

# HISTORIAS DE BARCOS Y FÓSILES

Sergio F. Vizcaíno (\*)

Probablemente el siglo XIX presenta el apogeo de la historia de las expediciones terrestres y marítimas. La revolución industrial fue el combustible que alimentó la flama del espíritu expansionista, colonialista e imperialista que había caracterizado a las potencias europeas prácticamente por cuatro siglos. Debido a la creciente ambición de extender los horizontes culturales que propiciaban los imperantes ideales de progreso y expansión de la razón, por un lado, y la fuerte demanda de materias primas y de nuevos consumidores, por el otro, los estados más poderosos buscaban nuevos territorios para aprovechar sus recursos y sus poblaciones. En esas expediciones los naturalistas cumplían el doble papel de recoger información que permitía ampliar el conocimiento y, al mismo tiempo, alimentar el desarrollo de nuevos productos y procedimientos industriales, favoreciendo el crecimiento mercantil.

Los fósiles que prometían contar la historia remota de la vida en una tierra que fascinaba se contaban entre los múltiples intereses que acicateaban la imaginación de los naturalistas que, tras un largo periplo por mar, llegaban a las costas

americanas. Lo que sigue es una selección de historias que involucran a algunos de esos cazadores de fósiles, sus presas y los barcos en los que navegaron.

## **El HMS *Beagle* y Charles Darwin**

Después de la batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805), la Armada Real inglesa se encontró con un período de relativa tranquilidad transcurrido un cuarto de siglo de contiendas marítimas. Así, debió justificar su existencia y poderío dedicándose a la construcción de un gran número de pequeños buques destinados a la defensa costera, la lucha contra la piratería, la búsqueda de informaciones militares como la cartografía y, quizás para terminar de cumplir su objetivo, a la exploración científica.

El tipo de buque más difundido fue el "Bergantín de 10 cañones", en realidad una mezcla de pequeño buque mercante y de guerra de 30 m de eslora, 8 m de manga y 4 m de calado y armado con ocho cañones de corto alcance y dos de largo alcance. De más de un centenar construido, probablemente el más popular fue el HMS *Beagle*, botado el 11 de mayo de 1820. En 1826, zar-

*"Este mar es hoy una patria de soledades compartidas, las olas se alzan como bosques extraños mecidos por el viento... Hasta los barcos nuevamente se desgarran en lentos caminos de sal, buscando sus senderos en el fugaz olvido de la niebla intermitente..."*

**Alberto García Calderón**  
*Guía triste de Mar del Plata*





**Fig. 1.** Famoso dibujo titulado "HMS *Beagle* en el estrecho de Magallanes". Mark sostiene que el título podría ser erróneo por cuanto el paisaje se asemeja al del oeste de Usuahia y la pequeña embarcación parece una canoa yagana, por lo que indicaría el Canal de Beagle.

pó en su primera misión a América del Sur, y recorrió la Patagonia y Tierra del Fuego bajo el comando de Pringles Stokes y contando entre sus oficiales a un joven y promisorio aristócrata de 21 años, el Teniente Robert Fitz Roy (1805-1865), quien tuvo que asumir el comando de la nave dos años después, cuando su Capitán se suicidó frente a la costa de Tierra del Fuego.

Una vez de regreso a Plymouth, Inglaterra, al entonces Capitán Fitz Roy se le encomendó la tarea de circunnavegar el globo cartografiando especialmente las costas de América del Sur en un viaje que debía durar dos años. Para tal fin, el *Beagle* fue acondicionado con esmero. Su cubierta fue elevada 45 cm, lo que aumentó el espacio bajo cubierta, se le agregó un palo mesana y sus velas reconvertidas de manera que se hizo más maniobrable.

