericano Cleveland —quien atribuyó toda la zona en disputa a Brasil— las relaciones tendieron a la distensión.

Superados los procesos que condujeron a la independencia de la América hispana fue necesario que cada nuevo estado consolide su formación. Lamentablemente el recurso más utilizado fue marcar diferencias con otros Estados, potenciando virtudes propias y vicios del vecino. "Esta gestación de iden-

6. A.T. Mahan. Citado por Phillippe Masson, "Del mar y de su estrategia"; Ed. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1990, pág. 17.

7. Ver Ilustraciones.

tidades inequívocas a través de la acentuación de las diferencias, aunada a la creciente organización de los Estados de la región, dio lugar a inevitables competencias territoriales entre nuestros países”⁸

En las tres últimas décadas del siglo se produce un expansionismo ultramarino por parte de los países europeos que buscan materia prima y prestigio a través de la posesión de colonias. Todos los territorios que son considerados inexplorados por el hombre blanco están expuestos a recibir expediciones y asentamientos definitivos en diferentes formas. La colonia galesa en Chubut es una de estas formas y es índice de las intenciones de algunos sectores británicos para con la región. Durante 1882 visitan el puerto de Buenos Aires 35 vapores de guerra británicos, y solamente cinco franceses y seis norteamericanos.

Por otra parte desde las islas Malvinas se brindaba un importante apoyo a quienes incursionaban en esas latitudes del continente con fines de radicación o para explotar el guano, las pingüíneas o la caza de ballenas, focas y lobos marinos.

También desde Punta Arenas partían contingentes chilenos a establecerse en la misma zona buscando escapar a la falta de recursos naturales de su país.

Recordemos que era la época del furor expansionista ultramarino europeo y que después del Congreso de Berlín se había avalado explícitamente la ocupación de territorios extra europeos. Son los años de las exploraciones en el África, en las regiones ártica y antártica, en Asia y Oceanía, acompañadas del reclamo y posesión de aquellos territorios no ocupados efectivamente por un Estado.

Además los acercamientos chileno-brasileños confirmaban que las relaciones internacionales nunca son bilaterales puras, y que una decisión equivocada podría llevar a un conflicto armado generalizado, con múltiples actores, e incluso participación europea dada la abultada deuda argentina con centros financieros del viejo continente.

Chile, Gran Bretaña, Francia, e indirectamente Brasil se constituyeron en actores del conflicto que estamos describiendo. Chile identifica un interés con máxima prioridad: el territorio. Gran Bretaña y Francia tienen intereses que, si bien obviamente están unidos al territorio, se los puede asociar prioritariamente a los recursos naturales. Ambos autorizan asentamientos privados para explotación de guano, ballenas, pingüinos y otras actividades generadoras de materias primas. En el caso británico además había ya demostrado con creces, no sólo en esta región sino en el mundo entero, su alta determinación para defender esos intereses entre los que ubicaba la seguridad de sus ciudadanos radicados en “ultramar”. A Brasil lo identificamos como actor indirecto por medio de la aproximación a Chile.

Identificando y jerarquizando dichos intereses podemos decir que si citáramos solamente al territorio el error sería mínimo. Pese a que existían otros –claramente reflejados en todos los documentos de gobierno que citáramos a lo largo de este Documento de Trabajo- coherentemente con el estadio de consolidación como Estados, en su faz de determinación de su territorio, y de la mano de las ideas imperantes en Europa y los Estados Unidos, la soberanía nacional –interés ideal- es el que ocupó las mayores preocupaciones de las dos naciones. Algunos recursos naturales –guano, pesca y explotación de algunas especies marinas y anfibias- son mencionados en las fuentes documentales utilizadas pero en una proporción muy inferior respecto de la soberanía.

El escenario estratégico regional se presentaba complicado, en una época en la que el recurso a la guerra por problemas territoriales era muy común. El conflicto con Chile debía ser conducido con amplia sabiduría considerándolo macroscópicamente dentro de una estrategia nacional de mayores alcances y con fines superiores. Recurrir al uso del instrumento militar en su faz bélica podría aportarle una rápida, y tal vez exitosa, solución en los espacios patagónicos, pero incidiría muy desfavorablemente en su interacción con Estados Unidos y Europa.

Una política exterior se respalda, en un comienzo, en el poder disponible, pero los resultados que se alcanzarán dependen, en definitiva, de la concepción estratégica global con que se conduzcan las relaciones internacionales.

8. CISNEROS, Andrés; *Historia de un éxito*; Documento Trabajo.

Argentina necesitaba –y después de la Guerra de la Triple Alianza mucho más aún- vivir en paz, para organizarse y desarrollarse con todas sus capacidades.

Evolución del escenario a partir de 1874

A partir de la presidencia de Avellaneda se produce una decisiva inflexión en la estrategia seguida en el tema que nos ocupa. En el mensaje que acompaña al proyecto de la ley que luego sería la N° 947 Avellaneda afirma: *“La importancia política de esta operación se halla al alcance de todo el mundo. No hay argentino que no comprenda, en estos momentos en que somos agredidos por las pretensiones chilenas, que debemos tomar posesión real y efectiva de la Patagonia ...”* marcando el inicio de una nueva concepción estratégica.

El proyecto de esta ley, impulsada por Roca para llevar la frontera al río Negro, fue presentada al Congreso argentino el 14 de agosto de 1878 con un mensaje presidencial que incluía aspectos militares que refutaban aquella concepción del fallecido Ministro Alsina basada en un avance muy lento de la frontera y la contención de los malones por medio de una zanja de más de 400 kilómetros de extensión.

La presencia del general Roca al frente del Ministerio de Guerra significó para el conflicto que estamos analizando una incidencia gravitante ya que alteró la personalidad del actor Argentina. La estrategia adoptada por Alsina era netamente defensiva y a hasta podríamos decir pasiva. Con Roca el gobierno argentino adoptó una firme iniciativa, absolutamente racional pero respaldando con mensajes que incluían el empleo de medios navales cada acto político.

Una vez alcanzada la frontera terrestre y con el indio que había fijado la ley N° 947 se impone la necesidad de apoyar logísticamente la línea de fortines establecida. Indudablemente, en base a la experiencia previa a la campaña militar de 1879, el instrumento adecuado eran los vapores de la Marina que podían remontar los ríos.

Este servicio además cumpliría la función de apoyar también las operaciones del Ejército Argentino que permitieron incorporar el Neuquén a las zonas bajo efectivo control del gobierno argentino, y simultáneamente buscar una vía más rápida y segura para conectar comercialmente al Pacífico con el Atlántico.

En todas las operaciones en esta zona los marinos se encontraban en inferioridad de condiciones respecto de los indígenas porque en los vaporcitos solo podían transportar algunos fusiles y sables para armar una reducida cantidad de hombres, y por supuesto, tampoco transportaban caballos para contar con la ventaja de combatir montados. La tripulación de este tipo de barcos era del orden de los 18 hombres de los cuales tres eran oficiales. Normalmente llevaban carga para los fortines, trasladaban personas o estaban abocados a explorar determinadas zonas del curso de los ríos. Al necesitar mantener reducido el calado como consecuencia de las bajas profundidades se veían limitados en la carga a embarcar. Todas estas circunstancias hacían que tuvieran una pobre capacidad defensiva. Los buques operaban muy expuestos a los ataques de las indias.

Las concesiones de tierras otorgadas en la zona del Santa Cruz irritaron al gobierno chileno, los reclamos oficiales se incrementaron y las operaciones de sus buques de guerra se hicieron notar.

La continua presión y creciente interferencia en la actividad de la colonia por parte de buques enviados desde Punta Arenas, forzó a Ernesto Rouquaud a abandonar el lugar. Desde que había instalado con su familia comenzó a recibir visitas de buques de la Armada de Chile. El trato dependía de la calidad de las personas, pero normalmente lo instaban a abandonar el lugar. El diario personal de Julia Rouquaud de Maillé, hija de Ernesto, que es muy rico en estos relatos, cuenta que en una oportunidad le informaron que si no se iban el gobernador de Magallanes, Oscar Viel, mandaría a quemarles las casas. La salida definitiva de la familia Rouquaud se produjo en un buque de la Armada chilena hacia Punta Arenas. En Santa Cruz quedaron las instalaciones abandonadas y las sepulturas de la esposa y uno de los hijos fallecidos el año anterior.

El 19 de junio de 1875 se sancionó la ley N° 705 que autorizaba al Poder Ejecutivo a subvencionar la comunicación marítima entre Buenos Aires "...y las costas de la Patagonia, tocando necesariamente en los establecimientos del Chubut y al sud del río Santa Cruz"⁹. La presentación del proyecto iba acompañado de un mensaje del Poder Ejecutivo conteniendo una nota de protesta (copia certificada) presentada por el Ministro Plenipotenciario chileno ante el canciller argentino.

Durante el debate de esta ley el senador Nicasio Oroño dijo: "...opino que no se debe retardar ni un solo día más la discusión sobre la subvención para la navegación a los mares del sud y con más razón luego de la protesta del Ministro de Gobierno de Chile, la que importa francamente, una amenaza al pueblo argentino..."¹⁰. La ley se aprobó por unanimidad constituyendo el primer acto legislativo que relaciona la actividad marítima con la Patagonia.

En 1874 Argentina había adquirido el bergantín goleta *Rosales*, el que bajo el comando del Teniente Coronel Martín Guerrico recorre la costa patagónica cumpliendo funciones de policía. El 8 de octubre llegó a Santa Cruz, llevando como miembro de su Plana Mayor al joven Alférez Carlos María Moyano, de 20 años de edad, que a partir de ese momento dedicó toda su vida a los intereses argentinos en la Patagonia.

En 1877, el ya Subteniente Moyano, acompañó en sus expediciones a Francisco P. Moreno, posteriormente conocido como el Perito Moreno como consecuencia de su actuación durante los peritajes hechos a raíz del Tratado de 1881. Exploraron hasta la naciente del río Santa Cruz. Al llegar al Lago Argentino encontraron un trozo de bandera y un acta dejadas por el Subteniente de Marina Valentín Feilberg en 1873 cuando remontando en bote el río Santa Cruz descubrieron ese espejo de agua¹¹. Recorrieron el lago Viedma, el San Martín y el Tar. Moyano produjo un informe al Ministro de Relaciones Exteriores -el Dr. Bernardo de Irigoyen- que constituyó el primer tratado de geografía física, humana y económica de la región elaborado por un argentino.

