

MEMORIA

DE LA

GOBERNACIÓN

DE

TIERRA DEL FUEGO



BUENOS AIRES

2226. — Imprenta «La Universidad» de J. N. Klingelfuss y C^a, Venezuela 684.

MDCCCXCI

USHUAIA, Abril 15 de 1891.

SEÑOR MINISTRO:

Hace un año que, por decreto gubernativo, me hice cargo de la gobernación de Tierra del Fuego, de esa región limítrofe y feráz del territorio argentino, en la que no se ha hecho sentir de una manera vigorosa la acción eficiente de los poderes públicos, sin duda á consecuencia de la actitud poco perseverante, aunque siempre honrada y llena de buena intención, de los funcionarios á quienes se cometi6 la árdua tarea de revelar al pais y al mundo las riquezas que encierra en su seno y las industrias que son adaptables en aquella fértil zona, ofreciendo seguridades halagüeñas de ámplio y fácil desenvolvimiento y de lucro para los capitales empleados.

No es, señor Ministro, una fantasía, una quimera de mi espíritu emprendedor, creer, como creo, que la série de proyectos que he sometido al criterio ilustrado y á la decisión patri6tica de V. E., así como los pensamientos que he insinuado ad-verbum, tienden eficazmente á hacer conocer el territorio, á acrecentar su progreso y á consolidar, dentro de la ley, su porvenir.

La situación de un territorio como el que gobier-

no, en donde todo está por crearse, en donde recién empieza á desarrollarse el progreso; en una palabra: una región que ha permanecido olvidada del movimiento comercial é industrial, que en estos últimos años agitaba á todo el resto de la República, causando asombro general por el vigor con que se manifestaban todos sus adelantos, hacia extraño contraste, pues se trata de un país que abre sus ojos á la civilización en circunstancias que todas las demás partes del suelo argentino, ya han recibido la sávia fecundante del progreso, en sus múltiples y variadas manifestaciones.

Sin embargo, este territorio, no obstante los débiles esfuerzos que se han hecho para llevarlo á la senda de transformación que se iniciaba en algunas partes, aumentando su fuerza vital en otras, no merece recibir los cargos que se le puedan dirigir, pues sus condiciones actuales, en lo que se relaciona con el comercio y la industria, son el resultado natural del abandono injustificado en que ha vegetado esta región, y hasta diré, del terror con que se ha considerado á Tierra del Fuego, tanto entre nosotros, como en el extranjero.

Tierra del Fuego era el país de la desolación, árido y frío, que además de las inclemencias atmosféricas reunía elementos terribles, pues sus campos y montes eran recorridos por hordas de salvajes que la tradición representaba como seres feroces, refractarios al progreso, incapaces de recibir los menores rudimentos civilizadores, y que, por el contrario, en sus interminables correrías á través del territorio, no daban sinó pruebas reiteradas de sus instintos bárbaros, de sus marcadas inclinaciones á la ociosidad, y de sus vehementes deseos de independencia deleznable.

Esta opinión descansaba, como he dicho, puramente en la tradición, y la tradición, muchas veces, no es sino un mito; es la repetición de fábulas que se

trasmiten inconscientemente, y que á veces toman el carácter de verdad, por el tiempo, y por la costumbre, nada más.

Tierra del Fuego era un país desconocido hace muy poco tiempo. El hombre de iniciativa, el viajero experto, el explorador ilustrado no había dirigido sus miradas á esta región, solo cruzada de vez en cuando, por atrevidos obreros, que con el aliciente del oro que se decía abundante en sus costas, se habían lanzado en el interior del territorio, regresando siempre con resultados por lo general halagadores, con gran asombro de todo el mundo.

En estas condiciones estaba Tierra del Fuego, retirada por completo del camino de la civilización, hasta los primeros años de la última década, en que se iniciaron por el gobierno argentino algunas expediciones á las costas fueguinas, con la «Cabo de Hornos», y la «Paraná», más tarde.

En el primer buque iba una comisión científica encabezada por el malogrado oficial de la marina italiana, Sr. Santiago Bove; y después de los interesantes viajes de la «Beagle» y de la «Adventure», enviadas cincuenta años antes por el gobierno británico, es la primer expedición seria que se ocupó de Tierra del Fuego en ese largo periodo, pues la comisión que presidía el explorador Per-tuiset, que arribó á estas playas veinte años antes de Bove, era simplemente con un objeto de especulación comercial, sin horizontes prácticos y sin seriedad.

La cañonera «Paraná» no prestó otro servicio sinó instalar un mal faro, en parage inadecuado, en San Juan del Salvamento, isla de los Estados, y casas de madera en este punto y en Ushuaia, con destino á subprefecturas.

No obstante la importancia del viaje de la «Cabo de Hornos», en sus relaciones con las ciencias físico-

naturales. Tierra del Fuego no fué descrita, ni siquiera recorrida por su interior. La comisión científica que montaba ese buque, concretó sus trabajos á estudios puramente de la costa, ó á sus inmediaciones, y apesar del contingente valioso con que se enriqueció la ciencia, el territorio no fué presentado bajo un aspecto práctico, demostrando sus ventajas y su accesibilidad para determinadas industrias.

La misión anglicana establecida en Ushuaia desde hace veinte años, tampoco ha descornado el velo que cubría á Tierra del Fuego, llevando una vida metódica de pura contracción á ocupaciones morales, entregados los misioneros á la conversión de indios yaghanes, propagando entre ellos su fé religiosa, é inculcándoles principios de enseñanza primaria y nociones de oficios manuales. Fuera de esto, muy laudable por cierto, nada ha publicado la misión de Ushuaia en pró de Tierra del Fuego.

Recién en 1887 empieza á descorrerse el velo que cubría la más antártica región argentina, presentándose Tierra del Fuego, desde entónces, bajo otro aspecto, con condiciones de vida que no se le habían conocido.

Los viajeros, Sres. Popper y Lista, fueron los primeros en publicar sus interesantes viajes en este territorio, demostrando las ventajas de su suelo para ganadería, la riqueza de sus bosques, la feracidad de la tierra, y en fin, ofreciendo en un cuadro, robustecido de argumentos y razones, la verdad desnuda; evidenciando de una manera tangible la bondad del clima, la practicabilidad de una vida agrícola é industrial, con mejores resultados que en otros puntos de la República.

Posteriormente, esta región ha sido recorrida por otros viajeros, que en opúsculos, en conferencias y cartas, han dicho la verdad, contribuyendo á desvanecer del público la errónea idea que generalmente se tiene sobre Tierra del Fuego.

Sin embargo, esta iniciación en la vida del progreso, es muy reciente para pretender que se transforme, en tan corto tiempo, la *tierra de la amargura*, como la llamó un célebre navegante. Se necesita vigor y constancia para redimir Tierra del Fuego de la situación en que aún se encuentra, y colocarla á la altura que debe ocupar por sus condiciones naturales, buscándole medios de transformación que la conviertan en *tierra de porvenir*, en asiento de futuros emporios comerciales é industriales.

Quizás al señor Ministro le parezca utópico este juicio tan avanzado y atribuya á un exagerado anhelo este pronóstico de grandeza, pero puedo garantizar á V. E. que en las páginas sucesivas presentaré pruebas de que no llevo mi fervor patriótico hasta aumentar intencionalmente la importancia de Tierra del Fuego, perfilando condiciones en donde resalte más el entusiasmo que la realidad, nó!

La gobernación que me ha sido confiada reclama una labor constante, un decidido empeño, para poder llevar adelante cualquier programa en el cual figuren solamente ligeros esbozos de progreso. La iniciativa privada debe ser ayudada poderosamente por la protección oficial, concurriendo con todos los elementos de que se puedan disponer para la realización de pensamientos prácticos que redunden en bien del país. El gobierno, en un territorio como este, debe velar más por el interés privado, que por el interés público, ayudando con su protección y con su tolerancia, á todos los que quieran establecerse con ramos industriales ó comerciales. Debe tenerse en cuenta que estas son las poblaciones más antárticas, á veinte leguas del Cabo de Hornos; á los 55° de latitud, existe un núcleo de casas, quizás centro de futura prosperidad, en donde flamea el pabellón argentino frente á grandes islas extranjeras, completamente desiertas, en las que aún no ha

ejercido su soberanía la nación á que pertenecen, para disimular pequeñas libertades que las leyes prohíben, pero que se deben pasar por alto, no afectando el honor, á fin de atraer á estos centros poblados inclinación al trabajo, radicando el comercio y fomentando la industria.