Es bien conocido que Fitz Roy reclutó a Charles Darwin (1809-1882) como naturalista a bordo del *Beagle* y que el viaje duró no dos, sino cinco años, en los que Darwin hizo superiores esfuerzos por pasar la mayor parte posible en tierra, debido a lo penosa que le resultó la travesía inicial del Atlántico. Pero

esta avidez de trabajar en tierra también le dio la posibilidad de encontrar y recolectar numerosos fósiles que, como el resto de los ejemplares que coleccionaba, fueron embalados y enviados a Inglaterra para su estudio por Richard Owen, el más famoso anatomista inglés del momento, quien trabajaba en el Museo Hunteriano del Real Colegio de Cirujanos de Londres y que posteriormente se transformó en adversario del pensamiento evolucionista.

Darwin colectó sus mamíferos fósiles de América del Sur durante el invierno de 1833 a unos 600 km de Buenos Aires, en las proximidades de Bahía Blanca, "la puerta a la Patagonia", y en otros recorridos posteriores por Uruguay, la región pampeana y, muy puntualmente, en la Patagonia. Se trataba de restos de varios representantes del grupo de los Xenarthra (= Edentata) como los grandes perezosos terrestres *Megatherium* y *Myloodon* y los gliptodontes, *Toxodon*—un Notoungulata, aunque entonces se pensó que se trataba de un roedor de la talla de un hipopótamo—, un mastodonte, *Macrauchenia*—un Litopterna que en ese tiempo se identificó como

un guanaco gigante— un caballo extinguido y roedores, entre ellos uno de mayores dimensiones que un capibara. Entre tanto, Darwin se entrevistó con el General Juan Manuel de Rosas a orillas del río Colorado y fue testigo del sitio de Buenos Aires por las tropas rosistas.

Continuando con los mamíferos fósiles sudamericanos, en un artículo anterior en la Revista MUSEO nº 19 comentamos el efecto que tuvieron sobre el pensamiento de Darwin, revelándole que el estudio de la relación entre las formas extinguidas y las vivientes en un mismo continente arrojaría más luz sobre la aparición y desaparición de los seres orgánicos sobre la Tierra que cualquier otro hecho. También le hicieron sospechar que la transmutación de las especies en gran escala no era vertical, sino un árbol evolutivo de ramas asimétricas.

El tercer y último viaje del *Beagle* fue efectuado entre 1837 y 1843 bajo el comando de John Wickman y el Primer Teniente John Stokes, quienes habían servido a bordo del *Beagle* durante el viaje anterior. A su retorno, el *Beagle* habría pasado a servir en el Servicio Aduanas de Inglaterra con el fin de perseguir a los contrabandistas en la costa del condado de Essex, al sudeste de Inglaterra. Finalmente, fue retirado del servicio de alta mar quedando atracado como oficina flotante en el río Roach del mismo condado. Se sabe que el *Beagle* fue subastado y desguazado alrededor de 1870, despojando al barco de la superestructura y dejando en el lugar sólo las partes que quedaban situadas por debajo de la línea de flotación, por lo que no habría parte alguna sobreviviente. Sin embargo, una noticia difundida por la BBC en febrero de 2004 da cuenta de que el legendario HMS *Beagle* que llevaba un siglo desaparecido, habría sido encontrado en las costas de Essex, por un grupo de arqueólogos





Fig. 2. Combate de la Vuelta de Obligado, óleo de Ulderico Todo.

marinos de la Universidad de St. Andrews, Escocia.

### El HMS *Philomel* y el Capitán Sullivan

Entre los animosos camaradas con los que Darwin compartió los cinco años del periplo del *Beagle*, se encontraba el joven oficial Bartholomew James Sullivan (1810-1890). Años después, Sullivan comandaba el HMS *Philomel* en expedición a las Islas Malvinas. En la primera semana de enero de 1845 Sullivan ordenó que el *Philomel* anclara en la boca del río Gallegos para reaprovisionarse de agua dulce antes de enfrentar el cruce del Atlántico hasta las Malvinas.

