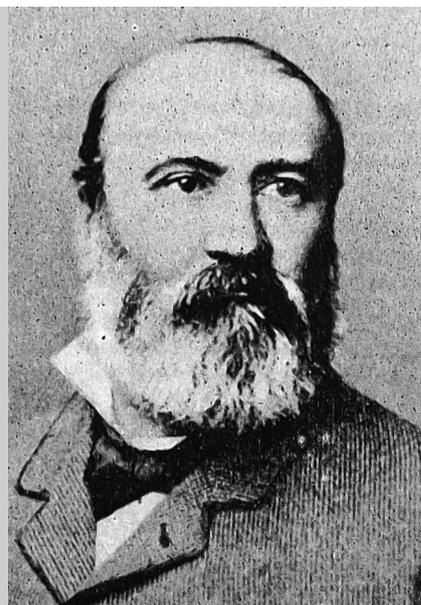


# D. LUIS PIEDRABUENA: HÉROE, EXPLORADOR Y COLONIZADOR DE LA PATAGONIA ORIENTAL Y LOS MARES AUSTRALES

## LA APASIONANTE VIDA DE UN GRAN MARINO DE ORIGEN ASTURICENSE

Gabriel Alonso-Carro y García-Crespo



### 1. INTRODUCCIÓN BIOGRÁFICA

Luis Piedrabuena fue un ilustre navegante argentino (nacido en 1833, en los albores del nacimiento de la actual Argentina), que tomó posesión en nombre de su país de no pocos territorios australes, exploró los mares patagónicos y Tierra de Fuego (con sus conocidos estrechos y canales, sobre todo el de Magallanes y el de Beagle) y que además rescató múltiples tripulaciones de una muerte segura –las de numerosos barcos naufragados en las temibles aguas de los mares del extremo del Cono Sur–.

En este artículo recorreremos sus raíces familiares asturicensas (su abuelo y bisabuelos por la vía paterna de su madre) y la vida aventurera y heroica del que fue el primer marino argentino en navegar y recalar en la Antártida y también el que marcó por vez primera la frontera más austral de su nación en un peñasco del temido cabo de Hornos o cabo Tormentas, como él lo denominó (que fue asimismo el primero en hollar).

Físicamente, lo describen como un hombre de buena estatura, ojos claros, barba corta y espesa y una melena echada para atrás que se hacía escasa sobre la ancha frente. Quienes lo conocieron atestiguan que era muy bondadoso, preocupado siempre por el bienestar de los demás, sobre todo de la gente que de él dependía, lo cual no excluía una férrea energía en todo lo que tuviera que ver con su oficio marino. Habilísimo en todas las especialidades del arte de navegar, era excelente carpintero, componía relojes con consumada habilidad y conocía de sus barcos hasta el último tablón. Estas palabras suyas bien describen y sintetizan su altura moral y su nobleza de espíritu: «Yo no aspiro a nada, sólo quiero tener en mi conciencia la satisfacción de haber cumplido como el más honrado de los argentinos».

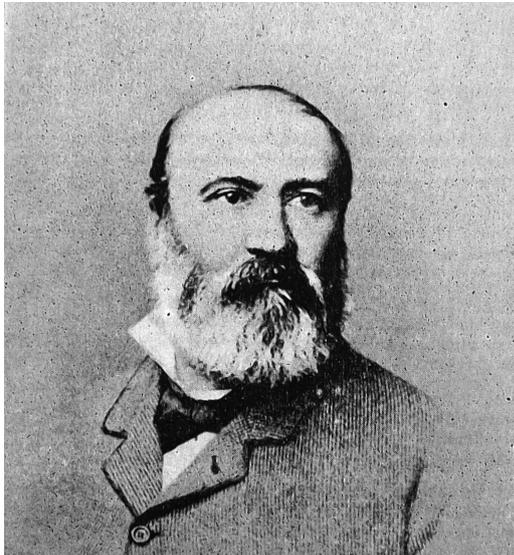
Isla de los Estados, Antártida, Río Santa Cruz, Tierra del Fuego, angosturas del Magallanes, Punta Arenas, cabo de Hornos, son todos jalones de sus proezas náuticas. Fue Piedrabuena un marino argentino, sencillo, trabajador, honrado y su vida es hoy la mejor página de patriotismo en la historia de los mares australes de la República.