Para llevar á cabo estos propósitos, se necesita, señor Ministro, protección del gobierno, desembolso de sumas de que en la actualidad no se puede disponer; y careciendo de estos importantes recursos, ya podrá V. E. formarse una idea de las dificultades que deben allanarse, á fin de llenar la misión confiada á un gobernador, del mejor modo posible.

Esto es lo que se hace en esta gobernación, iniciando pequeños adelantos; fomentando á los que se lanzan á su realización, ayudando á los pobladores; creando modestos ramos de variada explotación, que todos por fin redundan en bien del país. Si la protección no es mayor y si el progreso apenas está en los albores de su iniciación, debe tener en cuenta el señor Ministro que recién hace seis años que el Gobierno Argentino ejerce dominio de hecho en Tierra del Fuego, y que la gobernación que se ha instalado con su capital frente al canal de Beagle, solo ha progresado debido á sus propios esfuerzos.

Como es notorio, la región conocida bajo el nombre de Tierra del Fuego, es una gran isla que parece haberse desmembrado de nuestro continente, del cual está separada por el estrecho de Magallanes. Esta isla es la que se designa geográficamente con el nombre de Tierra del Fuego; pero la costumbre hace extensiva esta denominación al gran archipiélago formado por las innumerables islas de mayor extensión, situadas á varios rumbos de aquella región.

Estas islas, en su casi totalidad, corresponden á Chile, y hasta ahora solamente, en una, la isla Dawson, el gobierno de la vecina república ha

concedido el establecimiento de una misión católica confiada á padres salesianos.

Tierra del Fuego, por el tratado de límites con Chile, ha sido dividida en dos partes, en el sentido de la longitud, arrancando la línea divisoria en el cabo Espíritu Santo, á los 68° 34', hasta tocar en el canal de Beagle, que á su vez sirve de demarcación á nuestro territorio. La parte oeste de esta división corresponde á Chile, como igualmente las islas situadas al sud del canal citado; perteneciendo á la Argentina todo el territorio al este de la línea ya indicada, formando esta superficie una extensión aproximada de quinientas leguas.

La configuración de Tierra del Fuego contrasta de un modo sorprendente por la diversidad de su orografía. Hácia el sudoeste ofrece una cordillera que puede considerarse como la parte central de la gran masa orográfica de la isla, desde donde se desprenden dos sierras que corren una al sud y la otra al oeste, de las cuales á su vez se irradian dos pequeñas cordilleras secundarias, con rumbo al nord-este.

El cabo San Sebastián es el término más elevado de una de estas sierras, en la parte del Atlántico y la otra forma la alta planicie comprendida entre los cabos Espíritu Santo y San Sebastian.

Un explorador que ha recorrido una gran parte del territorio, describe esta región en los siguientes términos: Extensas pampas, dice, de muchas millas cuadradas, de superficie en su mayor parte irregularmente onduladas y cubiertas de un sin número de lagunas y charcos de agua estancada, presentan de trecho en trecho una que otra arteria de agua cristalina, cuyo curso señalado por una faja verde contrasta agradablemente con el tono sombrío y general del paisaje, mientras que al sud y al oeste con sus elevadas montañas, inmensos ventisqueros, ruidosas cascadas y densos bosques, completan el

variado cuadro topográfico que ofrece Tierra del Fuego.

Finalmente, agrega el viajero, ese territorio puede ser dividido en dos grandes regiones de naturaleza, clima, constitución geológica y vegetación, totalmente distintas.

La primera comprende el sud-oeste de la isla, con las cordilleras nevadas, los bosques y los canales: en cada región habitan los indios yaghan y aicaluf, una raza de pequeña estatura.

La segunda es la región nord-este desprovista en su mayor parte de árboles, donde el bosque está sustituido por dilatadas pampas y cuyos habitantes son exclusivamente los más, una raza de indios robustos, ágiles y de imponente estatura.

La hidrografía ofrece interesantes estudios por la importancia que reviste, ya sea que se considere en la parte que baña el Atlántico, como la región del Sud y sud-oeste en donde los canales interminables circundados por altas montañas, esperan aún su exacta representación en las cartas náuticas.

Las personas que han recorrido Tierra del Fuego con la intención de conocer su aspecto botánico, han dado á luz importantes trabajos. Cumsigham primero y después Spegazzini, publicaron sus observaciones sobre la flora fueguina, enriqueciendo á diversos museos con variadas colecciones, conteniendo especies enteramente nuevas. También este ramo merece aún una perseverante dedicación, entregando su estudio á alguna persona ó comisión que complete los estudios sobre la botánica de este territorio.

La riqueza mineralógica de Tierra del Fuego, especialmente por sus arenas auríferas, es incontestable. Lo prueban evidentemente la conformación de sus montañas, los nacimientos de diversa naturaleza que se encuentran en todas partes y la gran variedad de muestras de productos industriales que en todo el territorio se ofrecen al paso del viajero.

Este punto importante merece que el gobierno le dedique una atención preferente, sometiendo su estudio á personas de reconocida competencia, á fin de que formulen el programa de una explotación minera industrialmente, arrancando á minerales valiosos del nacimiento improductivo en que se encuentran, debido á la falta del conocimiento de su existencia.

El corte de maderas aún no se ha iniciado: vegeta todavía en el más completo abandono. Sin embargo, si bien es cierto que en Tierra del Fuego no se encuentra la riqueza forestal que predomina en el Chaco y en otras partes de nuestro suelo, tampoco debe creerse que sus bosques no son materia de provechoso rendimiento, durante muchísimo tiempo. Casi la cuarta parte del territorio está cubierto de árboles formando selvas densísimas, que el tiempo y la humedad destruyen por falta de calor suficiente para contrarrestar los efectos del tiempo, á causa de su aglomeración. Este ramo industrial tan importante, ofrecerá con el tiempo material suficiente para la vida de muchísimas personas que busquen un porvenir en la explotación forestal de Tierra de Fuego.

La climatología, el terror hasta aquí de todo el mundo, al mencionarse Tierra del Fuego, no es tan temible como se supone generalmente. El descenso de la escala termométrica no es tan sensible que haga intolerable la vida en estas latitudes. Al contrario, el clima es tan benigno, no obstante el mantenimiento del termómetro en las inmediaciones del cero *supra et infra*, durante el invierno, con tendencias á la suba, hasta alcanzar los veinte y dos y más grados en la estación estival, que la costumbre adquirida fácilmente hace extrañar este clima cuando se abandona el territorio. La metereología en sus variadas manifestaciones presenta campo de vasta observación al hombre inteligente que dedique su atención á tan interesante estudio.

Oportunamente remitiré al señor Ministro las observaciones recogidas en varios puntos del territorio, para que se dé cuenta de la marcha que siguen los instrumentos encargados de expresarnos las imitaciones metereológicas y sus relaciones con el clima.

Dejando ligeramente esbozadas las condiciones generales del territorio, en la forma más concisa posible, de acuerdo con la índole de esta exposición, pasaré á presentar al señor Ministro el cuadro actual del estado en que se encuentra el territorio, ofreciendo una breve relación de todo el movimiento habido en esta gobernación durante el año que principia en Abril de 1890 y termina en el mismo mes del presente año.

Mi primera ocupación al recibirme de la gobernación en el mes de Julio del año pasado, fué efectuar una excursión por el territorio á fin de darme cuenta de sus necesidades, conociendo al mismo tiempo la región que desde hace poco acaba de incorporarse al movimiento general de progreso, que con más ó menos incremento se ha desarrollado en toda la República. Es indudable que el coeficiente correspondiente á Tierra del Fuego es mínimo; pero, no obstante su nimia representación, es grande relativamente, pues recién se inicia en las labores que engrandecen á un país.

En el mes de Octubre último manifesté á V. E. que había recorrido una vasta zona del territorio en pleno invierno, habiendo podido apreciar, aunque todavía incompletamente, el estado de los campos y sus condiciones para el desarrollo de la industria pastoril.

Desembarqué en la Bahía de San Sebastián, y desde allí me dirigí hasta las inmediaciones del cabo Espíritu Santo y en varias escursiones sucesivas recorrí los diversos valles, vegas y cañadas que se estienden desde ese punto hasta la espresada bahía, estudiando con detención las condiciones del terreno, y entonces puse en conocimiento de V. E. que Tie-

rra del Fuego era un territorio apto para el pastoreo, sobre todo para la cría de ovejas y tal vez para la plantación de cereales de regiones frías.