Mientras la tripulación se entregaba a esta tarea, Sullivan desembarcó aproximadamente 20 kilómetros río arriba interesado en las espectaculares barrancas que flanquean el río por la margen norte. Recordando el entrenamiento recibido de parte de Darwin, Sullivan colectó varios ejemplares de bloques caídos y confeccionó un perfil detallando sus observaciones geológicas. Sullivan despachó todo el material recogido y copias de sus notas a Darwin y éste se lo derivó Richard Owen. Entre los ejemplares se contaban lo que Owen describió

como tipos de *Nesodon imbricatus* y *Nesodon sullivanii*, el segundo en honor a su colector (años después Ameghino lo consideraría como sinónimo del primero, por lo que Sullivan se quedó sin su merecido homenaje).

Durante ese mismo año, el representante inglés, Williams Gore Ouseley, y el francés, barón Deffaudis, iniciaron conversaciones con el Gobernador de Buenos Aires, Gral. Juan Manuel de Rosas reclamando la libre navegación de los ríos. Como no tuvieron éxito ordenaron la intervención de la escuadra anglo-francesa. Ésta se apoderó de los buques de guerra argentinos, al mando del almirante Brown, que bloqueaban la ciudad de Montevideo y procedió al bloqueo riguroso del puerto de Buenos Aires y en noviembre comenzó el avance por el río Paraná. En la escuadra se encontraba el *Philomel*, comandado por Sullivan.

Rosas le encomendó al general Lucio Mansilla impedir el avance de las fuerzas invasoras por el río Paraná. Para ello, éste procedió a formar, en el paraje llamado Vuelta de Obligado, al norte de San Pedro, una línea de atajo con 24 buques mercantes unidos por gruesas y fuertes cadenas, defendida por el

bergantín *Republicano* en la orilla opuesta, ocho cañoneras y varios lanchones armados, además de las baterías en la costa. El lugar fue elegido por formar un pronunciado recodo de aproximadamente 700 m de ancho que dificulta la navegación a vela.

Al amanecer del 20 noviembre de 1845 los agresores iniciaron el ataque y cuando la munición de los defensores se terminó, comenzó la operación de desembarco. Cuando los infantes de marina de Sullivan llegaron a tierra fueron recibidos con una carga de bayoneta y obligados a retroceder, a pesar de la metralla enemiga de los anglo-franceses, que diezmaba a la infantería argentina. Cayó, finalmente, Obligado y Sullivan tomó la bandera de la batería argentina. La misma que devolvería treinta y ocho años después.

En los años siguientes Sullivan le insistió a Darwin para que éste intercediera ante el Almirantazgo para generar una nueva expedición que colectara en la zona. Probablemente Sullivan volvió al río Gallegos entre 1948 y 1951 y realizó nuevas colecciones, cuando viajó a las Islas Malvinas por iniciativa particular. La insistencia de Darwin y Sullivan tuvo su premio y en marzo de 1863, Sullivan junto a su hijo James Young

## Carta archivada en el Consulado Argentino de Londres:

"Habiendo recibido hoy día 26 de octubre de 1883 por mí, Alberto A. de Guerrico, cónsul general de la República Argentina en Inglaterra, Irlanda y sus colonias, el siguiente documento, y para que conste, lo inserto en este protocolo siendo copia fiel y exacta de su original que queda en archivo general de este consulado general": En la batalla de Obligado en el Paraná, el 20 de noviembre de 1845, un oficial que mandaba la batería principal, causó la admiración de los oficiales ingleses, que nos hallábamos más cerca de él por la manera como animaba a sus hombres y los mantenía en sus puestos al pie de los cañones durante un fuerte fuego cruzado bajo el cual esta batería estaba más especialmente expuesta. Por más de seis horas se paseó por el parapeto de la batería exponiendo su cuerpo entero sin otra interrupción que cuando de tiempo en tiempo ponía el mismo la puntería de un cañón. Por prisioneros heridos de su regimiento supimos después que era el coronel Rodríguez, del Regimiento de Patricios de Buenos Aires. Cuando todos los artilleros estaban muertos o heridos hizo maniobrar los cañones con soldados de su regimiento de infantería hasta que el combate estuvo casi terminado, perdiendo 500 muertos y heridos, de 800 que lo componían. Cuando los marineros y soldados ingleses desembarcaron a la tarde y tomaron esa batería, él con los restos de su regimiento solamente, y sin otro recurso de las