Así es descrito por la Armada argentina –en su historia naval en el sitio web del Gobierno<sup>1</sup>– el perfil de este teniente coronel de la Marina, lo que equivaldría hoy a un capitán de fragata, siendo igualmente capitán honorario de la misma.

Como resumen inicial de la biografía de nuestro marino y navegante en su faceta de héroe humanitario, podemos resaltar que en 1849, con apenas dieciséis años, participó en un viaje de aprovisionamiento –desde Montevideo hacia Tierra de Fuego– destinado a la misión anglicana al mando del pastor Allen Gardiner de la que, finalmente, sólo pudo rescatar un barco con siete cadáveres en el canal de Beagle. Tuvo más éxito salvando a los naufragos de un buque alemán en la isla de los Estados (Estrecho de Lemaire) a bordo del Nancy e, igualmente, navegando en una goleta en 1858 hizo lo propio con cuarenta y dos marinos de un ballenero estadounidense.

En 1874 también pudo rescatar, esta vez en el célebre Luisito (en recuerdo a su hijo fallecido), a los naufragados del buque Eagle y a los del barco Dr. Hanson. Por este último salvamento recibió un regalo del gobierno alemán: un anteojo-telescopio con unas letras de agradecimiento de Guillermo, emperador de Alemania y rey de Prusia, grabadas en la placa de plata del estuche que lo contenía. El último de sus rescates marinos fue en la isla ya citada de su propiedad, concedida honoríficamente por la República

Argentina: la de los Estados, en diciembre de 1881, en la que la embarcación inglesa *Pactolus* naufragó en medio de una gran tormenta. Se calcula que salvó a lo largo de su carrera marinera más de ciento cuarenta y seis vidas. Por ello fue también homenajeado por la reina Victoria de Inglaterra.



Luis Piedrabuena. Imagen tomada de Internet. ([https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Luis\\_Piedrabuena.jpg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Luis_Piedrabuena.jpg)).

## 2. RAÍCES FAMILIARES ASTURICENSES Y CONTEXTO HISTÓRICO

Una vez presentado esquemáticamente el personaje, en sus exploraciones y hechos heroicos destacables, la novedad que aporto es un destacado hallazgo, hasta ahora creo que desconocido, sobre los orígenes asturicense de este indudable gran personaje de la historia de Argentina e incluso de América del Sur y, posiblemente, me atrevo a decir, el descendiente directo más eminente y significativo de la emigración maragata a Sudamérica.

En Argentina se le han dedicado poniendo su nombre: calles, barrios, plazas, una ciudad, cerros, cabos de mar, un estrecho en el canal de Beagle, varios barcos de la Armada argentina, una central termoeléctrica e incluso en el 2006 se propuso cambiar el nombre al célebre y temido paso de Drake (nombre del corsario inglés) o también llamado mar de Hoces, que comunica el océano Atlántico y el Pacífico, entre el extremo del Cono Sur y la Antártida, por el de mar de Piedrabuena (en su honor y por sus merecimientos en esa área geográfica).

Miguel Luis Piedrabuena, conocido habitualmente como Luis Piedrabuena, nace en Carmen de Patagones el 24 de agosto de 1833. Su madre fue Vicenta Sabina Rodríguez Crespo (n. 1802) que nació en esta misma localidad, donde también contrajo matrimonio en noviembre de 1824. Su marido –y padre de Luis–

fue Miguel Gerónimo de Piedrabuena (se trata de un toponímico español: es una población de Ciudad Real –de donde procedería su familia–), nació en Santa Fe (1799) capital de la provincia del mismo nombre y de familia de comerciantes. La pista sobre los orígenes generacionales del hijo de ambos me la ofreció el ver caracterizada a la madre como “argentino-maragata”<sup>2</sup>. Había que comprobar si se trataba de un mero origen en Patagones o la referencia iba mucho más allá, como ciertamente ocurre.