Después de haber recorrido la zona comprendida desde el cabo Espíritu Santo hasta el grado 53 de latitud, el Océano y la línea divisoria, me decidí á emprender un viaje de reconocimiento hácia el sud pasando el río Carmen Sylva y llegando hasta el Río Grande, el curso de agua más importante del territorio.

En esta rápida excursión, recorrí campos inmejorables, pintorescos por su accidentación orográfica, con abundante agua y excelentes pastizales.

Desde la bahía de San Sebastián hasta el cabo del mismo nombre, se encuentra una estensa pampa, prolongación en la altiplanicie que se extiende de la espresada bahía al cabo Espíritu Santo, débilmente ondulada y cubierta de buenos pastos con aguadas en abundancia. El terreno sigue con este carácter hasta Río Grande, ofreciendo en este trayecto una serranía de poca importancia, de la cual ya se ha hablado.

El Río Grande, desemboca en el Atlántico, dividiendo la parte llana y pampeana de Tierra del Fuego, de la región boscosa. Es un río que merece ser estudiado detenidamente por la importancia que presenta.

El comandante del vapor «Ushuaia» recibió encargo de estudiar si era posible la navegación de este río, y, posteriormente, el ingeniero señor Popper, también dedicó su atención al mismo; pero todavía no puedo adelantar datos al respecto, pues los trabajos realizados no suministran aún los elementos necesarios para espedir un dictámen concienzudo. En el próximo verano, tal vez, quede definido este problema de la hidrografía fueguina.

El clima en pleno invierno durante esta excursión ha sido templado, y según afirmaciones dictadas por

la experiencia, Tierra del Fuego no es el país inhabitable que supone la generalidad, sinó una región sana y de condiciones climatológicas en donde el hábito se adapta á éstas con increíble rapidéz.

La parte que no podrá aprovecharse completamente, es la región montañosa que dá sobre el canal de Beagle y que separa el departamento de Ushuaia de los departamentos del norte, á los cuales difícilmente se puede pasar en cualquier estación.

DIVISIÓN TERRITORIAL

Este territorio ha sido dividido hace próximamente cuatro años, en cuatro departamentos: Ushuaia, Buen Suceso, San Sebastián é Isla de los Estados, que son los que oficialmente constan. Aunque he tenido oportunidad de presentar á V. E. una nueva división territorial, teniendo en cuenta las actuales necesidades de la gobernación. no me ha parecido conveniente someterla á la aprobación de V. E., pues necesito conocer primero la mensura practicada en el territorio por el agrimensor Julio V. Díaz. Hasta la fecha no ha llegado á la gobernación copia del trabajo encomendado á dicho señor y por lo tanto dejo, hasta momento más oportuno, la presentación de esta propuesta.

Actualmente la capital de Tierra del Fuego se encuentra establecida en Ushuaia, hermosa y vasta bahía accesible á cualquier buque y situada sobre el canal de Beagle.

Ushuaia está rodeada de montañas á cuyos piés se estienden grandes y densos bosques con maderas

de construcción propias para edificios, muebles y embarcaciones.

La posición de Ushuaia, es por demás pintoresca y aunque en apariencia no reuna este punto las condiciones de porvenir requeridas para capital de un territorio, tiene sin embargo en su seno elementos de sobra que contribuirán á su adelanto en un plazo no lejano. Su situación es aparente para capital, pues reúne los requisitos esenciales para el desarrollo de la vida de un centro poblado.

Actualmente su edificación embrionaria no debe agradar al que por primera vez llegue á su puerto, pero es necesario considerar que el esfuerzo gubernativo no puede estender su eficaz ayuda sinó en los límites de sus alcances. Es cuestión de tiempo y quizá muy en breve este modesto núcleo de población cambiará su aspecto.

Puerto Bridges, también sobre el canal de Beagle en una pequeña bahía segura, es un centro agrícola pastoril, fundado por el antiguo misionero D. Tomás Bridges, en un terreno de ocho leguas cuadradas cedidas por el H. C. en el año 1886 á este ciudadano, en mérito de sus servicios prestados á la civilización, redimiendo de la vida salvaje á los indígenas de una parte de Tierra del Fuego. En puerto Bridges existen ya elementos de vida y todo hace esperar que pronto sufrirá una rápida transformación el terreno que ha poco era hollado solamente por el indio Jhagan.

Buen Suceso, asiento de una Sub-prefectura, situado casi en el extremo de la península que forma Tierra del Fuego, al internarse en el estrecho de Lemaire, es un parage sin porvenir, triste é inadecuado para confiar en un adelanto más ó menos lejano. V. E. determinó que en este punto sólo quedara una ayudantía, debiendo trasladarse á Bahía Tétis, la Sub Prefectura que allí existe. Aún no se ha podido dar cumplimiento á esta resolución superior.

San Sebastián, sobre el Atlántico, es otro de los departamentos y allí reside un destacamento policial, el cual á la fecha cuenta con una buena casa, dotada de las comodidades más indispensables. San Sebastián tiene una inmensa bahía que ofrece serias dificultades para las operaciones marítimas, pues es completamente abierta á la mayor parte de los vientos reinantes.

La Isla de los Estados también forma parte de esta gobernación; es un departamento que ofrece pocas probabilidades de adelanto. Sin embargo, esta isla por su situación será siempre de importancia para la navegación, pues tiene infinidad de puertos abrigados: entre ellos pueden citarse á San Juan del Salvamento, Cook, Vancouver, Parry, etc.

En San Juan está instalada la Sub-Prefectura Marítima y el faro de luz fija, visible á catorce millas, colocado por la expedición Laserre, el año 1884, pero su situación deja algo que desear, pues está en el fondo de una ensenada.

COMUNICACIONES

V. E., á causa de los informes incompletos que hasta ahora ha recibido sobre este territorio, no puede calcular las dificultades que deben salvarse para mantener una constante comunicación entre los diversos departamentos. Sin embargo, á juicio de los pobladores que existen en Tierra del Fuego, las comunicaciones aumentan, facilitándose así las transacciones comerciales y el movimiento postal.

Al señor Ministro, que ha cooperado eficazmente

para llenar este servicio, le corresponde la satisfacción de ver en buen camino la obra que se ha iniciado bajo sus auspicios y que ya está dando tan buenos resultados.

REDUCCIÓN DE INDÍGENAS

Uno de mis más decididos empeños al recibirme de la gobernación ha sido el de poder llevar gradualmente á la vida civilizada á los habitantes aborígenes del territorio. Al efecto, no he omitido sacrificio de ninguna clase para realizar este importante pensamiento, y puedo garantizar á V. E. que anuados mis esfuerzos con los de varios pobladores del territorio, la reducción de indios se convertirá en hecho dentro de un plazo no muy lejano.

Las razas fuertes del norte que parecen demostrar mayor inteligencia que las del sud, á pesar de vegetar aquellas en la más completa ignorancia á causa de su aislamiento, mientras que las últimas han estado en contacto con el mundo civilizado, serán muy en breve conquistados por medio de la bondad y de la persuasión, pues son susceptibles de transformación y no tienen el carácter indomable y los instintos feroces que se les asigna infundadamente.

Los Jhaganes, la raza que vive en el archipiélago fueguino, hace ya bastante tiempo que recibe nociones civilizadoras, suministradas por los misioneros anglicanos. Tocaba á la República Argentina atraer al seno del progreso, á los indígenas del norte, la raza más hermosa, de formas altéticas, con

rasgos de generosidad increíbles en salvajes, mediante la religión del Estado, y con ese objeto solicité el nombramiento de un capellán, al cual accedió V. E., recayendo la elección en un padre saleciano.

La realización de este pensamiento, que será un timbre de honor para el gobierno que lo lleva á cabo, siendo la primer reducción que se efectúe en nuestro país por los medios pacíficos que indica la civilización y que imponen los sentimientos humanitarios, creo, señor Ministro, que puede realizarse fácilmente. Sólo se necesita para su éxito la protección oficial en la forma que propondré oportunamente.

Si se realiza, como lo espero, cuanto indico quedarán cumplidas mis aspiraciones, pues el sometimiento de los indios fueguinos por los medios pacíficos que ofrece la esperiencia de reducciones similares en la presente época, es una de mis preocupaciones constantes y que considero realizables en breve tiempo y con escasos elementos. Todo dependerá del eficaz auxilio que reciba de V. E.

REGISTRO CIVIL

Las oficinas de esta rama necesaria á toda buena administración han quedado instaladas desde el quince de Octubre del año próximo pasado, llevándose los libros que establece la ley de la materia. Su movimiento es todavía relativamente sin importancia.