fuerzas defensoras, mantuvo su situación en retaguardia a pesar del fuerte fuego cruzado de todos los buques que por entre los bosques que se hallaban detrás de la batería y fue el último en retirarse. La bandera de la batería que tan noblemente había defendido fue arriada por unos de los hombres a mi mando y me fue dada por el oficial inglés de mayor rango, capitán Hotham. Al ser arriada la bandera cayó sobre los cuerpos de algunos de los caídos y fue manchada de sangre. He visto últimamente que la bandera de un regimiento inglés que se halla en poder de una familia argentina desde 1807, ha sido restituida al regimiento, por esa familia. Deseoso de seguir ese ejemplo quiero restituir al coronel Rodríguez si vive, o si no al Regimiento de Patricios de Buenos Aires si aún existe, la bandera bajo la cual y en la noble defensa de su patria cayeron tantos de los que en aquella época los componían. Si este coronel Rodríguez ha muerto, y si el regimiento no existe más, yo pediría a cualquiera de los miembros sobrevivientes de su familia que acepten en recuerdo suyo y de la muy brava conducta de él, de sus oficiales, y de sus soldados en Obligado. Los que nos habíamos batidos contra él y habíamos presenciado su abnegación y bravura, tuvimos grande y sincero placer al saber que había salido ileso hasta fin de la acción. B.J. Sullivan. Almirante".

Falkland y el naturalista Robert Oliver Cunningham, volvieron a recoger fósiles en las barrancas del río Gallegos. El material le fue enviado al "Bulldog de Darwin" Thomas Henry Huxley, quien, asombrado por la singularidad de los restos, señaló "What a wonderful assemblage of beasts seems to have been in South America" ("Qué conjunto de bestias tan maravilloso parece haber habido en América del Sur"; traducción del autor) y los derivó al sucesor de Owen como curador del Real Colegio de Cirujanos, William Henry Flower, quien describió *Homalodotherium cunninghami*. Los materiales de Sullivan no fueron ubicados nuevamente desde la destrucción del Real Colegio de Cirujanos durante los bombardeos de 1941, aunque aparentemente Flower ya se lamentaba de no encontrarlos.

### El Transporte *Villarino* y Carlos Ameghino

Siendo Naturalista Viajero del Museo de La Plata, Carlos Ameghino (1865-1936) llegó por primera vez



Fig. 3. Transporte *Villarino*, acuarela de Emilio Biggerri.

a Santa Cruz en 1887 enviado por el Director del Museo, Francisco P. Moreno, para recorrer las orillas del río Santa Cruz y coleccionar mamíferos fósiles en las localidades descubiertas por el mismo Moreno en 1877. Este viaje inició una memorable gesta de estudios geológicos y de recolección de fósiles en la Patagonia, por parte de Carlos Ameghino en los siguientes quince años.

Carlos llegó a Río Gallegos, todavía no declarada entonces capital del Territorio de Santa Cruz, a bordo del transporte *Villarino*, una nave aparentemente así bautizada en homenaje al marino español

Basilio Villarino (1741-1785) quien entre 1779 y 1785 efectuó la primera exploración de los ríos Negro y Limay, descubriendo la isla de Choele Choel en 1782 y que murió en una revuelta con los indios a orillas del Sauce Chico, en cercanías de Sierra de la Ventana.