Es sabido que el gentilicio de los nacidos en Carmen de Patagones es “maragato”, por la notoriedad de éstos en la composición de la población fundacional<sup>3</sup> –y quedaba solamente concretar y constatar si era real el vínculo objetivo con la proveniencia asturicense–, como efectivamente así fue. También recordaba, por otro lado, Luis Alonso Luengo al «astorgano Juan de la Piedra como el colonizador oficial de la Patagonia, que antes había sido ministro de la Real Hacienda de las islas Maulinas» que fue el que envió la expedición que construyó el Fuerte Nuestra Señora del Carmen de Patagones sobre el río Negro y en el que se asentó un primer núcleo poblacional para enseguida consolidarse con «distinguidas familias de origen maragato como los Crespo (en 1871), los Carro (en 1779-1781) y los Alonso (1780-1781), entre otros (según Enciso en su libro *La gesta de Patagones*)»<sup>4</sup>.

Consultados diversos árboles genealógicos en la red es fácil encontrar que los abuelos por vía materna del marino y explorador por parte de padre fueron Pascual Rodríguez Blanco (n. 1765), llegado de Astorga con sus padres Blas y María en 1780 a Carmen de Patagones (con 15 años) y Gerónima Rita Crespo Mendoza (n. 1766), cuyos padres Juan Miguel y María Antonia llegaron también con sus hijos desde España en 1782 (eran labradores de Moriñigo, obispado de Salamanca). Ella tenía 16 años cuando arribaron al Fuerte sito a unos treinta kilómetros de la desembocadura del río Negro.

Mi sorpresa fue al detectar que estos abuelos del ilustre marino y navegante argentino figuraban en el listado de colonos recogido por Juan Alejandro Apolant en su monografía *Operativo Patagonia. Historia de la mayor aportación demográfica masiva a la Banda Oriental* (1970)<sup>5</sup>. Dichos abuelos, padres de la madre de Luis Piedrabuena, contrajeron matrimonio ya en Patagones, ella en segundas nupcias, y los padres de él y el mismo padre figuran en el listado de Apolant, recogido a su vez por M. L. Casanueva, como procedentes de Astorga<sup>6</sup>. Respecto a ello hay que hacer varias salvedades<sup>7</sup>, pero es suficientemente indicativo del origen asturicense del teniente coronel D. Luis, vía materna y a través de su abuelo y bisabuelos por parte del padre de ella, que figuren llega-

dos a la puerta de la Patagonia como originarios de la ciudad de Astorga.

Es, sabido, por otra parte, que en las fechas de llegada de sus familiares –1780–, arribaron vía Montevideo hasta las costas actualmente argentinas la cuarta y quinta expedición de colonización impulsada por Carlos III, a bordo de la fragata La Santísima Trinidad (alias “Caballo Marino”), el veintiseis de enero –transportando 146 personas–, y también el bergantín S. Felipe Neri el veintinueve de marzo del mismo 1780 –con otras ciento treinta y nueve personas–. La sexta expedición llegó también el mismo año, en la fragata El Real Carlos, con doscientos sesenta y siete colonos más, en el mes de mayo. Consta asimismo que otros dos barcos pendientes de zarpar fueron los bergantines San Joaquín y Santa Ana, llegados con posterioridad a partir de septiembre. Este desembarco masivo de nuevos colonizadores da idea de las dimensiones del movimiento migratorio propiciado por la Corona española para proteger aquellas tierras, con la ocupación colonial, de las aspiraciones francesas e inglesas.