JUZGADO DE PAZ

También esta repartición es de reciente creación, pues ha sido establecida á mediados de Octubre en departamentos del territorio: Ushuaia y San Sebastián. No obstante su reciente instalación el Juez de Paz de la Capital, único rentado, ya ha tenido que intervenir en varios asuntos de alguna importancia.

CORREOS

Tampoco existía en Tierra del Fuego una comunicación postal directa con Buenos Aires. Eramos tributarios de Chile, pues las cartas iban y llegaban á Punta Arenas en donde se franqueaban con las estampillas de aquella República, interviniendo en todas las operaciones postales los empleados extranjeros. Esta irregularidad no podía subsistir y me bastó señalarla al señor Director General de Correos y Telégrafos, Dr. Zeballos, para que fuera subsanada en el acto, creándose las Oficinas de Ushuaia, San Sebastián é Isla de los Estados.

Estas estafetas prestan ya importantes servicios y para comprobarlo mencionaré, como dato estadístico, el movimiento habido en la de la Capital desde la inauguración del servicio, el 6 de Febrero próximo pasado hasta el día de la fecha: Correspondencia particular recibida, 101 cartas; idem espedidas, 134; idem oficial enviada, 23; paquetes de impresos re-

cibidos, 69; correspondencia certificada, 11. Esto sin contar tres bolsas de correspondencia venida directamente de Europa por intermedio de agentes de Punta Arenas.

Con el establecimiento de este servicio que representa un gran adelanto para el territorio y que significa una fuente permanente de renta para la Nación, desaparece el tributo que pagábamos al extranjero, tributo insignificante en su valor intrínseco, pero importante en su valor moral.

ASILO DE HUÉRFANOS

Teniendo en vista que la caridad estraña, es decir, la caridad sostenida por el óvolo de filántropos británicos, mantiene en esta Capital un Asilo de huérfanos indios, de ambos sexos, y en donde los asilados, además de techo, ropas y alimentos reciben en idioma inglés la enseñanza primaria y los rudimentos de nociones religiosas, levantando así el sencillo espíritu de estas razas australes, propuse á V. E. la creación de un Asilo de huérfanos, para compartir con el extranjero un deber que sería casi exclusivamente nuestro. Consideré necesaria esta indicación, pues no me parecía propio que el gasto originado por este servicio, estuviera exclusivamente á cargo de la misión anglicana y solicité de V. E. en la nota que fué motivo de este asunto la protección oficial á fin de participar en la tarea redentora y civilizadora.

Hasta ahora subsiste el Asilo sostenido por la munificencia inglesa, el cual nos entrega jóvenes

indígenas que han recibido allí además del óvolo de la caridad, los rudimentos de oficios manuales y conocimientos imperfectos de idioma extranjero adquiridos á la par de ligeras nociones de enseñanza primaria.

Esta última parte, la instrucción, ha sido subsanada por el Consejo Nacional de Educación, á indicación de la gobernación, subsistiendo sin embargo el Asilo que debe tener forzosamente uno análogo mantenido por el sacrificio pecuniario de la Nación, dejando de ser así completamente tributarios del extranjero en obras de beneficencia.

EDUCACIÓN COMÚN

En cumplimiento de las disposiciones espresas de la ley general de educación de 1884, solicité del respectivo Consejo, los elementos necesarios para la instalación de una escuela mixta, por hallarse desamparada la instrucción primaria en este territorio.

Esta anormalidad apenas insinuada al consejo nacional de educación, mereció una inmediata resolución, disponiéndose la creación de una escuela mixta en Ushuaia, dotándola de los elementos indispensables para un regular funcionamiento.

La escuela fué solemnemente inaugurada, dándose cuenta de la ceremonia al señor Ministro y á la autoridad que preside nuestra instrucción primaria.

El movimiento infantil de la escuela todavía es lento y sus buenos resultados aún no se dejan sentir, pero el vacío se ha llenado; el territorio cuenta con

un pequeño centro de educación intelectual en donde los aborígenes de esta parte de la América, reciben ya en idioma nacional las primeras nociones de la enseñanza escolar.

A esta escuela concurren también los gendarmes de la gobernación, durante las largas veladas de las noches invernales.

ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

En Octubre del año próximo pasado indiqué al señor Ministro de Justicia, Culto é Instrucción Pública, la posibilidad, si el espíritu de la ley lo permite, de establecer una escuela de Artes y Oficios en Ushuaia, y al efecto indicaba al señor Ministro, que la gobernación podría recibir treinta ó cuarenta niños huérfanos que estuviesen bajo la inmediata tutela judicial, de doce á quince años, para ser distribuídos, según el gusto é inclinación de los menores, en los talleres que existen en esta Capital, señalando al señor Ministro los diversos ramos manuales que aquí pueden enseñarse.

La gobernación se comprometía á velar por su instrucción primaria, alimentarlos y vestirlos, enviando al señor Ministro una relación del estado de adelanto en que se hallaren y demás datos que le fuesen solicitados.

La importancia de este proyecto es óbvia; pero, como indudablemente no pueden subsanarse tan pronto los inconvenientes legales que tal vez obstaculicen su realización, el proyecto aún no ha sido despachado por el asesor del Juez de Menores.

Si no hay impedimentos que lo dificulten, creo que esta escuela podrá dar óptimos frutos, sin erogación para el Estado y con notable beneficio para el país y para los educandos.

RECEPTORÍAS DE RENTA

La creación de dos receptorías es indispensable en este territorio. No debo insistir sobre este punto para evidenciar su importancia y necesidad.

Del señor Ministro de Hacienda pende la solución de la propuesta que me permití dirigirle con ese objeto, indicándole la necesidad de un servicio, y señalando á Ushuaia y San Sebastián como puntos aparentes para la instalación de las Receptorías.

ARRENDAMIENTO DE TIERRAS

De acuerdo con leyes vigentes, elevé á fines del año próximo pasado, un proyecto de arrendamiento de las tierras fiscales del territorio, teniendo en cuenta las ventajas que redundarían en beneficio de la Nación, con la entrega de campos apropiados para la ganadería, al trabajo de pobladores activos provistos de los elementos necesarios para realizar la planteación de estancias.

V. E. tuvo á bien tomar en consideración el proyecto que me permití someter á su estudio y recientemente acaba de expedir el decreto correspondiente para llevar á cabo el arrendamiento de los campos de Tierra del Fuego.

La importancia de este paso que abre un porvenir al territorio fueguino, será pronto evidenciada, pues son muchos los interesados en adquisición de lotes de tierras y grandes las cantidades de animales que se piensa introducir, sobre todo de Malvinas.

A la gobernación ya se han presentado tres solicitudes firmadas por pobladores, ofreciendo costear los gastos de combustibles y útiles de máquina, del vapor Ushuaia, con tal de que sea facilitado para introducir animales de raza de procedencia Malvinera.

No tardará mucho tiempo sin que Tierra del Fuego experimente una completa transformación en su aspecto pastoril, que por ahora recién está en el principio de su desarrollo.

EXPLOTACIÓN DE BOSQUES

También ha sido motivo de una indicación de esta gobernación, la necesidad de someter la explotación de bosques á un trabajo metódico ajustado á los preceptos legales y á lo que las nociones del corte forestal establecen como regla para el mejor aprovechamiento de las maderas.

La necesidad de aserraderos se hace sentir cada día con mayor incremento y la edificación se detiene debido á la falta completa de materiales de

construcción, que abundan, es cierto, pero que no se pueden aprovechar por falta de brazos y por carencia absoluta de maquinarias adecuadas al corte de las maderas.

Dentro de un mes, á más tardar, Ushuaia contará con un pequeño aserradero á vapor, el cual por ahora llenará las primeras necesidades de la población.

Cuando se instale definitivamente, llevaré á conocimiento de V. E. la noticia de haber principiado su funcionamiento, noticia nímia en apariencia para aquellos que no aprecian nuestra situación geográfica en el mapa argentino. Ushuaia, en la longitud que ocupa, es la población más antártica del mundo.

FAROS

La construcción de faros en diversos puntos del territorio, sin originar grandes desembolsos al gobierno, ha sido desde algún tiempo una de mis preocupaciones más constantes, y ya tengo confeccionados los planos y presupuestos, para levantar un faro en el cabo San Diego, sobre el estrecho de Le Maire, otro en el cabo Punta Arenas, en la bahía San Sebastian y el tercero en la Isla de los Estados.