El transporte *Villarino* era un vapor con casco de hierro con aparejo de bergantín goleta recordada en los anales navales de la Argentina por varias razones. Originalmente alistado en Liverpool en 1880, realizó su primera singladura a Boulogne-sur-Mer, Francia, para repatriar los restos del General José



de San Martín, llegando a Buenos Aires el 28 de mayo. Tuvo su bautismo de fuego en la revolución ese mismo año y en diciembre el Presidente Julio A. Roca firmó el decreto que lo designó como paquete de la carrera a Bahía Blanca y Patagones y, posteriormente, a toda la costa atlántica patagónica hasta Tierra del Fuego. Se originó así la línea de Transportes Navales que permitió el establecimiento de colonias y poblados. Debido a las tremendas extensiones y dificultades del tránsito terrestre, en aquellos tiempos, Transportes Navales era la única forma de abastecer de elementos básicos a la región, transportando mercaderías, medicinas, combustibles, pasajeros y noticias. Incluso está ligado a la fundación de Río Gallegos al participar en la instalación, en diciembre de 1885, de la Sub Prefectura Marítima que dio origen a la ciudad. Después de innumerables navegaciones por las costas patagónicas, el *Villarino* encontró su fin cuando una tormenta lo arrojó a las restingas de la Bahía Camarones en la costa de la Provincia de Chubut el 16 de marzo de 1899, afortunadamente sin pérdida de tripulantes. Actualmente, el sitio es uno de los preferidos por los buzos deportivos, quienes según las condiciones pueden avistar la caldera y las cuadernas del casco naufragado. Pero no es éste el único recordatorio que tenemos del transporte *Villarino*. En la Avenida Gales de Puerto Madryn se exhiben la hélice y otras partes recuperadas del naufragio al pie del Monumento al Libertador Don José de San Martín. También está inmortalizado en el escudo de Río Gallegos diseñado por Jorge Rodríguez Nelly.

Volviendo a Carlos Ameghino, mucho se ha hablado ya sobre sus legendarias campañas patagónicas, el tremendo equipo que conformaban con su hermano Florentino y su aporte a la geología y paleontología

sudamericanas. Nos referiremos aquí al evento que lo relacionó a Sullivan y los fósiles llevados a bordo del *Philomel*.

Estando ya los hermanos distanciados del Museo de La Plata por sus diferencias con Moreno, en el viaje realizado en Santa Cruz entre el 1º de junio de 1890 y el 20 de julio de 1891, hizo una rápida excursión desde Puerto Gallegos hasta la Cordillera y de regreso exploró la margen izquierda del río Gallegos y diversas zonas próximas a su desembocadura. Esta segunda parte de la expedición no fue casual, ya que los Ameghino conocían los hallazgos de Sullivan y hacía tiempo que esperaban la oportunidad de estudiar el lugar y coleccionar más fósiles. La realidad es que cuando en 1890 Carlos conoció el lugar donde había coleccionado Sullivan no quedó muy impresionado, a pesar del sorprendente hallazgo para esas latitudes de los primeros restos fósiles de monos. Pero su visita derivó en el descubrimiento de localidades sobre la costa atlántica que han provisto fósiles de vertebrados continentales del Mioceno Temprano. Por su cantidad y calidad resultaron cruciales para entender la anatomía de los linajes de vertebrados que evolucionaron en América del Sur durante la etapa del aislamiento geográfico de otras masas continentales, e inspiraron e influyeron sobre numerosos paleontólogos hasta la actualidad. Dejamos el relato del descubrimiento a manos del propio Carlos, reproduciendo párrafos de la carta que le enviara oportunamente a su hermano Florentino. (Ver recuadro 2)

### **La corbeta *Uruguay* y Otto Nordenskjöld**

Nils Otto Gustav Nordenskjöld (1869-1928) fue un explorador polar sueco con un doctorado en geología de la Universidad de Upsala. Entre 1901 y 1903 lideró una expedición

antártica que en febrero de 1902 arribó a la Isla Cerro Nevado, cercana a la costa oriental de la Península Antártica. Allí el grupo, constituido por seis científicos suecos más y el marino argentino José María Sobral, se aprestó a pasar el invierno mientras el barco que los trasladó, el *Antarctic* comandado por el Capitán Larsen, regresaba a las Islas Malvinas. El plan era que el *Antarctic* regresara a buscar a Nordenskjöld y su gente el verano siguiente. Las investigaciones realizadas en ese lapso fueron mayormente geográficas, alcanzado el punto más austral registrado hasta el momento y realizando observaciones geológicas y magnéticas.