En 1880, estando aún a cargo de la Subdelegación, Moyano efectuó a su propias costas una expedición terrestre entre Santa Cruz y los territorios de Chubut colonizados por galeses. Descubrió un camino favorable para el arreo de animales, muy próximo a la cordillera, que permitió que ocho meses después fueran arreados 500 vacas y caballos por el mismo camino. El Ministro de Guerra y Marina, Benjamín Victorica, asienta en la Memoria de 1880 "La simple enunciación de este hecho, basta para demostrar que tenemos resuelto de una manera incontestable el problema de la colonización de la Patagonia..."

En 1878, el marino efectuó dos nuevas expediciones, ahora con Ramón Lista, expedicionario e investigador surgido de entre los funcionarios del Departamento Marina del Ministerio de Guerra. Fueron hasta las nacientes del río Chico donde encontraron vestigios de carbón y oro.

Estas expediciones terrestres serán una constante en la vida patagónica de Moyano. En 1882 unió por tierra Deseado y Santa Cruz y a fines de 1883 exploró los ríos Gallegos, Coig y Santa Cruz llegando hasta el Pacífico.

Es interesante notar, y con el único objetivo de reforzar nuestra propuesta de aportar una nueva visión sobre la conducción de este conflicto, que Cisneros y Escudé sólo hacen rápida referencia a estas expediciones y mencionan solamente la actuación de Moreno.

Mientras tanto, coherentemente con sus reclamos diplomáticos, la Armada de Chile efectuaba actos de soberanía en el escenario del conflicto. Transmitía así al gobierno argentino mensajes que daban la pauta de tener intereses asentados en él. En abril de 1876 la barca francesa *Jeanne Amelie*, dedicada a la caza de lobos marinos con autorización argentina, fue detenida y su cargamento confiscado por un buque chileno; en setiembre de 1878 la barca norteamericana *Devonshire* también fue detenida cuando se disponía a cargar guano de la Isla Leones con permiso argentino, se la trasladó a remolque hasta Punta Arenas y su capitán fue dejado abandonado y sin víveres en el lugar.

La evolución de la situación se mostraba desfavorable. Pese a la actitud pacifista de la Argentina, la República de Chile optó por ir más rápido desarrollando maniobras que incidieron en el proceso de toma de decisiones del gobierno argentino pero desfavorablemente para la estrategia chilena.

9. Diario de Sesiones de la H. C. de Senadores de la Nación pág. 103.

10. Ibidem, pág. 105.

11. Feilberg pertenecía a la tripulación de la goleta *Chubut*, que en octubre de 1873 arribó a Santa Cruz y apostó una guardia de marineros en una casilla construida en ese momento. Constituyó el primer asentamiento oficial argentino en la Patagonia.

Como primer medida se promulgó la ley N° 954, del 11 de octubre de 1878, que creó la Gobernación Militar de la Patagonia, bajo directa dependencia del Ministerio de Guerra y Marina, constituyendo la capital en Mercedes de Patagones. El enunciado fija que, para el funcionamiento general, se cumplirá lo establecido en la ley N° 576, de 1872, que detalla la organización de la gobernación militar del Territorio del Chaco.

Además envió a Santa Cruz en noviembre una fuerza naval a cargo del Coronel de Marina Luis Py. Se tenía la sensación que el enfrentamiento armado era inminente.

Los buques que integraron esta fuerza fueron el monitor *Los Andes*, las bombarderas *Constitución* y *República*, la cañonera *Uruguay* y la goleta *Cabo de Hornos*. Eran los buques comprados por Sarmiento en respuesta a su concepción de defensa fluvial. El gobierno argentino había decidido defender los intereses que tenía en la Patagonia y lo hacía aun con medios que no eran adecuados pero los únicos que disponía.

En procura de mantener el conflicto en las opciones más alejadas del uso de la fuerza impartió a Py reglas de empeñamiento que lo autorizaban a combatir como último recurso ante una agresión chilena.

Mientras la flota chilena luego de hacer carbón en Lota navegaba al encuentro de sus pares argentinos se produjo en Santiago una reunión entre el Ministro de Guerra Cornelio Saavedra y el enviado argentino Manuel Sarratea en el cual el primero pidió que se buscara "...un pretexto para que no se abatan las dos escuadras y para que economicemos a la América el escándalo de este cataclismo fraternal...". Sarratea presentó una nota oficial que decía que "...la presencia de los buques argentinos en Santa Cruz no tenía propósito hostil, ni había ningún antecedente que pueda justificar este propósito."¹². Inmediatamente después el gobierno chileno ordenó el regreso de su flota.

Reforzando las maniobras mencionadas anteriormente, por decreto del 12 de noviembre de 1878 se dispuso la "...organización definitiva de la Subdelegación Marítima de Santa Cruz para adelantar trabajos de colonización y completar el sometimiento pacífico de la población indígena."¹³ También asigna los medios y fondos presupuestarios necesarios para establecer y hacer funcionar aquella Subdelegación bajo dependencia directa del Ministerio de Guerra. El texto del decreto evidencia la necesidad de la instalación de este tipo de establecimientos, y la organización de los mismos, como elementos fundamentales de un proceso de colonización. Esta dependencia naval constituye el primer asentamiento de un organismo del Estado argentino en la Patagonia que mantiene continuidad hasta el presente.

Fue designado Jefe de la misma el Teniente de Fragata Carlos María Moyano.

Tiempo después siendo gobernador, Moyano efectuó varios viajes, con el cutter *Piedrabuena*, a Malvinas con el objetivo de conseguir colonos para el territorio a su cargo. Algunos se radicaron en Río Gallegos, como los Halliday, los Rudd, los Hamilton, los Felton y muchos otros. También desde las zonas próximas al Estrecho de Magallanes se internan en el territorio, acompañados por el Capitán Eberhardt, familias como los Montes, Barreiro, Valdivieso, Clark y otros. Entre todos estos inmigrantes vendrá la futura esposa de Moyano, Ethel Turner, sobrina de los Felton.

Argentina siempre había actuado en relación con sus intereses en la Patagonia de una manera muy pausada, coherentemente con la casi nula prioridad que se le asignaba en los asuntos de gobierno.

Durante la presidencia de Sarmiento se dan algunos pasos en aquella dirección pero limitando la acción de gobierno a concesionar tierras y eventualmente enviar algún buque viejo de su Marina en funciones de policía. Cada uno de los actos de gobierno que en este sentido genera Buenos Aires tiene la contra respuesta chilena normalmente materializada en una protesta oficial o movimientos de sus buques.

A partir de 1874 Argentina da unos pasos más decididos hacia la satisfacción de sus intereses en la Patagonia. Cambia su concepción estratégica y por ende sus maniobras. Chile recibe e interpreta claramente estos mensajes y acomoda consecuentemente sus propias maniobras.

12. BRAUN MENENDEZ, A; *Pequeña historia patagónica*; Emecé, Buenos Aires, 1945, pág. 197.

13. Colección de Leyes y Decretos Militares 1810-1896. Ercilio Domínguez, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1898.

Esta modificación del conflicto que se manifiesta entre otros sucesos por el traslado de la familia Rouquaud, las detenciones de barcos extranjeros que operaban con permiso argentino y el traslado de fuerzas militares embarcadas, decidieron a Buenos Aires a cambiar de opción, y mostrarse más firme y decidido. Promulga leyes –es decir toma participación el Congreso en representación de todos los ciudadanos- de directa, exclusiva e inmediata aplicación en el escenario y, para que el mensaje contenga el componente que transmite la decisión de actuar en consecuencia, se envía una fuerza naval como soporte de la acción de Estado.

Sin el desplazamiento de los buques tanto las leyes como la decisión hubieran caído en saco roto. Hubieran corrido la misma suerte que la ley 215¹⁴ en su momento. De la misma manera el mover las unidades navales sin el instrumento jurídico no hubiera pasado de ser una mera finta.

En diciembre de 1878 el gobierno argentino produjo actos políticos de trascendencia casi definitiva. Mostró claramente poseer fuertes intereses en la región y exhibió la decisión de defenderlos con los medios más adecuados, aunque técnicamente estuvieran superados.

Hasta el presente la expedición Py es asociada exclusivamente al incidente militar. No se ha analizado dicha operación naval conjunta –porque iba embarcada una compañía del regimiento de artillería de plaza- como un todo con el dictado de las leyes y la repercusión de las mismas, cuando el genio del conductor estratégico queda plasmado en el conjunto de las acciones que lo convierten en un único acto político.

En varias oportunidades ya hemos mencionado el tema de concesión de tierras. Indudablemente la nueva política gubernamental despertaba intereses de particulares que presentaban pedidos de concesión de tierras –normalmente sobre la costa- en la zona de Santa Cruz, Península Valdez y Valle del Chubut. En los diarios de sesiones de ambas Cámaras del Congreso figuran en muchas oportunidades los rechazos a aceptar dichas concesiones por falta de garantías o por no contener compromisos de interés para el gobierno.

En 1881 el vapor a rueda *Coronel Rosetti*, cuyo Comandante era el Capitán Walter J. Green, en uno de sus viajes de apoyo a los colonos de Chubut, trasladó el material y el personal para fundar la Subdelegación Marítima de Puerto Deseado, que quedó a cargo del Capitán de la Armada Nicanor Igarzabal. Esta Subdelegación se había creado por decreto del 5 de junio de 1879, pero recién se estableció luego de imponerse la perentoriedad a través de un nuevo decreto, ahora del 3 de abril de 1881. Aquel del 79 había creado también la Subdelegación del río Gallegos. Por su parte en Puerto San Julián funcionó desde 1886 una Ayudantía Marítima que dependía de la Subdelegación de Gallegos.

El texto del decreto de creación de estas dependencias también es pauta clara de la decisión de recurrir a los medios navales para integrar aquellos territorios. Dice: “*Considerando: Que conviene á los intereses de la República habilitar algunos de nuestros Puertos, en las Costas del Atlántico, estableciendo en ellos Subdelegaciones de Marina que no sólo puedan auxiliar á los buques de todas las Banderas que navegan aquellos mares, sino también con el propósito de hacer efectiva la ejecución de las Leyes y Reglamentos que se dictan, relativos á la explotación de sus productos naturales, y atento á los datos obtenidos con motivo de los últimos estudios verificados por varios buques de la Armada*”¹⁵.

Durante 1881, el Ministro de Guerra y Marina dispuso que por medio de buques de la Armada se establecieran colonias militares en la zona de Península de Valdés, y se explorara y relevara desde allí toda la costa patagónica, en especial la zona de puertos naturales para obtener información de utilidad para asentar poblaciones. Uno de esos buques fue la cañonera *Paraná* al comando de Augusto Lasserre, que ya el año anterior había trasladado colonos a las costas de los golfos Nuevo y San Matías. En una de sus navegaciones inspeccionó un establecimiento en la isla Leones, cuyos ocupantes tenían izada bandera francesa y se identificaron como tales con total naturalidad. Ignoraban a que país pertenecían dichas tierras.