Según los oficiales de la armada, teniente de fragata D. Juan M. Noguera y alférez de fragata don Tomás Zurueta y el ingeniero civil D. Eduardo Bergström, personas que están al servicio de la gobernación y de reconocida competencia, la construcción de estos faros no exigirá muchas erogaciones, á juzgar por los estudios realizados.

La importancia de este t6pico por la repercuci6n que en el extranjero tendr3a el hecho, y sobre todo, por los grandes beneficios que reportar3a 3 la navegaci6n, con todo el cortejo de ventajas que naturalmente fluyen de la organizaci6n de una obra de esta naturaleza, me han impulsado 3 estudiarla, ventajosa y eficazmente asesorado por las personas ya nombradas, sin cuyo concurso me hubiera sido muy dif3cil proyectarla.

Espero que el se1or Ministro me prestar3 su importante ayuda, aceptando la idea enunciada, aunque el detalle merezca modificaciones. En breve elevar3 el proyecto respectivo 3 V. E.

PENITENCIAR3A

Un trabajo que con el benepl3cito de V. E. someter3 al se1or Ministro de Justicia, Culto 3 Instrucci6n P3blica, es el que se refiere 3 la construcci6n de una penitenciar3a en un paraje pr6ximo 3 esta Capital. Ya tengo relevada una pen3nsula adecuada para este objeto y formulados todos los planos, trabajos que he cre3do conveniente ejecutar 3 fin de poder proyectar fundadamente la realizaci6n de este pensamiento.

Los gastos insignificantes que originar3 esta obra, ser3n compensados con usura por los beneficios que ella reportar3, debiendo advertir al se1or Ministro, que se trata de un presidio para 150 6 200 penados, los cuales con su trabajo personal dar3n impulso 3 ciertas obras que s6lo ellos pueden realizar en esta regi6n, dedic3ndose tambi3n 3 la eje-

cución de otras que serán de provecho exclusivo para la Nación.

No se trata de una obra costosa ni estéril, señor Ministro; tengo bien presente el estado del erario público, para comprender que se deben arbitrar recursos y no hacer desembolsos.

CONCESIÓN DE TERRENOS

El H. Congreso de 1886, concedió al ex-misionero D. Tomás Bridges, una extensión de ocho leguas cuadradas sobre el canal de Beagle, para el establecimiento de una población dedicada al pastoreo, fijando en las cláusulas de la ley la cantidad de animales que debían introducirse.

Tengo la satisfacción de poder manifestar al señor Ministro, que el concesionario ha llenado hasta ahora casi todas las condiciones legales, y que dentro de breve plazo quedarán cumplidos todos los requisitos de la ley.

A fines de Febrero del año actual, V. E. ha tenido á bien conceder al señor Julio Popper, una extensión de ochenta mil hectáreas para la fundación de centros destinados á la reducción de indios, al sud del Río Grande y en las inmediaciones de San Sebastián.

El señor Popper ya ha dado principio á sus trabajos, habiendo recibido de la gobernación algunos auxilios que también se facilita á todos los pobladores, en la medida de nuestras fuerzas.

POLICÍA

El personal de gendarmes que asigna el presupuesto vigente para esta Capital, ha efectuado en el año pasado y los meses transcurridos de este año, varios trabajos de importancia para esta localidad, fuera del servicio de vigilancia que ha sido regular y satisfactorio. Con su concurso y el de la maestranza, se han construído dos galpones de quince metros de largo por ocho de ancho, que sirven actualmente para compostura y depósito de botes, uno, y el otro para depósito de artículos y combustible para la gobernación.

La madera empleada en la construcción de estos galpones, ha sido cortada por los gendarmes en el bosque que rodea á esta Capital, como así mismo la que se ha invertido para la construcción de un muelle destinado para la provisión de agua á los vapores que lleguen á este puerto.

Además de estos trabajos, se han efectuado varios otros, tanto en la reparación de los botes y muelles como también en otras obras construídas anteriormente. Sin embargo, creo deber hacer notar á V. E. que el personal de gendarmes que asigna el presupuesto, no es bastante para establecer un servicio de policía en todo el territorio, pues en él no se menciona siquiera á los departamentos de Río Grande, Bahía Tétis, Sowcats y Puerto Cook, que hasta ahora han estado y están, librados á su propia suerte, sin que haya en ellos ningún representante de esta autoridad á quien recurrir en demanda de justicia ó de auxilio. Por otra parte, hago notar también á V. E., que el presupuesto no asigna ninguna partida para la compra de caballos, monturas y forraje, á fin de tener elementos con que recorrer nuestras

fronteras con Chile que son frecuentemente invadidas, ya sea para esplotar el oro de nuestras playas ó para asaltar la propiedad, como ha sucedido el año antepasado con los establecimientos del señor Julio Popper, los que fueron saqueados é incendiados por una gavilla de salteadores que, según informe, se organizó con tal objeto en la colonia Chilena de Puntas Arenas.

CAUSAS CRIMINALES

En el tiempo que llevo al frente de esta gobernación he tenido que remitir á disposición del Juez letrado del Chubut, á tres reos acusados de homicidio, heridas y desacato á la autoridad, respectivamente.

Los hechos correccionales han sido escasos y fueron resueltos administrativamente.

VAPOR "USHUAIA"

Los importantes servicios prestados á las poblaciones del sud, especialmente á Tierra del Fuego, han contribuído á mejorar las condiciones de vida en estas apartadas regiones.

Considero conveniente transcribir á continuación la memoria que me ha sido dirigida por el coman-

dante de dicho buque, teniente de fragata D. J. M. Noguera, distinguido oficial de nuestra marina de guerra y que me permito recomendar encarecidamente á la consideración de V. E.

El comandante Noguera dá cuenta circunstanciada de los viajes efectuados, en los términos siguientes:

«El vapor «Ushuaia» ha demostrado durante los cinco viajes que lleva efectuados á estas apartadas costas, tener excelentes condiciones para la navegación; su marcha regular es de nueve millas por hora, con un consumo de carbón de tres y media toneladas cada veinte y cuatro horas; tiene capacidad para catorce pasajeros de cámara, veinte de proa, y trescientas cincuenta toneladas de carga.

Comparando el consumo de este buque, su marcha y capacidad, fácilmente se comprende que tiene ventajas sobre el «Villarino», pues si bien es cierto que éste marcha tres millas más por hora, consume en cambio de siete á ocho toneladas de carbón más que el «Ushuaia» cada veinte y cuatro horas, con capacidad igual para carga. Esta diferencia en el consumo, importa un gasto mayor en el combustible solamente, de *ciento cuarenta pesos oro* por cada día de navegación.

Después de dejar apuntadas estas condiciones económicas del buque de mi mando, paso á hacer un extracto de las relaciones de los viajes efectuados desde el mes de Enero de mil ochocientos noventa, hasta la fecha.

El día quince de Diciembre de mil ochocientos ochenta y nueve, encontrándose el «Ushuaia» provisto de combustible, víveres y vestuarios para su dotación, emprendió su tercer viaje á las costas Patagónicas y Tierra del Fuego, conduciendo empleados, dotaciones de marineros, víveres y vestuarios para algunas gobernaciones y las Sub-Prefecturas desde el Chubut al sud.

Los puertos de escala fueron Madrin, Deseado,

Santa Cruz, Gallegos, San Sebastián, San Juan y Cook (Isla de los Estados), Buen Suceso, Puerto Bridges, Ushuaia y Punta Arenas.

De este último puerto perteneciente á la República de Chile, regresé á Ushuaia, conduciendo al señor gobernador del territorio, correspondencia y víveres frescos. Una vez embarcado el lastre, aguada, etc., y estando el buque preparado para emprender una larga travesía, el día veinte y cuatro de Enero de mil ochocientos noventa, emprendí viaje de regreso hácia el puerto de la Capital federal, tocando nuevamente en Punta Arenas, San Sebastián y Santa Cruz, en cumplimiento á las órdenes recibidas del señor gobernador.

Los víveres y vestuarios fueron entregados en perfecto estado á las diferentes reparticiones, y el viaje se efectuó con la mayor felicidad, sin haber tenido que lamentar el más pequeño accidente, después de cincuenta y tres días de navegación casi continuos.

El día ocho de Febrero del mismo año, fondeé en la Boca del Riachuelo y debido á la lentitud con que tramitan los expedientes en que se solicita combustible y demás artículos de consumo, me ví precisado á permanecer durante varios meses en aquel puerto.

El primero de Junio del año próximo pasado zarpó de nuevo el « Ushuaia » mandado interinamente por el teniente de navío D. Federico Mourglíer, conduciendo también empleados y el tercer trimestre de víveres para las reparticiones de las costas del Atlántico.