El verano de 1903 pasó sin recibir noticias de Larsen y el *Antarctic*. Es que al intentar recuperar a los expedicionarios, el *Antarctic* quedó atrapado en el hielo, el cual eventualmente rompió el casco, obligando a Larsen y su tripulación a invernar en un improvisado refugio de piedras en la Isla Paulet. Ante la perspectiva de afrontar un nuevo invierno en la Antártida, el grupo de Nordenskjöld se reaprovisionó con carne de focas y pingüinos y prosiguió con las investigaciones. Se destacan especialmente los descubrimientos paleontológicos realizados en la Isla Marambio (Seymour), que incluyen una diversidad de invertebrados, pingüinos y de hayas australes. La importante colección de pingüinos fósiles realizada se halla depositada en el Museo Sueco de Historia Natural (*Naturhistoriska riksmuseet*), en Estocolmo, e incluye una especie que alcanzó más de 1,5 metros de altura y aproximadamente 100 kg de masa corporal que fue bautizada *Anthropomys nordenskjöldi* en honor al explorador. El sorprendente hallazgo de hayas australes eventualmente contribuyó a la comprensión de las antiguas relaciones geográficas de la Antártida con los otros de los continentes australes, América del

## Señor don Florentino Ameghino. La Plata.

Querido hermano:

En una fechada en Río Gallegos en los últimos días del mes de Diciembre pasado, que no sé si habrás recibido, te anunciaba que me encontraba en aquella con objeto de explorar los yacimientos fosilíferos clásicos de la boca de Río Gallegos, que tanto tiempo hace deseábamos conocer, y ahora, encontrándome de regreso de aquel viaje y de otro más reciente, los dos de resultados excepcionalmente fructíferos, paso a decirte algo de los principales objetos obtenidos.

El itinerario observado en la segunda expedición (contando como primera la de que ya te di cuenta desde Río Gallegos en la carta arriba mencionada) es absolutamente el mismo que te anunciaba: desde Guaraike siguiendo toda la ribera del Gallegos hasta el cabo y de ahí toda la costa atlántica hasta la boca del Coyle, que ya conocí en un viaje anterior.

Las barrancas del río Gallegos, contrariamente a lo que yo esperaba, no han suministrado gran cosa a causa, principalmente, de las dificultades que se experimentan para recorrer aquellas escarpas casi siempre inaccesibles, siendo para mí realmente sorprendente que se hayan descubierto en estos parajes, hace tantos años, los restos del Homalodontotherium y los Nesodontes, animales por demás escasos en estas formaciones. Con todo, a fuerza de constancia, he podido conseguir acá algunas piecitas regulares...

Pero el objeto más interesante recogido aquí es una pequeña mandíbula inferior con dientes, de un animal que desde el primer momento no pude referir a ninguno de los conocidos, teniéndome intrigado hasta de mi último viaje, en que recién pude interpretar, no sin sorpresa, verdadera significación: se trata, nada menos, que de los primeros vestigios de monos fósiles conocidos de la República...

Pero si Gallegos no ha satisfecho del todo mis esperanzas, en la costa del mar, entre Gallegos y Coyle, he descubierto un yacimiento que, por su riqueza y disposición, no vacilo en declararlo el más importante examinado hasta este en Patagonia, y en donde he recogido piezas verdaderamente soberbias, como en seguida podrás cerciorarte.