Estas actividades de policía respondían a lo dispuesto en la ley N° 1055 promulgada en 1880 que prohibía la explotación de guano en costas e islas de la Patagonia. La promulgación de la ley 1055 además de tener el objetivo de regular esta actividad extractiva, constituía un acto de gobierno que marcaba claramente que Argentina tenía intereses en ese escenario al cual consideraba suyo desde el momento que legislaba en él.

14. La ley N° 215, del año 1867, dispuso el traslado de la (sic) *frontera sur* a la línea del río Neuquén, pero nunca pudo materializarse

15. Colección de Leyes y Decretos Militares – Op Cit

En 1881 se firmó el Tratado de Límites con la República de Chile. Chile ya había triunfado militarmente sobre Perú y Bolivia, aunque la paz la firmara algunos años más tarde. La importancia del Tratado, desde el punto de vista que aquí estamos abordando, consiste en que permitió agilizar los actos de gobierno sobre las costas del Atlántico, aunque La Moneda no daba por finalizado el conflicto sino que lo rediseñaba.

En 1883, el capitán Villarino, durante la exploración del río Deseado se encontró con un indio tehuelche y su familia que le dijo estar escapando, junto con otros, de las tribus “*manzaneras*” que los obligaban a pelear contra los blancos. Estando de regreso en Puerto Deseado Villarino se encontró con este mismo indio acompañado por otros 56, incluyendo mujeres y niños. Pedían permiso para asentarse en la zona, siendo en total un grupo de 43 toldos -del orden de las 200 personas. Los ubicó en proximidades de la Subprefectura para defensa mutua. Constituyó la primer radicación indígena numerosa e integrada a la organización social local.

Desde la instalación de las primeras Subdelegaciones los transportes de la Armada fueron el único sostén de aquellos embriones de las actuales ciudades patagónicas. A partir de 1884 se establecieron líneas permanentes regulares que aun se mantienen.

El vapor *Villarino* será un paladín en este sentido. Hasta su naufragio permanentemente navegó por las aguas sureñas transportando materiales y personas. Su actividad reviste tanta importancia que en la Memoria del Ministerio de Guerra y Marina de 1881 merece un anexo especial.

El *Villarino* inauguró sus viajes trasladando de Francia a Buenos Aires los restos del Libertador General San Martín en 1880. De inmediato comenzó a prestar apoyo a los puertos del sur. Estuvo en servicio 18 años y realizó 101 viajes redondos a la costa sur. Se hundió cumpliendo sus funciones en la bahía de Camarones en 1899.

En 1888 se creó la *División Transportes* de la Armada dada la ausencia de intereses privados en esta actividad por la escasa carga en los viajes de regreso. Dentro del vital apoyo que las poblaciones recibían de dicha Institución desempeñaban un rol preponderante los buques llamados de “*estación*” que perteneciendo a la Armada eran asignados a las autoridades del puerto para su propio sostén e incluso cuando estos se desarrollaron como ciudades les fueron transferidos totalmente como ocurrió con el transporte *Ushuaia*, que por decreto del 4 de diciembre de 1895 fue asignado a la gobernación de Tierra del Fuego. El texto especificaba: “*No existiendo en Tierra del Fuego caminos para comunicar a Establecimientos, se pasa el Transporte Ushuaia a depender del Ministerio del Interior a órdenes del gobernador de Tierra del Fuego*”¹⁶. Un decreto del 22 de enero de 1896 aprobó el reglamento de Transportes dependientes de la Intendencia de la Armada haciendo referencia a que deben efectuar las navegaciones hacia el sur como “*un servicio público*”¹⁷.

En 1884 zarpó una nueva expedición al sur. Al comando del Coronel de Marina Augusto Lasserre, se organizó con la cañonera *Paraná*, el transporte *Villarino*, el pequeño transporte *Comodoro Py*, y los cúteres *Bahía Blanca*, *Patagones* y *Santa Cruz*. El *Santa Cruz* al comando del Capitán Villarino de quien habláramos unos párrafos atrás. Su misión era instalar faros, ayudas a la navegación y dos Subprefecturas, y verificar asentamientos ilegales en las costas.

El 25 de mayo inauguró el faro de San Juan de Salvamento en Isla de los Estados -el primer faro marítimo argentino. Construyeron y dejaron en servicio las instalaciones para el funcionamiento de una Subprefectura, efectuaron estudios naturistas en la isla, y en setiembre se dirigieron a Ushuaia.

Allí funcionaba desde 1869 una Misión religiosa anglicana. Estaba a cargo del reverendo Thomas Bridges, quien los recibió muy bien y mantuvo una excelente relación con Lasserre en primer término y con las autoridades navales en adelante. La única imposición fue que cambiara la bandera tricolor, similar a la británica, por la argentina. Así lo hizo.

En un artículo publicado en el diario *La Prensa* el miércoles 27 de octubre de 1884, se relata con ciertos detalle lo acontecido en Ushuaia. Es interesante leer allí “*Mister Bridge se puso a las órdenes del jefe de la División felicitándole por su feliz arribo y manifestándole los deseos de que el gobierno nacional sea más feliz en la toma de la posesión de la Tierra del Fuego, que lo fue en la Pampa manifestándose*

16. Colección de Leyes y Decretos Militares – Op Cit.

17. Ibidem.

dispuesto a continuar su misión civilizadora empezada por el mártir Allan Gardiner y seguida con buen éxito por él desde 14 años". Crítico comentario sobre la Conquista del Desierto.

La ley N° 1532 que subdividió la Patagonia en cinco gobernaciones de territorios nacionales, entre ellos el de Tierra del Fuego, fue promulgada casi simultáneamente con la fundación de Ushuaia en octubre de 1884. Como ya dijéramos el primer gobernador fue el Capitán de Marina Félix Paz quien en 1885 pidió que se declare a esta ciudad capital del territorio nacional y así lo dispuso un decreto del 27 de junio de ese año.

La función colonizadora de las expediciones que hemos analizado en este capítulo queda reflejada en la nota que la Comisión de estudio para instalar las Subprefecturas de Tierra del Fuego e Isla de los Estados eleva al Ministro de Guerra y Marina. Esta nota, de fecha 25 de octubre de 1883, contiene un informe muy detallado en el que da cuenta de los recursos económicos necesarios y hasta de los materiales más pequeños. También solicita que el personal que va a quedarse en dichas dependencias pueda trasladarse con la familia y que el Estado afronte los gastos de radicación y alimentación. Expresan textualmente: *"Juzgamos también, Señor Ministro, que la instalación de iniciativa de, cada una de las Subprefecturas, debe ser razón de fundación de un pequeño pueblo..."*.

No cabe duda que el Coronel Lasserre al hacerse cargo de la expedición y comenzar su organización ya sabe que va a fundar dos colonias; de lo contrario no analizaría aspectos urbanos como la ubicación y tamaño de los cementerios.

La relevante importancia de este tipo de dependencias oficiales queda también expuesta cuando en la sesión de la Cámara de Diputados desarrollada el 4 de octubre de 1883 para analizar la ley de presupuesto nacional el diputado por San Luis, Cristóbal Pereira, propuso agregar a la lista de subprefecturas a habilitar dos más, diciendo en su exposición; *"... hemos llegado hasta el río Gallegos y la jurisdicción de la República Argentina alcanza hasta la isla de Los Estados y el cabo de Hornos (...) Creo que es conveniente, pues, situar una en la Tierra del Fuego y otra en la Isla de Los Estados. Los informes últimamente recibidos nos dan a conocer la necesidad suprema que existe de que la nación eche una mirada a esos puntos lejanos de los centros principales de la población de la República Argentina. El gobierno debe tomar posesión de hecho, con estas Subdelegaciones, de esos puntos, para evitar la mala voluntad con que generalmente se acepta las posesiones que sólo se tienen de derecho"*¹⁸.

La decisión tomada, la forma de ejecutarla –con la presencia simultánea de cuatro unidades de la Marina de Guerra, la participación de la población de la Misión y el desarrollo de la ceremonia- y los textos de las cartas de invitación, de agradecimiento y felicitaciones entre el comandante de la fuerza naval y la autoridad misionera anglicana, confirman que, pese a no ser un lugar adecuado para la función específica, Lasserre instaló la Subprefectura allí por razones políticas. La Misión era apoyada desde Punta Arenas y Malvinas, el correo utilizaba estampillas de la República de Chile¹⁹, allí no residía nadie de nacionalidad argentina y se trataba de una isla sin ninguna presencia oficial argentina.

No se puede confirmar ni rechazar la existencia de instrucciones verbales o escritas que se hayan perdido. La expedición tuvo todas las características de una operación netamente militar, comenzando con la planificación, continuando con los medios humanos y materiales empleados y terminando con el detalle que las instrucciones finales le fueron entregadas al comandante en un sobre cerrado que solo pudo abrir una vez que zarpó rumbo al sur.

Hacia fines de 1886 se encontraba en Río Gallegos el Teniente de Fragata Agustín del Castillo. Debía efectuar trabajos hidrográficos en la zona y estaba esperando la llegada del instrumental necesario.

La región, en particular la más contigua a la cordillera, era explorada permanentemente por buscadores de oro. Uno de ellos trabó amistad con del Castillo, permitiéndole acompañar su próxima expedición.

Salieron en enero de 1887, eran nueve personas. Después de unos días de marcha, aprovechando el encuentro con dos personajes peculiares conocedores de la región, se separó de ellos porque iban hacia Lago Argentino, y prosiguió hacia el seno de Ultima Esperanza. Encontró vestigios de carbón en el

18. Diario de Sesiones de la HC de Diputados 1883.

19. Recién se comenzaron a usar sellos oficiales argentinos en los primeros años del siglo XX. Es decir el correo en territorio argentino utilizaba sellos de otro país.

Cerro Dorotea. Descubrió lo que luego serían los yacimientos de Río Turbio. Fue bautizando los diferentes accidentes geográficos. Los nombres que luego de trazar los límites quedaron del lado argentino fueron cambiados. Del lado chileno aún subsiste el bautizado Lago Toro.

En 1888 el Instituto Geográfico Argentino lo envió a una nueva exploración en una zona próxima a la anterior. Duró prácticamente todo el año. Al finalizar, y como consecuencia de lo vivido en la campaña, su salud se debilitó y falleció en enero de 1889.