Hizo escalas en puerto Madoni, Isla Tova, Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos, Punta Arenas, Ushuaia, Buen Suceso, Puerto San Juan y San Sebastián regresando de nuevo á Gallegos, á fin de dejar en dicho puerto al señor secretario de la gobernación de Santa Cruz.

En la bahía de Buen Suceso se embarcó con destino á Punta Arenas, el Sr. Julio Díaz y parte del personal que lo acompañaba en la operación de mensura de este territorio.

Con el objeto de conducir á V. E. á esta Capital, se trasladó á Punta Arenas y después de dos días de navegación por los canales Fueguinos, cuyas costas desiertas estaban cubiertas de nieve, pues el viaje se efectuaba á mediados de Julio ó sea pleno invierno, llegó el « Ushuaia » al puerto del mismo nombre.

Habiendo notado durante el viaje el teniente de navío, Sr. Mourglíer, algún desperfecto en la marcha del buque, elevó adjunta la relación, una nota de la cual transcribo algunos párrafos, para que pueda formarse una idea exacta de la urgente necesidad que había de efectuarle algunas reparaciones de importancia.

« Desde los primeros malos tiempos sufridos, he notado que el eje del hélice choca con violencia en el buje que le dá paso, dejando comprender que este carece de los listones de madera dura que debe revestirlo con el objeto de neutralizar el rozamiento y las trepidaciones producidas por el cabeceo, máxime cuando aquella alcanza á salir del agua; la exactitud de esta opinión ha sido confirmada algunos días después por la pérdida de una de las cuatro palas de que se compone esa pieza, habiéndose notado inmediatamente por el aumento de doce revoluciones por minuto en la misma presión y disminución de media milla en el andar ».

En Puerto Gallegos situé el buque, de manera que en baja mar quedara barado, á fin de poder apreciar la magnitud de la pérdida y el resultado comprobó plenamente lo antedicho.

También he observado mucho juego en el timón y me he cerciorado de que éste es producido por el desgaste de la hembra y macho. Esto tiene tanto

ó más importancia que el hélice y ambos requieren urgentes reparaciones.

Con la misma oportunidad de la baradura que menciono, he podido ver que una parte de los fondos no tienen ya pintura y están fuertemente atacados por la oxidación.

Por estas razones, me permito encarecer á V. E. la necesidad de pasar á dique; primero para cambiar el hélice y componer el buje, segundo para ajustar el timón y tercero para rascar y pintar los fondos ».

En virtud de esta nota, V. E. ordenó que el vapor « Ushuaia » se trasladase al puerto de Buenos Aires haciendo escala en el Río de Santa Cruz, y el día ocho de Agosto del mismo, fondeó en la Dársena Sud.

Llegado el « Ushuaia » á Buenos Aires, tomé nuevamente el mando y de acuerdo con las instrucciones recibidas de V. E., el día veinte y tres de Octubre, me trasladé al astillero de los S^{res} Badaraco hermanos y compañía, donde una vez echado el buque á tierra se le efectuaron las reparaciones siguientes:

Limpieza general de sus fondos, pintándolos después con dos manos de pintura minio y una de patente inglesa hasta la línea de flotación.

Calafateo total de la cubierta, colocación de postigos de hierro á las ventanas de la cámara principal, con el objeto de impedir que penetren los golpes de mar durante los malos tiempos, cambio del hélice que estaba en uso, por el de repuesto que existía á bordo, recorrida general y ajuste de los pistones de las bombas de aire, alimentación y sentina, compostura de las puertas de la caldera principal, colocación de un eje nuevo de acero para el cambio de marcha, extracción del buje interno del eje y torneado del mismo á fin de adaptarlo á éste con las nuevas camisas de bronce que se le colocaron, compostura del cilindro de alta presión donde per-

día vapor por medio de una chapa de cobre, hechura de una llave para extraer el buje del eje y otra para la tuerca del mismo, compostura del caño del condensador y un lubricador, sustitución del buje exterior del eje de hierro fundido que estaba en uso por uno de bronce con estrías de palo santo, fundición y colocación de dos camisas de bronce al eje del hélice en los puntos de mayor rozamiento, colocación de cuatro barras de hierro para cerrar las escotillas.

Todas estas obras fueron ejecutadas con el mayor esmero y prontitud, á mi entera satisfacción, lo que me hago un deber en manifestar en obsequio á los S^{res} Badaraco hermanos y compañía, y cuyo costo total ascendió á la suma de tres mil trescientos cincuenta pesos moneda nacional.

El día doce de Diciembre del año próximo pasado, quedaron terminadas las reparaciones y fué botado al agua empezando enseguida á tomar el carbón y demás elementos necesarios para un próximo viaje.

El día once de Enero del corriente año, habiéndose embarcado los materiales para la construcción de la Comisaría del Departamento de San Sebastián, víveres, vestuario, etc., para esta repartición y para las sub-prefecturas; zarpé por orden de V. E. con el mismo destino como los viajes anteriores, haciendo escalas en Puerto Madoya, Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos, San Sebastián y Punta Arenas, donde tuve el agrado de encontrar á V. E., y conducirlo hasta la capital del territorio.

Después de cuatro días de permanencia en Ushuaia, continué mi viaje al rededor de Tierra del Fuego, haciendo escalas en Puerto Bridges, Isla Pictón, Bahía Slogget, Buen Suceso, Puerto San Juan, Coock y Penguin Roque.

Dejando la Isla de los Estados, atravesé el estrecho de Lemaire y continué navegando por la costa oriental de Tierra del Fuego, con rumbo á

la bahía de San Sebastián. Con el objeto de buscar un puerto en el largo trayecto que separa esta bahía de la de Buen Suceso, y habiendo notado en el plano del Almirantazgo Inglés, que la caleta llamada Policarpo podía ofrecer algún abrigo á las embarcaciones, me aproximé á su entrada manteniéndome sobre la máquina, mientras un bote efectuaba el reconocimiento interior. Es indiscutible la importancia que daría un pequeño puerto á esta rica y fértil zona de campos, donde abunda el agua, la leña y excelentes pastos para la cría de ganado vacuno, caballar y lanar, además de las ricas arenas auríferas, de que está cubierta la playa en toda su extensión, y que hoy tan sólo por falta de puerto se hallan estas riquezas inexploradas.

El reconocimiento dió por resultado que dicha caleta no puede ofrecer abrigo alguno y tan sólo es formada por una pequeña ondulación de la costa, completamente abierta á los vientos del Norte y sembrada de escollos, visibles algunos en la baja marea. De allí me dirigí enseguida á la Bahía de San Sebastián, donde tuve que permanecer diez días para desembarcar los materiales de la Comisaría y las provisiones para el establecimiento minero « El Páramo. »

V. E. que conoce perfectamente aquel paraje, podrá apreciar los obstáculos que habré tenido que vencer para efectuar la descarga en una playa abierta, donde baten con violencia las olas, arrastrando y estrellando contra la costa toda embarcación menor que intenta acercarse á ella. Escusado creo decir que he tenido que cambiar de fondeadero repetidas veces, tan pronto dirigiéndome á dentro la Bahía, como frente al Páramo, según los vientos reinantes y que soplan con gran violencia durante el día. El fondeadero frente al Páramo es pésimo, pues su fondo de roca, hace que las anclas ganen con facilidad rompiéndose sus cepos como sucedió

durante mi permanencia allí con dos del « Ushuaia ». Una vez roto el cepo, el ancla pierde su fuerza y no puede sostener al buque que entonces es arrojado por el viento hácia el Océano y mientras se prepara la máquina para maniobrar, apesar de estar constantemente con los fuegos retirados, éste se ha separado algunas millas de la costa, donde las olas son ya formidables. Allí es sumamente peligroso zarpar el ancla que aún no se ha podido, pues con los fuertes balances del buque puede suceder que una de las uñas abran un rumbo al costado.

En una de tantas vecés que garreó el « Ushuaia », tenía amarrada á popa una lancha perteneciente al Páramo, la que no pudo soportar el ímpetu de las olas y se fué á pique en pocos momentos; fué necesario largar el cabo que la sostenía al buque, para poder maniobrar con la máquina, que, como antes he dicho, es indispensable mantenerla pronta, lo cual origina mucho consumo de carbón.