Este yacimiento se encuentra ubicado en la playa del mar, frente al paradero indio de Corrigenkai, algo más cerca de la boca del Coyle. La gran particularidad de este notable yacimiento es la de encontrarse debajo del nivel de las aguas marinas, en una disposición absolutamente igual al de Monte Hermoso, y por tanto sólo reconocible en baja marea. Desgraciadamente, en este viaje no he podido examinarlo sino en parte, porque las mareas de esa época del año eran pequeñas, no dejando a descubierto más que una mínima parte de la playa, y eso durante un corto espacio de tiempo, que apenas permitía trabajar. Por esto había resuelto hacer un segundo viaje a la misma región, para las grandes mareas de equinoccio en el mes de Marzo, porque entonces las aguas del mar se retiran a mucha distancia, dejando más playa en donde buscar y más tiempo para trabajar; pero desgraciadamente, habiendo salido con ese destino a principios del mes pasado, me vi obligado a regresar bien pronto a causa de una enfermedad que me afectó en medio del campo y me tuvo casi un mes en cama, imposibilitado para trabajar y aún para caminar, viéndome obligado tan luego como me encontré algo restablecido y pude montar a caballo, a regresar a ésta para sanar del todo. Fué un tremendo reumatismo en la cintura (ciática), efecto, sin duda, de mojaduras y de la mala vida pasada, pero ahora, felizmente, ya me encuentro bueno y puedo de nuevo emprender mis trabajos...

Y basta, por ahora, de fósiles, que sería nunca concluir, y que me tienen ya casi aburrido, y vamos a hablar de otras cosas. (N del A: a pesar de ello vuelve a dedicar varios párrafos a los fósiles)...

La carta que dices me escribiste a últimos de Octubre por pasajeros de Punta Arenas no la he visto, habiéndose seguramente extraviado, lo que debía de suceder, una vez que estoy cansado de decirte, carta tras carta, cómo es necesario que me dirijas las cartas cuando escribas via Punta Arenas. Y para que no sea posible que vuelvas a olvidarlo, voy a ponerlo a continuación por última vez...

El cajón de tiros y municiones lo conseguí en Gallegos, donde efectivamente había sido desembarcado.

Como ves, hasta este momento he dedicado todo mi tiempo a explorar los yacimientos de la costa al Sur de Santa Cruz y he hecho esto teniendo en vista que estos eran los más accesibles a los empleados de Moreno, que por momentos se decía debían de llegar. Pero más todavía por el temor que tenía hasta ahora de explorar los del interior del territorio, a causa de la gavilla de ladrones de animales que han establecido sus reales en estos campos, dejando casi de a pie a los mismos indios cazadores. Ahora parece que este inconveniente ha desaparecido pues hace más de un mes que no se tienen noticias de robos de caballos, probablemente porque se han concluido; y es por esto que dentro de pocos días voy a tratar de hacer una entrada hacia la cordillera, a una región totalmente desconocida de los coleccionistas.

Como ves, no pierdo el tiempo; y si no he hecho o no hago más, es porque materialmente no puedo. Este invierno pasado he tenido que ponerme yo mismo a hacer las malditas petacas, que me han costado más trabajo de lo que valen, pero que al fin sirven tan bien y mejor que las más artísticas hechas en La Rioja y San Luis (porque éstas no las tengo), pues que sin ellas el trabajo que estoy haciendo sería poco menos que imposible.

Espero sin falta y a la brevedad instrucciones tuyas para este invierno, si debo quedar o bien regresar con la mulada al Chubut.

En Santa Cruz todavía quedan intactos los yacimientos del interior. Todo no se puede hacer al mismo tiempo.

Aquí, por ahora, concluyo; porque temo no acabar nunca. Tanto tengo, que decir. Y lo único que me queda (es) recomendarte que me escribas toda vez que tengas ocasión, y dámele recuerdos a mamá, a Juan, Leontina, etc. Este invierno iré yo, porque ya estoy harto de Patagonia, sin que eso quiera decir que dejaré las expediciones, que volveré a emprender, si hay necesidad.

Tu hermano.

Carlos Ameghino





Fig. 4. Corbeta *Uruguay*, pintura de Emilio Biggeri.

Sur y Australia.

Más tarde ese año, Larsen y Nordenskjöld se encontraron providencialmente en Bahía Esperanza. Mientras tanto, la falta de noticias de los exploradores resonaba en los medios científicos y conmocionaba a la opinión pública y se iniciaron comunicaciones entre los gobiernos de Suecia y la Argentina. Se sostiene que el entonces Director del Museo de La Plata, Francisco Pascasio Moreno sugirió la posibilidad de organizar una expedición de rescate desde la Argentina. El tiempo corría ya que el país no tenía naves preparadas para enfrentar las aguas antárticas, pero la iniciativa y capacidad de trabajo, característica de aquellos tiempos, logró que se acondicionara en tiempo récord una ya existente.