Con la breve descripción de estas acciones desarrolladas por el gobierno argentino podemos dar por finalizada una primera etapa de esta maniobra de ocupación de los espacios. A partir de aquí comienza otra que demanda otro ritmo y mayores plazos de ejecución. Nos referimos a la consolidación de esos polos de desarrollo poblacional y a su sostenimiento procurando que no ocurriese, como en tantas otras oportunidades, que lo inhóspito de la región y la falta de preocupación del gobierno desencadenaran su abandono.

El tema se instala entre las preocupaciones de gobierno que en numerosos documentos expone su idea general insistiendo en que el mejor medio para este fin es el naval. El General Eduardo Racedo, Ministro de Guerra de Juárez Celman, reclama, en la Memoria presentada en 1888, contar con mayor cantidad de unidades navales con el objeto de proteger los intereses ubicados en extensas costas marítimas y fluviales evitando la explotación de recursos en forma clandestina "...y fomentando el desarrollo en las distintas poblaciones que se levantan y levantarán sobre las costas de nuestros mares."²⁰ Y para atender "...las exigencias de nuestra vasta civilización marítima²¹ que empieza a desenvolverse con energía en las regiones australes."

La instalación y sostenimiento de poblaciones en el interior de la Patagonia era muy complicado y por ello los asentamientos se efectuaron en primer término en la costa y desde allí se fueron desprendiendo tierra adentro. En 1891 estaban en funcionamiento las Subprefecturas de Bahía Blanca, Patagones, Chubut, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos, Isla de los Estados, Bahía Buen Suceso y Ushuaia. Todo el litoral atlántico con organismos oficiales del Estado argentino.

En el mensaje de apertura de las Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional, el Presidente Pellegrini dijo en 1892: "*Nuestras costas, antes desamparadas, se colocan ya en condiciones exigidas por nuestros progresos*"²²

Los lazos con el puerto nunca se rompían porque constituían la única vía para de apoyo necesario para sobrevivir. Esto perduró hasta el siglo XX, cuando se construyó la ruta nacional N°3. Como referencia de las facilidades de otro transporte que no fuera el marítimo podemos mencionar que hasta 1920 la única posibilidad que tenía Carmen de Patagones de conectarse vía terrestre con Bahía Blanca era un diligencia semanal. En las Ilustraciones podemos ver que las líneas férreas que se construyeron entre finales del XIX y comienzos del XX parten de uno de los puertos que hemos mencionado y corren en forma paralela hacia el interior del territorio²³.

Hemos puesto en evidencia, tal vez con demasiado detalle, estas primeras expediciones argentinas realizadas por medio de un intenso uso de la Armada porque constituyeron la puesta en marcha de la estrategia nacional para integrar todo su territorio al ejercicio pleno de sus poderes. Constituyeron verdaderas hazañas que son prácticamente desconocidas pese a responder a un exitoso plan de gobierno.

A lo largo de este capítulo hemos citado muchas veces buques argentinos que fueron incorporados a la Marina respondiendo a la concepción estratégica fluvial de Sarmiento. Hemos visto así como el gobierno argentino habiendo adoptado una decisión estratégica recurrió al medio más adecuado para comenzar a plasmarla en acciones concretas. Y ese medio fue la Armada.

La actividad de esta Institución –de la que hemos extractado los acontecimientos más importantes y que han tenido consecuencias cuyos efectos se hacen sentir hasta el día de hoy- representó la única

20. Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, Imprenta y Estenográfica de Buffet and Bosch, Buenos Aires, 1888, pág. 6.

21. Negrita del autor.

22. Diario de Sesiones de la HC de Senadores – 1892 Tomo I.

23. Más allá de las características geográficas de la región, el tendido paralelo, no integrado a la red nacional, de las líneas ferroviarias constituyó una traba más en la plena integración de dichos territorios a la economía nacional.

presencia del Estado argentino en el escenario en disputa. De no haberse recurrido al empleo de los medios navales las actuales provincias argentinas de Santa Cruz y Tierra del Fuego hubieran pertenecido a la República de Chile.

Los asentamientos, exploraciones, instalación de faros, control policial y otros actos de gobierno fueron parte de la estrategia desarrollada para conducir exitosamente este conflicto. Constituyeron la maniobra que permitió integrar la Patagonia a la República Argentina.

Hasta aquí vimos las maniobras estratégicas del gobierno argentino en respuesta a su decisión de concretar definitivamente la presencia del Estado argentino en los territorios patagónicos.

Simultáneamente con esta maniobra se lanzó la otra que consistió en emplear los medios navales para mantener la paz con Chile.

El diseño del instrumento naval

La Marina que disponía la República Argentina durante la presidencia del doctor Avellaneda se había conformado en base a una concepción defensiva del estuario platense y sus afluentes. Eran unidades que Sarmiento había visto operar durante la guerra de Secesión norteamericana con alto predominio del torpedo empleado como defensa fija –colocado en los pasos obligados de los buques enemigos- o transportados por torpederas que debían aproximarse al blanco y colocar la carga contra su casco.

A las adquisiciones efectuadas por la ley N° 498 de 1872 y a los medios que ya se disponía, se incorporan entre 1874 y 1879 algunos buques a vela, de alta velocidad y maniobrabilidad muy aptos para la acción de policía y otras actividades portuarias, como puede ser traslado de pilotos, tareas de inspección sanitaria, etc..

Estas son las unidades –algunas de ellas ya mencionadas cuando planteamos la ocupación de los espacios patagónicos- que comenzaron a hacer cumplir las leyes de la Nación Argentina en una parte de su territorio que aún aparecía ante los ojos del mundo como sin dueño y susceptible de ser reclamado.

Podríamos decir que con esta limitada fuerza el gobierno argentino respaldó la primera parte de su maniobra estratégica.

En la medida que los reclamos de la Moneda se incrementan y endurecen, entre 1875 y 1878, se hace imperioso adecuar las acciones políticas para continuar conduciendo el conflicto con éxito.

Chile poseía desde 1866 dos blindados –el *Cochrane* y *Blanco Encalada*- y durante la Guerra del Pacífico había capturado e incorporado a su armada al acorazado peruano *Huáscar* que marcaban una diferencia decisiva en una guerra naval. No obstante Argentina tenía otras prioridades antes que dejarse arrastrar en una carrera armamentista. Mientras no fuera imperioso para la seguridad de la nación no se derivarían recursos con ese objetivo.

El lugar donde aplicar el mayor esfuerzo defensivo estaba perfectamente claro que debía ser el Río de la Plata. El marco externo mostraba serias amenazas de enfrentamiento con Chile y con Brasil. Desde el punto de vista naval esos actores tenían sobrada capacidad para bloquear y bombardear la capital argentina. A esa amenaza había respondido el diseño elegido por Sarmiento. Con posteridad a ello -pese a que la nueva concepción estratégica había lanzado a un primer plano los espacios terrestres y marítimos del sur- la necesidad de defender el estuario continuaba y la experiencia obtenida de la historia de otros presentaba al torpedo como la mejor arma para ello. Es así como a partir de 1874 periódicamente se compran torpederas y buques de apoyo para sus operaciones.

Así estaba conformado el poder naval argentino entre 1874 y 1878. Con estos medios Argentina respalda su cambio de accionar político materializado en la ya analizada Expedición Py de 1878. Podríamos efectuar una comparación con la estrategia militar empleada contra la amenaza india. Alsina dispuso construir una zanja de contención, que dificultaba el avance de los indios pero también restringía la integración de los territorios que quedaban más allá de esa valla. En lo naval ocurrió algo similar. Todos los

medios impedirían una incursión enemiga sobre Buenos Aires, pero no favorecían la proyección sobre el mar y la Patagonia.

En 1878 falleció el Dr. Adolfo Alsina y fue reemplazado en el Ministerio por el General Julio A. Roca. La estrategia defensiva fue dejada de lado. Roca, convenció al Presidente Avellaneda que la maniobra debía ser ofensiva. En lo terrestre avanzar sobre los mismos territorios indios, y en los espacios marítimos, afirmar la defensa del Río de la Plata pero combinándola con una actitud de iniciativa sobre el mar y sus costas.

Se acababa de actualizar la Concepción Estratégica.

A la defensa de Buenos Aires y al rol de policía, la Armada Argentina debía incorporar la capacidad de amenazar toda incursión militar hostil sobre su mar y en especial sobre sus costas si quería proteger los espacios continentales patagónicos. Y además, en la medida de lo posible, de acuerdo con lo que enseñaba la experiencia histórica, tener capacidad de atacar el comercio marítimo del oponente.

En 1881 se incorporó el acorazado *Almirante Brown*, construido en Londres, que poseía características parecidas a los tres blindados chilenos.

Los dichos del Ministro de Guerra y Marina, General Benjamín Victorica, en la Memoria de 1882 en relación con la incorporación del *Brown*, evidencian también la incorporación de los espacios marítimos al pensamiento de la clase dirigente. Expresa "... *no es exagerado afirmar que la Armada entra de lleno al camino que le está trazado por nuestra posición geográfica*"²⁴, y continúa al hablar sobre los sentimientos de orgullo nacional que despertó la llegada del buque a Buenos Aires: "*Y eran motivados esos sentimientos no solo por satisfacer las nobles aspiraciones del patriotismo en cuanto al honor nacional puesto al abrigo de un ultraje inesperado, sino también porque así entraríamos a ocupar el puesto que nos corresponde entre los estados marítimos del continente.*"²⁵

Es la primera referencia en un documento oficial a la condición de estado marítimo de la República Argentina.

El *Brown* era un buque poderoso. Pero el único buque de combate que poseía la Argentina, por lo tanto jamás podría haber sido utilizado en operaciones ofensivas. El contrato de construcción había sido firmado el 5 de julio de 1879. Obedecía a la necesidad argentina de aproximarse a un cierto equilibrio de poder. El 21 de mayo de ese año, en el combate de Angamos, Chile había reducido el poder naval peruano a la mitad, mientras su capacidad material continuaba intacta y su espíritu militar se encontraba en su máxima expresión.

Argentina negocia el texto y la firma del Tratado de Límites de 1881²⁶ con los buques de la "*escuadra de Sarmiento*" y las torpederas. Es decir con buques viejos, no aptos para operar, y mucho menos combatir, en el mar. Chile tiene asegurada superioridad notoria en lo militar. El crucero *Almirante Brown* arribará a estas aguas cuando el Tratado ya era un hecho consumado.

Con esta fuerza, Argentina tenía asegurada la defensa del Río de la Plata y poseía capacidad de disuasión al amenazar cualquier operación sobre sus costas del sur y las líneas de apoyo logístico que demandara un desembarco de fuerzas militares en la Patagonia.