De modo que tanto los padres del prócer de la Patagonia como los respectivos abuelos nacieron ciudadanos de «las Españas de ambos hemisferios» –como rezaba la Constitución de 1812, resultante de las Cortes de Cádiz–, siendo Vicenta Sabina oriunda de Astorga (de padre astorgano<sup>8</sup> y madre salmantina) y –como ocurría con su marido– todavía nacidos bajo el virreinato del Río de La Plata. Hasta la Revolución de Mayo de 1810 no se inició el proceso de independencia de la República Argentina que culminó en julio de 1816, esto es, diecisiete años antes del alumbramiento del capitán Luis Piedrabuena y más de cincuenta después de la llegada de sus familiares colonizadores a Carmen de Patagones, puerta de la Patagonia Oriental.

Carlos III fue el monarca borbón más volcado en los asuntos americanos durante el s. XVIII. A finales de siglo, en 1776, se crea el virreinato del Río de La Plata como fruto de las reformas en la administración sudamericana. Hasta entonces, todo el sur del continente se gobernaba desde el virreinato de Lima, que constituía una jurisdicción de enorme extensión. De esta manera desde Buenos Aires como bastión militar se guarnecían las islas Malvinas y se establecieron fuertes y poblados en la Patagonia. Los impulsores de esta nueva estrategia fueron el ministro Gálvez y el conde de Floridablanca, secretario de Estado.

Carmen de Patagones (1779), el inicialmente denominado Fuerte de Nuestra Señora del Carmen, fue uno de los establecimientos patagónicos fundados en ese preciso momento. En la estrategia de la Corona española se incluyeron proyectos de poblamiento (en

concreto, el Plan de Poblamiento Patagónico<sup>9</sup>) y por ese motivo, a finales de siglo, llegaron grupos de inmigrantes españoles para poblar las costas australes americanas y así protegerlas también de la ocupación de naciones enemigas.

La convocatoria para incorporar nuevos colonos se centró primeramente en Galicia, pero al relativamente fracasar por razones diversas se extendió a Asturias, León y Castilla la Vieja, resultando que un grupo importante de los pobladores fueron originarios de la diócesis de Astorga, especialmente de Maragatería y Astorga (aunque no sólo, también del Bierzo, Zamora, etc.). Estos últimos llegaron particularmente al Fuerte Nuestra Señora del Carmen. Significativamente aún hoy, como queda ya dicho, el gentilicio de los originarios de la ciudad es el de “maragatos”<sup>10</sup>.



Ubicación de los Establecimientos o Fuertes (entre ellos, localización de Carmen de Patagones) fundados por la Corona española en la costa patagónica en el s. XVIII. La línea de la derecha es el límite de las aguas uruguayo-argentinas.

En la bibliografía al respecto se han recogido tanto los listados de pobladores llegados a esta población cercana a la desembocadura del río Negro (entre 1779 y 1783) así como los libros parroquiales en los que constan muchos de los nuevos colonos, de manera que conocemos bien quiénes y cuándo llegaron y se establecieron en la zona. En estos documentos figuran también sus respectivas ocupaciones, labradores, en el caso de los abuelos salmantinos de Vicenta Sabina Rodríguez; no constando la de los paternos pero presumiblemente también lo eran, pues casi todos ellos tenían esta procedencia profesional, aunque también desempeñaran labores artesanales o diversos oficios.

### 3. VOCACIÓN NAVEGANTE Y AÑOS DE FORMACIÓN

Pues bien, nuestro personaje nace en 1833, nueve años después del matrimonio de Vicenta Sabina Rodríguez y Miguel Piedrabuena, nacidos ambos ya en tierras americanas, criollos, aunque formando aún parte de las Españas (que nunca fueron colonias, a diferencia del modelo anglosajón, sino parte de España y ciudadanos de ella). La ribera y el curso del río Negro, a cuyas orillas se situaba la localidad de su familia y donde vino al mundo, fueron su entorno natural desde la tierna infancia.