La elegida fue la corbeta *Uruguay*, que llevaba en servicio casi treinta años. Construida en Liverpool, Inglaterra, a su llegada a la Argentina formó parte de la denominada "Armada de Sarmiento". Ésta estaba constituida por cuatro bombarderas, dos monitores y dos cañoneras motoveleros, contándose la *Uruguay* entre estas últimas debido a su armamento y propulsión a máquinas, más la auxiliar de las velas. La flota era considerada moderna y con un considerable poder de fuego, aunque por sus características era una armada fluvial con capacidad oceánica restringida.

Cuenta Fernando Murillo que en su llegada al país, en agosto de 1874, los actos revolucionarios de Mitre sumaron la toma por las armas de la cañonera, finalizando el episodio con la entrega de la misma a las fuerzas leales.

Entre las modificaciones realizadas para intentar el rescate se reforzó el casco, se quitaron los apéndices externos, se reemplazó la máquina propulsora de mayor potencia, se colocaron mamparos estancos, se agregó calefacción y un pañol para cargas de explosivos a utilizarse en los hielos.

En noviembre de 1903, la corbeta *Uruguay* al mando del capitán Juan Irizar hace contacto finalmente con Nordenskjöld y Larsen. Tras el glorioso rescate de la expedición de la tripulación del *Antarctic*, la *Uruguay*, llegó a Buenos Aires el 2 de diciembre de 1903. La *Uruguay* fue radiada de servicio en 1927, designada Buque Museo por Decreto Presidencial en 1955, declarada Monumento Histórico Nacional en 1967. Desde 1972 se encuentra en el puerto de Buenos Aires amarrada en Puerto Madero donde su visita está abierta al público.

### A modo de homenaje

Estas son algunas historias de barcos y fósiles, pero seguramente no todas. La selección responde simplemente al interés del autor puesto que los caminos de la investigación en paleontología lo llevaron a estudiar fósiles que aquellos naturalistas colectaron y, eventualmente, a realizar trabajo de campo en los mismos remotos lugares. En algunas oportunidades, el investigador sensible trata de tomar conciencia

de las vivencias de aquellos pioneros y de entender el contexto en el que desarrollaron sus actividades, para así valorar mejor sus logros. Lo que nunca podrá ser es volver a embarcarse en aquellas memorables naves. Vaya esta personal recopilación a modo de homenaje a esos barcos que tantos fósiles ayudaron a coleccionar.

\* *División Paleontología Vertebrados, Museo de La Plata. Paseo del Bosque s/n, B1900FWA La Plata / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).*

#### Lecturas sugeridas

- Ameghino, F.** 1913-1936. Obras completas y correspondencia científica de Florentino Ameghino. 24 volúmenes. Torcelli, A. (Ed.), Taller de impresiones oficiales, La Plata.
- Darwin, Ch.** 1989 (1839). *Voyage of the Beagle*. Journal of Researches. Penguin Books Ltd., 432 pp.
- De Iuliis, G., S.F. Vizcaíno, R.A. Farina & M.S. Bargo.** 2005. El legado del megaterio. MUSEO 3:31-36.
- Marks, R.L.** 1994. Tres hombres a bordo del Beagle. Vergara, J. (Ed.), Buenos Aires.
- Simpson, G.G.** 1984. *Discoverers of the lost world*. Yale University Press, pp. VIII + 222. New Haven and London.
- Toscano, J.L.** 2006. El HMS Beagle, el capitán Fitz Roy, el naturalista Darwin. ¡Una amalgama perfecta! Boletín del Centro Naval 813: 129-134.
- Uzal, F.H.** 1973. Obligado, la batalla de la soberanía. Editorial Moharra, Buenos Aires, 226 pp.