En 1883 se adquirió la corbeta *La Argentina*²⁷ para servir como buque escuela y a operaciones de vigilancia y exploración de la costa. También se le asignaría la misión de mostrar la bandera argentina en todas las latitudes del mundo –función de todas las Marinas importantes- como contribución a la acción diplomática de su gobierno. Estos recursos se podrían haber invertido en otros buques con alta capacidad ofensiva, no obstante y pese a la deficiencia del potencial bélico con respecto a Chile el gobierno argentino demostró que priorizaba la formación profesional de su personal y todas las funciones pacíficas por sobre la capacidad bélica.

24. Memoria del Ministerio de Guerra y marina – Tomo II departamento de marina. Pág VII.

25. Ibidem, pág XLI. Negrita del autor

26. Aprobado por ley 1116^{1/2} en sesión secreta.

27. Se incorporó en 1886, habiendo sido construida en Trieste.

Luego de firmado el Tratado de 1881, Argentina y Chile debían implementar las medidas que efectivizaran la vigencia plena del mismo. La primera de ellas consistía en coordinar el procedimiento de determinación del trazado de la frontera y luego su materialización en el terreno. Esto no fue posible llevarlo a cabo porque existían profundas diferencias de interpretación en el texto del acuerdo que generaron un aumento de la tensión entre Buenos Aires y Santiago. El conflicto toma una fuerte tendencia a la escalada. Un factor de suma importancia en la conducción del conflicto estaba dado por el hecho que en el momento de la firma del Tratado, las operaciones militares chilenas en la Guerra del Pacífico ya habían terminado con un éxito tal que inundó de pasión nacionalista los espíritus de los vencedores. Los chilenos una vez más se alimentaban con altas dosis de motivación. Perú, y mucho menos Bolivia, no constituía ya ningún riesgo. Las fuerzas navales chilenas podían ser reposicionadas en otro teatro de operaciones con total libertad. Recordemos que esta característica de la personalidad de este actor lo había llevado a la guerra contra España en 1864.

La incorporación siguiente al poder naval argentino fue el crucero *Patagonia*. Era el segundo buque que materializaba la proyección marítima de la Armada y de los intereses argentinos en el mar y en las costas patagónicas. Desde el punto de vista netamente militar debido a su autonomía (3.500 millas) solo podía operar hasta la zona del Cabo de Hornos para contar con algunos días de permanencia en el área de operaciones. Podría llegar hasta Chiloé, aproximadamente, pero sin capacidad de permanencia. Para hacerlo a distancias mayores, o lograr prolongar el tiempo de operación más al norte del Pacífico, necesitaba reabastecerse de carbón en algún puerto o desde otro buque. No estaba en capacidad de constituir una amenaza para el territorio continental chileno.

Sus características (armamento, calado, velocidad, etc.) lo convertían en un excelente elemento para la defensa del Río de la Plata y para ejercer una importante disuasión a las operaciones contra las costas patagónicas.

Podemos comprobar que las compras de buques con mayor poder de fuego y capacidad operativa comenzaron a partir de la presidencia del General Roca. Los buques que compró Avellaneda fueron auxiliares con características de exploradores, transportes o para actuar como policía porque aun no era tan fuerte la amenaza chilena.

Roca debió reforzar los medios de combate dado que el análisis estratégico indicaba que La Moneda no iba a aceptar fácilmente que Argentina ocupara todos los territorios que reclamaba y las diferencias en la instrumentación del Tratado de Límites permitían mantener siempre abierta la posibilidad de producir una escalada. La victoria sobre la alianza peruano-boliviana había fortalecido aún más su espíritu nacionalista y su armada era mucho más poderosa que la argentina. Por otra parte Chile y Brasil se habían acercado muchísimo y un conflicto armado con el primero casi con toda seguridad implicaría la guerra con el segundo.

El poder naval argentino continuaba siendo netamente defensivo. Luego de la incorporación de los buques de la escuadra de Sarmiento se habían comprado, como ya vimos, 2 cruceros, 1 buque escuela y siete torpederos de río. Todos tenían apostadero en Buenos Aires y la gran mayoría de las operaciones de adiestramiento se desarrollaban en las aguas del Plata, tal como consta en los informes del Comandante General de la Marina²⁸. Los radios de acción de los cruceros le permitían operar hacia el sur solamente hasta las regiones más australes del Pacífico y hacia el norte hasta cerca de Río de Janeiro. No obstante es necesario considerar que asumiendo la hipótesis de un potencial conflicto contra una alianza que divirtiera los esfuerzos navales argentinos nunca se hubiera podido utilizar esos pocos buques en operaciones ofensivas, ya que implicarían desplegarlos en aguas alejadas de sus bases de operaciones –uno hacia el norte y otro hacia el sur, reduciendo sus capacidades y aumentando sus vulnerabilidades.

La concepción estratégica militar era defender Buenos Aires con los torpederos y eventualmente defender las costas de la Patagonia de una invasión desde el mar con los cruceros. La invasión terrestre de las zonas al sur del río Negro, a través de la cordillera era prácticamente imposible con los medios de aquella época, y en caso de optarse por llevarla a cabo la extensión de las líneas de apoyo logístico para el sostenimiento de las posiciones alcanzadas representaría un esfuerzo bélico que haría fracasar la operación en poco tiempo.

28. Archivo General de la Armada. Varias cajas ordenadas por Organismo.

Con los buques que mencionáramos y la búsqueda de un mejor aprovechamiento de los recursos, Argentina transcurre toda la década del 80 y durante ella se comienzan a demarcar los límites con Chile. Y recordemos que durante esta década se efectúan los actos jurídicos y políticos que oficializan la incorporación de aquellos territorios al Estado argentino y cuyo acto cumbre es la promulgación de la ley 1532 en octubre de 1884 que subdivide la Gobernación Militar de la Patagonia en las de Tierra del Fuego, Santa Cruz, Chubut y Río Negro. Y que en su texto dice "... *dar continuidad a los actos posesorios comenzados con la instalación de las subprefecturas...*" Estas breves líneas también son clara exposición de la concepción estratégica que venimos sosteniendo en esta tesis.

Luego se compraron en Gran Bretaña dos buques cuyo armamento estaba sustentado en el torpedo, pero también llevaban cañones y poseían una mayor capacidad de transporte de munición y víveres. Se trata de los cazatorpederos *Rosales* y *Espora* que llegaron a Buenos Aires en abril de 1891. Fueron diseñados para operar en alta mar pero sin perder la capacidad de hacerlo en el Río de la Plata, para lo cual su calado fue reducido a 10 pies, de tal manera de pasar sobre los bajo fondos sin inconvenientes y así poder explotar las ventajas de su alta velocidad.

Un mes después, el 18 de mayo de 1891, durante la presidencia de Juárez Celman, se incorporó a la Armada el crucero *25 de Mayo*.

Su armamento representaba una disuasión contra probables cruceros incursores en aguas argentinas pero además incorporaba la capacidad de bombardear puertos o costas causando daños de mucha importancia. Este buque era útil en el sentido antes mencionado: disuasión. Para atacar cualquier punto de la costa chilena debería navegar solo, sin protección de ningún tipo y expuesto justamente a los ataques de las torpederas y barcos más veloces chilenos.

El 9 de julio de 1892 el *Rosales* naufragó frente a la costa uruguaya mientras navegaba con rumbo a España para participar de los festejos del cuarto centenario del descubrimiento de América. Lo acompañaban los cruceros *Alte. Brown* y *25 de Mayo*. El naufragio estuvo rodeado de circunstancias difíciles y poco claras -como consecuencia de la gran pérdida de vidas- que ensombrecieron el accionar de varios oficiales, entre ellos su comandante el Capitán de Fragata Leopoldo Funes. Para compensar la pérdida del *Rosales* se efectuó una suscripción pública y con lo recaudado se compró otro buque, un crucero torpedero y se lo llamó *Patria*. Arribó a Buenos Aires el 23 de diciembre de 1894.

Por Acuerdo de Ministros del 20 de setiembre de 1889 se había autorizado la compra de los acorazados de río *Libertad* e *Independencia*. Fueron clasificados como acorazados de río como consecuencia de que el diseño original fue cambiado para permitirles operar con seguridad en las bajas profundidades del Río de la Plata y por lo tanto se les redujo el calado, quedando con un valor similar al de los cazatorpederos (del orden de los 10 pies). Esto si bien resultó favorable para las operaciones fluviales los perjudicaba para operar en el mar, mucho más si consideramos las características de los mares del sur donde normalmente el mar está arbolado y los buques deben poseer excelentes condiciones marineras.

El primero fue incorporado el 26 de noviembre de 1892 y el *Independencia* el 7 de abril de 1893. Fueron los buques más poderosos para la defensa del Río de la Plata y prestaron servicio hasta 1946.

Mientras esto sucedía con el poder naval, las relaciones con Chile continuaban agravándose, por diferencias irreconciliables entre los peritos. Pese a que el presidente de la Nación –doctor Carlos Pellegrini- en su mensaje de apertura de las sesiones del Congreso en 1892 se explayaba sobre "*la suma cordialidad*" con todos los países vecinos, la realidad indicaba que los peritos no se ponían de acuerdo y que la mala relación entre ambos era trasladada a los Estados.

Hemos visto como se desarrolló el poder naval argentino, habiendo analizado la sucesiva incorporación de los medios –sin entrar en una enumeración de características técnicas en función de las características de las interacciones en juego en cada momento.

La República Argentina actuó rápidamente para ejercer soberanía en sus espacios –terrestre y marítimo- del sur y fue adecuando los medios con que podía sostener su concepción estratégica de manera de evidenciar su vocación exclusivamente defensiva basada en la disuasión.

Para poder disuadir debía transmitir el mensaje a Chile que no sólo tenía la capacidad de efectuar esas operaciones –defensa con torpedos y ataque al comercio marítimo- sino además la decisión de hacerlo en caso necesario. La escuadra argentina luego de adquirir los medios adecuados desarrolló ejercitaciones que mostraban a las torpederas defendiendo Buenos Aires y a los buques de mayor volumen de fuego y velocidad atacando buques mercantes enemigos en sus líneas de comunicaciones marítimas. Estas actividades eran reflejadas en muchos medios periodísticos y así tenían amplia difusión pública.

Esto constituía una grave amenaza para Chile porque todo su comercio ultramarino venía desde Europa a través del Atlántico.