La operación de descarga frente al Páramo, donde las rompientes adquieren grandes proporciones, origina perjuicios para el buque que se dirige allí y para el cargador. Los botes se pierden ó inutilizan con facilidad y peligro de sus tripulaciones, así como también una gran parte de los artículos que conducen, que son arrebatados por las rompientes. En el viaje que acabo de efectuar se inutilizó además de la lancha perteneciente al Páramo, y de las dos anclas de este buque, un gran lanchón de esa gobernación y un bote del « Ushuaia ». Ambas embarcaciones fueron casi totalmente destruídas por las olas al aproximarse á la playa.

Terminada allí la descarga en medio de tantas dificultades, me dirigí de acuerdo con las instrucciones recibidas, á la embocadura del Río Grande, situado entre los cabos Sundaí y Peñas, á once millas al Sud del primero y ocho al Norte del segundo, en latitud 53°48' Sud, determinada desde á bordo.

Allí desembarcó el Ingeniero D. Julio Popper y algunos peones que debían acompañarlo en la próxima expedición que iba á realizar por tierra hasta la Bahía Sbogget. También desembarqué material para la construcción de una casa que dicho señor tenía la intención de levantar allí, así como algunos víveres y un bote.

Este punto presenta también muchas dificultades para las operaciones de carga y descarga, pues es imposible aproximarse más de dos millas de la costa, por las rocas que ella despide, de las cuales muchas quedan descubiertas en baja marea. Los vientos dominantes allí, como en San Sebastián, son del Oeste y Sud-oeste y soplan con gran violencia durante varios días, calmando tan sólo por la noche, lo que dificulta sobre manera la comunicación desde á bordo con la costa, por medio de embarcaciones menores.

Durante las cuarenta y ocho horas que permanecí frente á la embocadura de ese Río, me ví obligado á zarpar una noche á las dos de la mañana, por haber empezado á soplar viento duro del Norte, el que forma mar gruesa en pocos momentos, pues allí la costa corre en dirección Norte Nor-oeste á Sud Sud-este, siendo imposible permanecer al ancla, y lo más prudente en ese caso es alejarse de la costa y mantenerse á la capa esperando cambio de viento.

Terminadas las operaciones que me habían llevado á Río Grande, me dirigí á Río Gallegos, donde embarqué diez animales vacunos en pie con destino á esta Gobernación, y como ensayo para introducir luego en mayor cantidad. Estos animales llegaron en perfecto estado, después de permanecer á bordo durante siete horas.

De Río Gallegos me dirigí á Punta Arenas, donde tomé la correspondencia para ésta y demás puntos cercanos, y el día doce de Marzo, fondeé de regreso, habiendo efectuado el viaje con suma felicidad, á pesar de los riesgos corridos.

La salud de los pasajeros y tripulantes ha sido inmejorable, pues no ha habido un sólo enfermo, gracias al estadio higiénico en que se ha mantenido al buque, á pesar de que para la tripulación ha sido un viaje penosísimo el que acabo de efectuar, á causa de que se fondeaba en costas abiertas y tenían que permanecer casi constantemente mojados y mal dormidos.

En cumplimiento de órdenes recibidas de V. E. durante la travesía de Buenos Aires hasta esta capital, he pasado próximo á todos los puntos donde conozco la existencia de huano, con el objeto de cerciorarme de que no fuera extraído indebidamente.

Esos puntos son la Isla Leones, en la parte Norte del golfo de San Jorge, la de Pengüin, al Sud-oeste de Puerto Deseado, Monte León, al Sud de Santa Cruz y Río Gallegos. En este último punto encontré al bergantín goleta argentino «Preciosa», de la matrícula de Buenos Aires, cargando huano, con permiso otorgado en debida forma por la Prefectura Marítima, según lo comprobé, habiéndome trasladado á bordo de dicho buque con ese objeto. Por el capitán de la «Preciosa», supe también que en Monte León, cargaría en breve huano una barca perteneciente al mismo concesionario.

También me aproximé á las Islas de Año Nuevo, situadas al Norte de la de los Estados, donde conozco un nacimiento de huano, é hice escala en los puertos Cooch y Pengüin Roque, á fin de cerciorarme de que tampoco fuera explotada la pesca, sin la autorización correspondiente.

Durante el gran número de viajes que llevo efectuados alrededor de este archipiélago, he notado que es una necesidad apremiante para la seguridad del sin número de buques que se dirigen desde el Atlántico al Pacífico, doblando el Cabo de Hornos, sobre todo en la estación de invierno cuando la noche tiene una duración de diez y siete horas, la

instalación de un faro en el Cabo San Diego, sobre el estrecho de Lemaire.

Estando alumbrado este paraje durante las largas noches de invierno en cuya estación soplan casi constantemente vientos del norte, los buques pasarían por el estrecho de Lemaire con viento favorable y economizarían más de cien millas de camino que hoy se ven obligados á andar de más, pasando al este de la Isla de los Estados. Durante el verano, aprovechando los días largos, pasan por dicho estrecho de ocho á diez buques diarios, término medio, según he observado en varios días que permanecí en la bahía Buen Suceso. Este tránsito disminuye á medida que también disminuye la duración del día, por falta de un faro que sirva de guía, en esa peligrosa travesía.

Estos han sido, señor gobernador, los trabajos efectuados hasta la fecha con el buque de mi mando, y espero finalizar el viaje para presentar á V. E. la relación completa, con el movimiento de pasajeros, etcétera.

RESUMEN de los viajes efectuados y su movimiento

NÚMERO DEL VIAJE	PRODUCIDO POR PASAJE Y CARGA	PASAJEROS TRANSPORTADOS	CARGA TRANSPORTADA	MILLAS NAVEGADAS
3	\$ 840	Pasajeros 62	Ton ^{das} 133	Millas 4.386
4	» 683 70	» 207	» 129 1/4	» 4.512
5	—	» 75	» 139	» 2.997
	\$ 1.423 70	Pasajeros 344	Ton ^{das} 401 1/4	Millas 11.895

USHUAIA, Marzo 22 de 1891.

JUAN M. NOGUERA

CÚTER «PATAGONES»

Esta embarcación cedida por el Ministerio de Marina á la Gobernación, se encuentra de estación en el puerto Buen Suceso, al servicio de la Sub-prefectura allí establecida.

Debido al mal estado en que se encuentra dicha embarcación, sostenida y tripulada con elementos de la Gobernación, no puede salir á la mar, con seguridad.

VAPOR «COMODORO PY»

Los viajes efectuados por este buque, al servicio de la Gobernación, han sido numerosos durante el año transcurrido, aunque recién empezó á navegar nuevamente después de una seria compostura, en Agosto próximo pasado.

Como es el único vapor al servicio de las poblaciones del territorio, son frecuentes los viajes que efectúa á Punta Arenas, pero los gastos que origina á causa de sus malas condiciones y del consumo desproporcionado de carbón, lo hacen inadecuado y hasta peligroso para esta navegación.

Es muy aventurado enviar este buque á la Isla de los Estados; por esta razón me he permitido indicar á V. E. la necesidad de sustituirlo por el *Gaviota*, buque aparente para estos parages.

El señor Ministro se podrá formar una idea aproximada de los servicios prestados por este buque,

que manda el alférez de fragata D. Tomás Zurueta, conociendo la relación de los viajes efectuados desde el mes de Agosto ppdo., hasta la fecha.

Habla el alférez Zurueta:

PRIMER VIAJE. — *De Ushuaia á Punta Arenas, San Sebastián, Buen Suceso, Sloget Picton*

Este viaje fué de circunnavegación á Tierra del Fuego.

Salió el buque de esta Capital el día 8 de Agosto, llevando á bordo al señor gobernador del Territorio, con dirección á Punta Arenas, por los canales de Beagle, Dourn, Brechocknor, Cook-burn, Magdalena y Estrecho de Magallanes, empleándose seis días en recorrerlos.

El 14 se fondeó en Punta Arenas, saliendo el 18 con dirección á San Sebastián, por el Estrecho de Magallanes. El 19 se dió fondo en San Sebastián, donde se desembarcó el señor gobernador, siguiendo el buque su viaje hacia el Sur, tocando en Buen Suceso; y doblando el cabo Buen Suceso, se hizo rumbo al Oeste, recorriendo los fuertes de Sloget, Picton Brigges, y por último fondeó en Ushuaia el 1º de Setiembre, después de 13 días de navegación.

2º VIAJE. — *De Ushuaia á Punta Arenas, San Sebastián, regreso á Punta Arenas y regreso á Ushuaia*

Se zarpó el ancla el día 7 de Setiembre, se navegó por los canales durante cuatro días, y al cabo de ellos se fondeó en Punta Arenas el día 11 del mismo mes.