No se debe confundir la adquisición de medios que responden a maniobras de una decisión estratégica con una carrera armamentista. La República Argentina incorporó entre 1874 y 1892 varios medios operativos como parte de su proceso organizativo -que culminaría con la creación de su propio Ministerio en 1898- asegurando una fuerte defensa de sus intereses por medio de la disuasión.

Durante el análisis del diseño de la Marina argentina hemos comprobado que ninguno de estos buques propulsados a vapor podían operar más allá del escenario marítimo adyacente a sus propias costas atlánticas. Para proyectarse al Pacífico debían tener asegurado el reabastecimiento de carbón. Argentina nunca compró, en este período, ningún buque que pudiera darle ese apoyo logístico vital a la Escuadra. Esto era parte del mensaje transmitido evidenciando su vocación defensiva.

Nos detenemos en este momento de las adquisiciones porque a partir de 1892 se aprecia un cambio en el diseño del poder naval. Los buques que se compran son más poderosos y además de responder a otra concepción estratégica en el marco de la defensa también lo hacían en el ámbito de las relaciones internacionales en cuyo concierto era menester contar con una poderosa flota para acceder un rango más elevado en la lista de naciones.

Así como en 1874 encontramos una inflexión en las políticas que se elaboraban para este escenario, a partir de 1893 entendemos que se produce otra como consecuencia de los cambios que se dan en este conflicto.

Este fue el Poder Naval con que contaron los sucesivos gobiernos nacionales argentinos para respaldar su decisión de integrar la Patagonia a los espacios bajo plena vigencia de sus acciones de Estado, preservando la paz con Chile. Con estos medios Argentina plasmó en acto su elaboración en el campo de las ideas.

La concepción estratégica fijaba la misión de integrar espacios –marítimos y continentales- pero con la premisa de hacerlo en un marco de paz. Muchas de las maniobras para sustentar esta premisa tuvieron lugar en el ámbito diplomático y han sido estudiadas en obras clásicas respecto de las relaciones internacionales de Argentina. Pero todas, en mayor o menor proporción tuvieron el respaldo del poder naval que transmitió claramente el mensaje de no buscar la agresión pero de estar en capacidad de reaccionar contundentemente si era agredido.

Conclusiones

Resulta fundamental tener siempre presente que lo aquí expuesto muestra a la Armada sólo como principal medio con el que se materializó la política emanada del gobierno nacional. El instrumento vital e imprescindible fue el servicio diplomático. Argentina nunca podría haber empleado sus medios navales, materiales y humanos, en forma independiente de su servicio exterior. Pero éste nunca hubiera alcanzado el éxito si no se hubiera recurrido a la Marina.

La actividad diplomática en todos estos años fue muy rica. Al final agregamos un listado con todos los acuerdos bilaterales alcanzados entre ambas naciones en esta época.

El propuesto es un período en el cual la República Argentina cambió considerablemente. Y lo que aquí hemos presentado fue uno de sus mayores logros, un hecho fundamental en su existencia que cambió,

en un plazo muy breve, la fisonomía del país y puso a su disposición recursos naturales que poco tiempo después se constituyeron en la segunda fuente de ingresos públicos después del sector agropecuario.

Argentina buscaba los éxitos económicos y no los militares. Los primeros eran los únicos que le darían satisfacciones. La federalización de Buenos Aires en 1880 significó cerrar viejos conflictos internos y le permitió lanzarse tras esta meta.

La situación demandaba la intervención de un genio conductor y que la adopción de decisiones no se interrumpiera ni alterara con los sucesivos gobiernos nacionales. La forma más segura fue, y es, mantener en desarrollo un proceso racional estratégico que no presente soluciones de continuidad.

Esta es una época en la cual quienes indagan en ella parecieran haber identificado un paradigma que abarca un espacio temporal que permite cerrar la etapa anterior y abordar la siguiente. Es un paradigma sin actividad interna con una base reduccionista y simplificadora.

El conflicto analizado tuvo por escenario la Patagonia, en particular las actuales provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego, y el Atlántico Sur, donde se ubicaban intereses de las Repúblicas de Chile y Argentina.

Identificando y jerarquizando dichos intereses podemos decir que si citáramos solamente al territorio el error sería mínimo. Pese a que existían otros –claramente reflejados en todos los documentos de gobierno que citáramos a lo largo de esta exposición- coherentemente con el estadio de consolidación como Estados, en su faz de determinación de su territorio, y de la mano de las ideas imperantes en Europa y los Estados Unidos, la soberanía nacional –interés ideal- es el que ocupó las mayores preocupaciones de las dos naciones. Algunos recursos naturales –guano, pesca y explotación de algunas especies marinas y anfibias- son mencionados en las fuentes documentales utilizadas pero en una proporción muy inferior respecto de la soberanía.

Las acciones políticas que permitieron asentar poblaciones en las costas, especialmente a partir del establecimiento de Subdelegaciones Marítimas, constituyeron la tarea, o el medio, que satisfacía el propósito, o fin, de efectuar actos de soberanía, poniendo en funcionamiento en cada lugar todos los poderes del Estado.

Los actores fueron Argentina, Chile, Gran Bretaña y otros que aparecían en algunos momentos para perder tal condición breve tiempo después. Estos últimos eran actores privados interesados en la explotación económica de un determinado recurso natural en un espacio reducido o con ambición de fomentar el traslado migratorio hacia la Patagonia. No constituyeron un serio obstáculo en la conducción del conflicto reaccionando favorablemente a las diferentes maniobras desarrolladas por el gobierno argentino.

Es imperioso mencionar que consideramos a Gran Bretaña como actor en este conflicto por cuanto tenía intereses en el escenario. No obstante no fue trabajado como tal porque la política implementada hacia él fue siempre la misma, tendiente a no generar ningún tipo de reacción.

En base a lo sucedido desde muchos años atrás en especial desde el establecimiento de Fuerte Bulnes y la creación de la Gobernación de Magallanes, la República de Chile surgía como el actor de mayor importancia con los mismos intereses en los mismos espacios. En síntesis, Argentina y Chile mantenían intereses superpuestos en un espacio común y por ende el conflicto era una realidad.

A partir de allí cada uno inició las maniobras que materializaban su concepción estratégica. El medio seleccionado coincidió: las Armadas.

Cualquiera de los dos podría haber optado por avanzar más rápidamente y, por ejemplo, trasladar a la zona en disputa fuertes contingentes militares, tal como hizo Chile en Antofagasta en 1879, pero hubiera equivalido a lanzar una escalada hacia la guerra.

Las dos presidencias anteriores a Avellaneda debieron enfrentar conflictos internos y externos de tal envergadura que les impidió actuar en el escenario austral. La estrategia estuvo centrada en torno a la opción de “ceder”, es decir dejar que Chile mantuviera la iniciativa mientras se concentraba la atención en los otros escenarios que contenían intereses de mayor valoración y que en ciertos momentos se convertían en vitales.

El Presidente Avellaneda adopta la política de respaldar el camino hacia el progreso poblando la República por medio de la inmigración. Íntimamente relacionado con este objetivo se desenvuelve la necesidad de colocar bajo jurisdicción del Estado Argentino todos los territorios que por derecho le corresponden. Este es el aspecto que se muestra como uno de los más interesantes porque, pese a tener otros conflictos aun sin resolver definitivamente, el análisis que efectuó lo condujo a una concepción estratégica adecuada para alcanzar los objetivos fijados que incluían en lugar destacado el mantener la paz con los actores con quienes se interactuaría.

En octubre de 1880 al hablar ante la Asamblea Legislativa, en ocasión de hacerse cargo de la Presidencia de la Nación, el General Roca afirmó: *“No hay felizmente un solo argentino, en estos momentos, que no comprenda que el secreto de nuestra prosperidad consiste en la conservación de la paz...”*.

En todo este proceso podemos identificar tres etapas en las cuales, manteniendo la concepción estratégica, se recurrió a tres maniobras diferentes en base a los fines perseguidos y los medios empleados en cada una de ellas.

La primera llega hasta 1878 en la cual Argentina continuó desarrollando acciones mostrando que tenía intereses en la Patagonia. Son años en que se concesionan tierras, que se le entregan en propiedad a Piedra Buena la islas de Los Estados y Pavón y otros terrenos próximos, se efectúan expediciones marítimas y terrestres por parte de la Armada, se realizan actos de soberanía a nivel individual como las acciones del mismo Piedra Buena o de Feilberg y a nivel institucional como el asentamiento de una guardia naval en Santa Cruz. También se promulgan leyes que tienen directa y exclusiva aplicación en la Patagonia como son las N° 705 (fomento de navegación a la Patagonia) o la 786 (explotación de guano). Se reciben protestas del gobierno chileno que son tratadas con diligencia y respeto pero las maniobra estratégica continua cumpliendo su diseño.

Un conflicto es muy dinámico y las acciones de un actor inciden en el otro -u otros- y estos adecuarán su accionar. Es así como Chile cambia su maniobra y adopta una postura más fuerte. En 1874 desaloja a Rouquaud de Santa Cruz y luego comienza a detener buques de terceras banderas que operaban con permiso de Buenos Aires.

Es justamente a partir de la detención del *Devonshire* en 1878 cuando Argentina adecua su maniobra, da un paso contundente y aquí identificamos el inicio de una segunda etapa en la estrategia argentina.

Como consecuencia de este accionar chileno en el Atlántico Sur y del movimiento de sus fuerzas militares en la zona del río Santa Cruz se produjo un grave incidente diplomático entre ambas Repúblicas. Se desplazaron unidades navales, pese a que las argentinas eran aptas sólo para navegar en el río, pero afortunadamente la situación fue conducida políticamente de manera de lograr que no se llegaran a producir actos de fuerza. Fue un alerta para el gobierno argentino en el sentido que evidenció la necesidad de contar con una Armada marítima.

Hasta ese incidente las maniobras argentinas le iban permitiendo conducir el conflicto por la vía más favorable. Atendía las diferentes problemas en el país sin desatender totalmente sus intereses en la Patagonia. Sin embargo las acciones chilenas durante ese año le hicieron ver a Buenos Aires que el camino se iba desviando hacia definiciones no satisfactorias. Procedió en consecuencia, y tomó la iniciativa. El momento estuvo marcado por el cambio de Ministro de Guerra en 1878. La aparición de Roca en los niveles de decisión del gobierno argentino produjo un vuelco considerable en la conducción estratégica de este conflicto.

Luego del contundente mensaje de noviembre de 1878, Argentina intensifica su presencia en el río Negro, crea Subdelegaciones Marítimas, emite leyes para favorecer la actividad en el mar, apoya exploraciones científicas de otros países, etc.. Son todas actividades de neta índole marítima.