El 14 se zarpó el ancla, navegando el buque por el Estrecho de Magallanes, con dirección á San Sebastián, llegando á este puerto el 18; en este mismo

día embarcóse el señor gobernador, saliendo el buque para Punta Arenas, llegando á este puerto el 20 á las 9 a. m.

El buque quedó fondeado hasta el 23 á las 5 a. m., hora en que se viró el ancla, poniéndose en marcha para la capital de Tierra del Fuego.

El buque trajo víveres y correspondencia para la Gobernación. El 28 de Setiembre se fondeó en la bahía Ushuaia.

3^{er} VIAJE. — *De Ushuaia á la Isla de los Estados y regreso*

El día 29 de Setiembre se puso en movimiento el buque, tomando el canal de Beagle con proa al al E. S. E., tocando en los puertos Dourn Eart, Sloget y Buen Suceso, fondeando en San Juan de Salvamento (Isla de los Estados), el día 2 de Octubre.

Del 2 al 12 del mismo mes, el tiempo se mantuvo borrascoso y achubascado; este último día se zarpó de San Juan del Salvamento, y no pudiendo continuar el viaje se refugió en Buen Suceso, quedando hasta el 14 que se puso en marcha con dirección á Lloget, entrando en el puerto el mismo día á las 7 p. m.; al día siguiente se zarpó, viniendo á fondear á Ushuaia el 16 á las 3 p. m.

4^o VIAJE. — *De Ushuaia á Punta Arenas y regreso*

El 27 de Octubre se salió de Ushuaia, llegando á Punta Arenas el 31 del mismo mes; la navegación se hizo por los canales, sin novedad alguna. El buque esperó en este puerto hasta el 22 de Noviembre; habiendo recibido la correspondencia y víveres para la Gobernación, emprendió la vuelta á esta Capi-

tal, donde fondeó en la bahía el 25 de Noviembre á las 7 p. m.

5° VIAJE. — *De Ushuaia á Punta Arenas*

El 11 de Enero de 1891, á las 4 a. m., se puso en movimiento el buque, navegando por los canales con buen tiempo. El día 13, á las 4 p. m., se fondeó en Punta Arenas, quedando el buque hasta el día 16 del mismo mes.

Habiendo recibido correspondencia, salió de este puerto para Ushuaia el mismo día, llegando el 19 de Enero.

6° VIAJE. — *De Ushuaia á la Isla de los Estados y regreso*

El 21 de Enero salimos de Ushuaia tomando el canal de Beagle; á las 6 p. m. entramos en puerto Dourn-Eart para tomar carbón, donde permanecemos hasta el 12. Este mismo día nos pusimos en marcha para Buen Suceso; pasando Lloget, la mar se alborotó, sufriendo mucho el buque. Después de varias horas de navegación, se tuvo que arribar y tomar puerto, siendo el más cercano Bahía Aguirre.

El 24, á las 4 a. m. se zarpó, consiguiendo llegar á Buen Suceso el mismo día á las 6 p. m.

El 25 salimos para San Juan del Salvamento, llegando el mismo día á las 6.25 p. m., después de 11 horas de viaje.

El 27 emprendimos la vuelta, saliendo de San Juan para Buen Suceso, pero, á causa del mal tiempo, tuvimos que arribar y volver al mismo puerto de donde habíamos salido.

El 28 y 29 se salió, teniendo siempre el mismo resultado. El 30, á las 4 a. m., se viró el ancla,

pudiendo llegar, después de 12 horas, á Buen Suceso, donde permanecimos hasta el día siguiente.

El 31 salimos para Ushuaia, llegando á este puerto el 2 de Febrero.

7º VIAJE. — *De Ushuaia á Dourn-East y regreso*

El buque salió de este puerto el 8 á las 5 a. m., con dirección á las Islas Bridges, fondeando á las 6 en la isla Lucas, donde cargó 140 ovejas pertenecientes al Sr. Iglesias.

A las 3 se zarpó, y tomando el Canal de Beagle con proa al este, seguimos camino hasta las 9, que fondeamos en Gable. Al día siguiente, á las 6, zarpamos de Gable y fuimos á fondear en la Isla Larga, donde se efectuó la descarga. A las 9.15 a. m., nos pusimos en marcha, llegando á Dourn-East, á las 10.15 a. m. En este puerto estuvimos 24 horas.

Después de haber tomado 2 toneladas de carbón, emprendimos la vuelta, saliendo á las 11.10 a. m. y á las 6.45 p. m. llegamos á esta Capital.

8º VIAJE. — *De Ushuaia á Punta Arenas y regreso*

El día 19 de Marzo salimos de esta Capital á las 5 a. m., entramos en seguida al canal de Beagle teniendo el viento de O. N. O. A las 12 del mismo, entramos en el brazo norte del Dourn. El viento se mantuvo del O. N. O., refrescando siempre.

Al enfrentar á la isla Simbal, se descargaron chubascos que privaron el andar al buque. Después de cuatro horas continuas de batallar, conseguimos entrar en Puerto Ballenas.

Al día siguiente, á las 5, salimos de este puerto; el viento había calmado, llegando así sin novedad á la Bahía Desolada, á la que encontramos bastante

agostada, y el viento saltó al S. O., por lo que resolví arribar y fondear en Burnet, á la 1.30 p. m.

El 22 salimos á las 6, pasando la Desolada, el Bock-nock y entramos al Cock-burn, á las 2.30. Como el tiempo se despejara, ordené se navegara de noche, orden que se cumplió en parte.

A las 2 a. m. del día 23, la noche, que hasta entonces era clara, se oscureció, tomándonos fuertes chubascos del N. O. acompañados de lluvia. Esto sucedía á la entrada del Estrecho de Magallanes, por lo que ordené se pusiera á la capa; así estuvimos hasta que calmó el tiempo.

A las 10 nos encontramos frente al cabo San Isidro; el tiempo cambió y pudimos seguir viaje hasta Punta Arenas, donde fondeamos y permanecimos hasta el 29 de Marzo.

Este día, á las 4 a. m., nos pusimos en marcha, llegando á fondear á Sollch Raj, á las 6 p. m. en el canal de la Magdalena.

El día 30 salimos de Sollch á las 3.10 a. m., y navegando con un buen tiempo, pasamos el Cook-tunr Breck-nock á las 2.15 p. m.; á las 4 pasamos Desolada, llegando á fondear á Burrest á las 7.15.

El 31, á las 3.15 salimos, y á las 9 pasamos la Angostura del brazo norte del Dourn, llegando á Puerto Argentino á las 8.17.

El 1º de Abril salimos á las 5 a. m. y llegamos á esta capital á las 10 a. m.

En este último viaje he podido ver las condiciones del buque que el señor gobernador se sirvió confiarme.

Tomás Zurueta.

El servicio prestado por estos vapores merece ser tenido en cuenta.

El *Ushuaia*, en dos años y medio que hace desde

que el gobierno lo ha adquirido, ha navegado más de *veinte mil millas*, es decir, casi más que toda la escuadra reunida, en el mismo lapso de tiempo.

Termino aquí, señor Ministro, estas anotaciones que deficientemente condensan toda la labor realizada y concebida en el primer año de mi administración.

El estado de esta gobernación, á juzgar por la memoria presentada, revela palmariamente que recién se inicia en la vida laboriosa, incorporándose al concierto del progreso nacional, única forma de confiar en un porvenir más brillante, dentro de un plazo no lejano.

Sólo se requiere la valiosa cooperación de la Superioridad para la realización de los proyectos y pensamientos que dejo esbozados, algunos de los que serán indudablemente de provecho para el territorio, reflejando, sin embargo, todos ellos, la manera cómo he velado por los intereses valiosos que se confiaron á mi celo y discreción.

No cumpliría con un deber de estricta justicia si no aprovechara esta oportunidad para recomendar á V. E. los importantes servicios prestados á la gobernación por los empleados superiores de la misma, señores Emilio J. Pem, jefe de policía, comandantes de los vapores «Ushuaia» y «Comodoro Py», teniente de fragata D. Juan M. Noguera, alférez de fragata D. Tomás Zurueta, é ingeniero civil D. Eduardo Bergströn, los cuales, por su contracción al trabajo y la inteligencia desplegada, han contribuído de una manera eficaz al cumplimiento de las tareas que el P. E. me tiene encomendadas.

Los demás empleados más subalternos, también han cooperado en la esfera de sus atribuciones en la labor común.

Saluda á V. E. con su particular aprecio.

MARIO CORNERO.