Argentina se lanza al sur y al mar.

Los primeros movimientos en este espacio habían comenzado pocos años antes. Ahora se volcaba un importante esfuerzo en esa dirección. Los buques no eran los más aptos pero eran los únicos.

Argentina diseña y emplea su Marina de Guerra para la política exterior en base a una concepción disuasiva no ofensiva. La República Argentina se propuso y llevó a la práctica la defensa de su territorio continental “*desde el mar*”.

A partir de 1881 se produjeron hechos de suma trascendencia como fue la instalación de las Subprefectura de Ushuaia, la creación de las gobernaciones de cada una de las actuales provincias patagónicas, la cesión de transportes de la Armada a las nuevas poblaciones y una mayor acción de policía marítima.

Es por ello que a partir de este año identificamos una tercera fase que va hasta 1892 aproximadamente. En ella cobra preponderancia el rol del poder naval para mantener las paz.

Esto es como consecuencia de que una vez acordado que cada país tendría costas solamente en el océano sobre el que siempre fue ribereño los problemas se concentraron en la demarcación de los límites. Las diferencias de criterios entre las Comisiones de Peritos tendían a sacar de su cauce al conflicto y llevarlo muy próximo al uso de la fuerza. Los gobiernos centrales maniobraban, como lo hicieron siempre, interactuando estrecha y directamente, en forma personal. No obstante la situación incursionaba cada vez más en un profundo nivel de incertidumbre.

Por otra parte como mencionáramos a lo largo de esta exposición el espíritu nacionalista que caracterizaba a la sociedad chilena, aquel que lo había llevado a la guerra contra España pese a no haber sido agredido, se encontraba enriquecido por su victoria total sobre Bolivia y Perú.

Ya se habían firmado otros tratados con anterioridad. Algunos como el de 1855 que hacía mención a los límites vigentes en 1810 y al carácter ribereño de cada país, y no habían sido acatados.

Se necesitaba transmitir un mensaje que hablara de la firme decisión de recurrir al instrumento militar en el mar pero también que no se tenía vocación ofensiva o agresiva. Los buques que fueron incorporándose tenían capacidad para presentar una dura defensa contra cualquier posible incursor. El balance del poder naval no estaba dado por la suma total de buques y su poder de fuego, sino por el daño que cada uno de ellos podría producir operando defensivamente. La disuasión se daba como consecuencia del costo que representaría desarrollar una operación contra las costas atlánticas de la Patagonia. Como ya analizáramos el centro del diseño defensivo se ubicó en el Río de la Plata. Las torpederas, el *Almirante Brown*, los cazatorpederos *Espora* y *Rosales*, y los acorazados de río *Libertad* e *Independencia* convertían casi en impenetrable al estuario platense. El mismo *Brown*, más el *25 de Mayo* y el *Patagonia* aseguraban el control del mar que baña costas argentinas, y si hubiera que utilizarlos en forma ofensiva podrían atacar las líneas de comunicaciones marítimas de quien fuera el enemigo, aunque nunca podrían llegar a obtener y sostener el dominio sobre los espacios marítimos del mismo.

Podríamos decir sintéticamente que las dos primeras fases fueron de exploración y ocupación mientras que la tercera fue de consolidación y defensa. Las primeras con medios navales en un rol auxiliar y la tercera en uno más militar sin llegar a su empleo efectivo.

Con anterioridad a 1874 existían asentamientos humanos aislados, sin relación con el gobierno argentino. Tenían vida independiente en los hechos, no respondían ni reconocían al gobierno argentino. Asentamientos comerciales o misionales, con mayor o menor durabilidad, se instalaban y levantaban sin conocimiento de Buenos Aires. Chile daba grados militares a algunos caciques e imponía sus puntos de vista disponiendo de absoluta libertad de acción. Argentina no producía actos oficiales que materializaran la jurisdicción nacional *in situ*.

Tal como dicen los mapas encontrados en algunos archivos en Londres, la región era considerada “*no man’s land*” o al menos “*unexplored territories*”. No pertenecía a nadie. Esa era la percepción porque ese era el mensaje que emitía Argentina.

1893 mostraba un panorama totalmente diferente. A las subprefecturas y las líneas de transportes navales, que apoyaban a las nacientes poblaciones de colonos, debemos agregar que desde los primeros inmigrantes que el Capitán de Marina Carlos María Moyano trajera de las islas Malvinas hasta los boers arribados en 1906, el interior patagónico se pobló a partir de las primeras dependencias navales establecida en Santa Cruz, Gallegos y otros lugares. Todos estos polos de desarrollo fueron instalados y

sostenidos por la Armada. Desde la carga y pasajeros transportados en uno y otro sentido, la asistencia sanitaria, el correo y muchos otros bienes y servicios dependieron exclusivamente de la actividad marítima en general, y de la Armada en particular, hasta la construcción de la ruta nacional N° 3 en la década del 30.

En la Memoria que Roca presentara al Congreso en 1879 dice: *“...es mi opinión y tengo la creencia de que también es la del Honorable Congreso, que todos nuestros esfuerzos deben encaminarse á levantar por medio de la población y del comercio, aquella vasta zona del sud que en pocos años más está llamada á sustentar nuevas y florecientes ciudades que transformarán la república engrandeciéndola en proporciones incalculables.*

Para ello debemos concentrar nuestros mayores recursos en el fomento de la marina que es el elemento destinado á realizar aquella transformación, dotando á la Escuadra, no sólo de los buques y del personal que le faltan, sino también y especialmente de los buques mixtos que han de poner en comunicación continua los puertos de la Patagonia con los centros actuales de población, y que sirviendo á la vez de transportes y de paquetes, derramarán en su trayecto la civilización y la vida en esas regiones”

El gobierno argentino indudablemente implementó esta política desprendiéndola de un excelente análisis estratégico. Identificó y valorizó sus intereses en la Patagonia. Apreció correctamente los otros actores que tenían intereses y diseñó muy bien su maniobra.

En todo su devenir histórico como Estados independientes, hasta en la actualidad, Argentina y Chile, siempre recurrieron en su intenso interaccionar, a la recíproca influencia por medio del ejercicio del poder. Todo interaccionar entre naciones está basado en la mutua influencia. Las relaciones internacionales son políticas de poder. La política argentina procedió excelentemente bien recurriendo al uso del poder en un amplio espectro, fijándose el límite de no incursionar en el ámbito de la fuerza. Aun en los momentos de máxima tensión siempre existió, y finalmente prevaleció, esta opción por sobre el recurso a la violencia.

Argentina condujo este conflicto, implementando las políticas adecuadas a cada momento, transformándolas en acciones que le permitieron satisfacer todos sus fines. Buenos Aires siempre se mantuvo ejerciendo “persuasión” –o “*compellence*” como le llama Raymond Aron- sobre Chile, es decir impulsándolo con éxito a actuar –o dejar de hacerlo- de acuerdo con las conveniencias argentinas.

Asignar el éxito de la conducción de este conflicto a la circunstancia de la guerra del Pacífico, es decir, asegurar que Argentina aprovechó que Chile estaba aferrada en aquella guerra es casi temerario. Las maniobras en respuesta a la nueva concepción estratégica comenzaron años antes que Chile le declarara la guerra a Bolivia y estas maniobras se desarrollaron pese al mejor poder militar relativo que tenía Chile, en el que por supuesto ocupaba lugar destacado su aservado espíritu nacionalista, incrementado luego de sus últimas confrontaciones bélicas.

Para descartar esta postura, aunque no es el objeto en estudio, podríamos remarcar que mientras los países del Pacífico se encontraban en guerra con el reino de Isabel II la República Argentina se abstuvo de efectuar ningún movimiento hacia el sur, pese a que las escasas fuerzas navales chilenas estaban totalmente comprometidas enfrentando a la poderosa escuadra regia. La campaña al desierto, en 1879, fue planificada y se le asignaron los recursos antes que comenzara la guerra del Pacífico. El Tratado de 1881 fue firmado cuando Chile ya había vencido en esa guerra y se encontraba en una posición de fortaleza moral -exacerbación del patriotismo y sentido de victoria militar- y con un poder militar muy superior a la Argentina.

La ley N° 3.658, promulgada en 1897, que autoriza al Poder Ejecutivo a contratar la construcción de los primeros ferrocarriles patagónicos para que conecten los territorios de Neuquén, Chubut y Santa Cruz con puertos marítimos es una muestra de que el gobierno sólo manejaba la opción marítima para integrar esa región al país. Y en esa política interior el instrumento más idóneo y eficaz fue la Armada.

La reunión entre los Presidentes Roca y Errazuriz, en 1899, conocido como el “*Abrazo del Estrecho*”, fue el punto culminante de todo un largo interaccionar entre naciones con momentos de alta tensión pero que nunca llegaron al uso de la fuerza. Que dicha reunión se efectuara en un escenario marítimo, a bordo de un acorazado y con las escuadras dando un marco soberbio, es símbolo y síntesis de los roles de dichas instituciones en la relación entre ambos países.

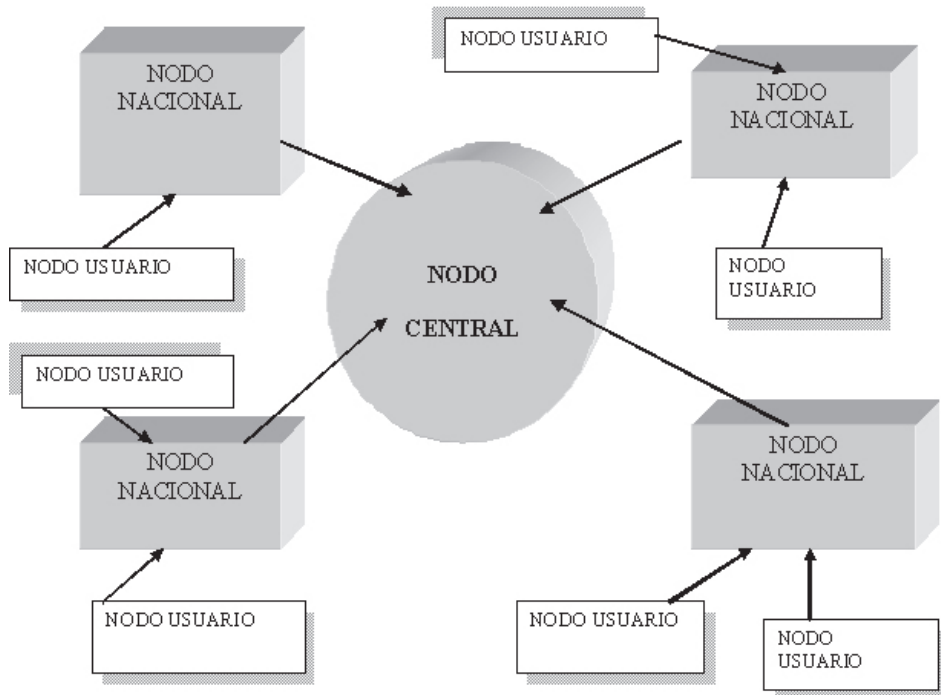
Como dijéramos en la Introducción este es un caso único en la historia política mundial. Un enorme territorio –continental y marítimo- equivalente en superficie a varios países europeos juntos, disputado por dos naciones, fue incorporado en su totalidad por una de ellas sin recurrir a la violencia. Y fue posible porque ...”*Un acertado y preponderante empleo del Poder Naval, como instrumento de gobierno, en los ámbitos de las políticas exterior e interior, permitió entre 1874 y 1892, la definitiva incorporación de la Patagonia a la República Argentina y el mantenimiento de la paz con Chile*”.

TRATADOS BILATERALES ARGENTINA-CHILE 1855/1890

TRATADO	FIRMA	APROBADO POR	EN VIGOR
Tratado de paz, amistad, comercio y navegación	Santiago, 30 de agosto de 1855	Ley 55	29 de abril de 1856
Protocolo relativo al arreglo de varias reclamaciones pendientes con la República de Chile	Buenos Aires, 14 de marzo de 1865	Decreto, 15 de marzo de 1865	
Convención para determinar y complementar algunas estipulaciones del Tratado del 30 de agosto de 1855	5 de abril de 1865	Decreto, 6 de abril de 1865	16 de mayo de 1865
Protocolo relativo a la mediación ofrecida por Chile en la guerra contra el Paraguay	Buenos Aires, 9 de octubre de 1866		
Protocolo de la conferencia relativa a la realización de un Convenio postal y un Convenio sobre extradición	Santiago, 3 de julio de 1869		
Convención postal	Santiago, 9 de julio de 1869	Ley 328	30 de mayo de 1870
Convención de extradición	Santiago, 9 de julio de 1869	Ley 330	
Protocolo de la conferencia para acordar el canje de publicaciones científicas y literarias	Santiago, 20 de mayo de 1870	Decreto, 10 de agosto de 1870	
Tratado de Límites (nombra arbitro el Rey de los Belgas)	Buenos Aires, 18 de enero de 1878		
Protocolo relativo al incidente de la barca francesa "Jeanne Amélie"	Buenos Aires, 21 de enero de 1878		
Protocolo de la primera conferencia de límites	Santiago, 5 de mayo de 1878		
Protocolo de la segunda conferencia de límites	Santiago, 6 de diciembre de 1878		
Protocolo de la tercera conferencia de límites	Santiago, 7 de diciembre de 1878		
Protocolo de la primera conferencia relativa a las controversias de límites	Buenos Aires, 17 de abril de 1879		
Protocolo de la segunda conferencia relativa a las controversias de límites	Buenos Aires, 12 de mayo de 1879		
Protocolo de la tercera conferencia relativa a las controversias de límites	Buenos Aires, 28 de mayo de 1879		
Convenio relativo a las controversias de límite	Buenos Aires, 3 de junio de 1879		
Protocolo de la cuarta conferencia relativo a las controversias de límites	4 de junio de 1879		
Protocolo por el que se estipula un proyecto de Tratado de arbitraje para dirimir las cuestiones de límites	Buenos Aires, 25 de junio de 1879		
Protocolo previo a la firma del Tratado de límites	Buenos Aires, 22 de julio de 1881		
Segundo protocolo previo a la firma del Tratado de límites	Buenos Aires, 23 de julio de 1881		
Tratado de límites	Buenos Aires, 23 de julio de 1881	Ley 1116	22 de octubre de 1881
Protocolo adicional al Tratado de límites	Buenos Aires, 15 de septiembre de 1881	Ley 1116	22 de octubre de 1881
Protocolo relativo al pago de los daños y perjuicios por la captura de la barca francesa "Jeanne Amélie"	Buenos Aires, 30 de mayo de 1885		
Protocolo relativo al asunto de la barca francesa "Jeanne Amélie"	Buenos Aires, 30 de junio de 1885	Decreto, 16 de julio de 1885	24 de julio de 1886
Convención sobre tráfico de ferrocarriles	Santiago, 17 de octubre de 1887	Ley 2221	2 de enero de 1888
Tratado de extradición	Santiago, 20 de agosto de 1888	Ley 3106	
Convenio para fijar la forma de ejecución del Tratado de 1881	Santiago, 20 de agosto de 1888	Ley 2488	11 de enero de 1890

Siguen, por supuesto, muchos más hasta nuestros días, pero decidimos citar hasta la fecha límite de este trabajo.

Asentamientos conocidos por el gobierno argentino en 1870



Asentamientos humanos extranjeros en 1874



Trazado de trenes en la Patagonia



Líneas férreas.

Mapa publicado por Bell and Daldy en 1862

La Patagonia no pertenece a ningún país)



Bibliografía

- AA.VV; *Sarmiento y la Marina de Guerra*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1963.
- ARAOZ, B, GOMEZ, S. y GONZALEZ LONZIEME, E.; *La Armada Argentina en Santa Cruz*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.
- ARGUINDEGUY, Pablo E.; *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina 1810-1970*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- ARON, Raymond; *Pensar la Guerra*, 2 volúmenes, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1987.
-; *Introducción a la Filosofía de la Historia*; Ed. Losada, Buenos Aires, 1946.
- BERGALLO, Jorge R.; *El uso del poder naval en la integración de la Patagonia*; Libro del 3er. Congreso de Americanistas, Buenos Aires, 2000.
-*Influencia estratégica del mar en el origen y desarrollo de la Nación*; Tesina de Maestría de relaciones internacionales, Universidad de Belgrano, 1992.
-*Aquella Armada en la Patagonia*; (Premio Luis Piedra Buena-1998), BCN, Buenos Aires, 1996.
-*Sarmiento y la Armada Argentina*; Revista EGN; Buenos Aires, 1988.
- BOOTH, Ken; *Las armadas y la política exterior* ; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1980.
- BURR, Robert; *By reason or force. Chile and the balancing of power in South America, 1830-1905*; University of California Press, Los Angeles, 1967
- CABLE, James; *The political influence of naval force in History*; St. Martin's Press Inc., New York, 1998.
- CISNEROS, Andrés; *Argentina: Historia de un éxito*; Documento de Trabajo.
- CORBETT, Sir Julian Stafford; *Some principles of maritime strategy*; Naval Institute Press, Annapolis, 1988.
- CORTÉS CONDE, R y GALLO, E.; *La formación de la Argentina moderna*, Paidós, Buenos Aires, 1967.
- DA ROCHA, Augusto; *Leyes nacionales clasificadas y sus decretos reglamentarios*; Ed. La Facultad, Buenos Aires, 1937.
- ESCUDÉ, Carlos y CISNEROS Andrés; *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas*, GEL, Buenos Aires, 2000.
- ETCHEPAREBORDA, Roberto; *Historia de las Relaciones Internacionales Argentinas*; Pleamar, Buenos Aires, 1978.
- FERNS, H. S.; *Britain and Argentina in the nineteenth century*; Clarendon Press, Oxford, 1960.
- FLORIAN C. y GARCIA BELSUNCE, C; *Historia Política Argentina Contemporánea (1880-1983)*; Alianza, Buenos Aires., 1988.
-; *Historia de los argentinos*; 2 tomos, Ed. Larousse, Buenos Aires, 1992.
- FRAGA, Rosendo; *La Política Defensa Argentina, a través de los mensajes presidenciales al Congreso 1854-2001*; Instituto de Historia Militar Argentina, Buenos Aires, 2002.
-*Síntesis histórica de los países*; Documento de Trabajo.
- FRASER, Niall M. y HIPEL, Keith W.; *Conflict Analysis: Models and Resolutios*; North-Holland, Amsterdam, 1984.
- GRAHAM-YOLL, Andrew; *The forgotten colony*; L.O.L.A., Buenos Aires, 1999.
- GRAY, Colin S.; *War, peace and victory*; Simon & Schuster, New York, 1990.
-; *Weapons don't make war*; University of Kansas Press, 1993.
- HARE, Paul A.; *Social interaction as drama: aplicaciones from conflict resolution*; Sage, Beverly Hills, 1985.
- HARTMANN, Frederick; *Las relaciones internacionales*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1986.
- HEXTER, J.H.; *Doing History*; Indiana University Press, Bloomington, 1971.
- HOLLENBACH, J.W.; *Jeune École*; Canadian Forces Command and Staff College, Toronto, 1984.
- LABOURDETTE, Sergio D.; *El poder – Hacia una teoría sistémica*; Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1984.
-; *“Política y Poder”*; A Z Editora, Buenos Aires, 1993
- LASSWELL, H. y KAPLAN, A.; *Power and Society*, Yale University Press, New Haven, 1950.
- LOTTINVILLE, Savoie; *The Rethoric of History*; University Oklahoma Press, Norman, 1990.

- MAINWARING, Michael; *From Falklands to Patagonia: the story of a pioneer*, Allison and Busky, London, 1983.
- Mc LUHAN, Marshall; *The medium is the message*; Bantan, New York, 1967.
- MENENDEZ, Rómulo; *Las conquistas territoriales argentinas*; Círculo Militar, Buenos Aires, 1982.
- NAVARRO FLORIA, Pedro; *Historia de la Patagonia*; Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1999.
- NEUSTADT, R y MAY E. ; *Los usos de la historia en la toma de decisiones*; GEL, Buenos Aires, 1986.
- NORTHEDGE, F.S. ; *El uso de la fuerza en las relaciones internacionales*; Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1978.
- PFEFFER, Jeffrey; *Managing with power*; Havard Business School Press, Boston, 1992.
- RIPA, Julián; *Inmigrantes en la Patagonia*; Marymar, Buenos Aires, 1987.
- ROSKILL, S.W.; *The strategy of Sea Power*; J. Goodchild Publishers, 1986.
- SAN ROMAN, Cristina; *Roca y su tiempo*; CEAL, Buenos Aires, 1983.
- VAIRO, Carlos P.; *Ushuaia*; Zagier and Urruty Publications, Ushuaia, 1998.
- WALTZ, Kenneth N.; *Teoría de política internacional*; Editorial G.E.L., Buenos Aires, 1988.
- ZEBALLOS, Estanislao; *La Diplomacia Desarmada*; Eudeba, Buenos Aires, 1973.