Por eso, no son de extrañar sus incursiones fluviales navegando por las aguas de dicho río en algún bote improvisado. Hasta el punto de perderse varios días y regresar con viento favorable, respirando así su familia de la angustia por la ausencia del incipiente marino. Incluso se cuenta que en una ocasión se dejó llevar por la corriente hasta el mar (la desembocadura fluvial está a decenas de kilómetros de Carmen de Patagones) y se adentró en el océano hasta veinte millas de la costa –con una frágil embarcación apenas hecha de ramas–, teniendo que ser rescatado por un capitán, Mr. Lemon, aunque el infante no tuviera conciencia del peligro por su familiaridad con la navegación.

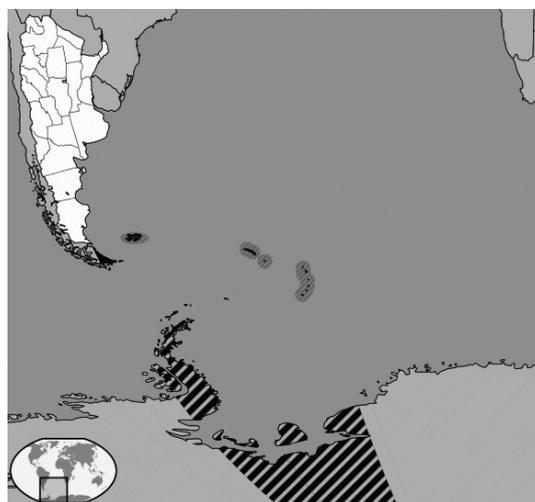
Así, no es extraño que con permiso de sus padres y con tan solo nueve años se embarcara como grumete en el barco ballenero del capitán Lemon, destino hacia los Estados Unidos. Sin embargo, por lo que parece fueron problemas serios de la tripulación con dicho capitán los que le hicieron quedarse en Buenos Aires, donde lo acogió un amigo de su padre. El marino James Harris le facilita en la capital de la entonces Confederación Argentina cursar estudios de primaria y su primera formación náutica.

A los cinco años regresó a su ciudad natal y en ella ensayaba –ya con sus catorce años (1847)– su aprendizaje marino hasta el punto de construir un pequeño cúter (embarcación con un único mástil más hacia proa y varias velas) con el que navegaba practicando lo que sería su marcada vocación marinera y su vida navegante en las aguas tenidas por las más peligrosas del mundo.

En 1847 arribó al puerto de Patagones otro ballenero estadounidense, el John E. Davison, al mando del experimentado capitán William Horton Smiley (apodado “El Cónsul de los Mares”). Este marino fue su gran maestro y mentor: la familia Piedrabuena le encomendó la formación y la experiencia náutica de su hijo Luis, quien ya estaba a punto de cumplir los 15 años de edad, antes de su siguiente viaje. El ballenero zarpó de Carmen de Patagones con él a bordo como grumete el 23 de julio del citado año, poniendo

rumbo a la zona antártica, a la que llegarían unos meses después.

Desde este momento Luis Piedrabuena comienza su carrera como marino. Es importante destacar que nuestro gran personaje subsistió siempre de su actividad comercial, dado que no cobraba sueldo alguno del gobierno argentino y por ello debía ganarse la vida en los duros mares australes. Su especialidad fue la de cazador de lobos marinos y ballenas en los peligrosos mares del Sur. Este primer gran viaje iniciático profesionalmente lo conduce a navegar por las islas Malvinas para cargar y proveerse de víveres (ya entonces estaban ocupadas por los ingleses –desde 1833–), el archipiélago de Tierra de Fuego (continuando hacia el cabo de Hornos), llegando finalmente a la península Antártica (actualmente, Argentina) cazando ballenas y regresando posteriormente a Carmen de Patagones.



Mapa de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

En esta primera vez ejerciendo de pescador de altura, siendo apenas un adolescente, alcanzó la latitud de 68° sur, por lo que –el entonces grumete– puede ser considerado el primer argentino que navegó en aguas de la Antártida. La vida áspera y dura de a bordo, el frío, los embravecidos mares, así como las largas guardias entre los mástiles y velas del buque, fortalecieron su carácter y lo prepararon para las grandes empresas en que participaría en el futuro. Es en estas primeras travesías en las cuales va curtiéndose y ascendiendo de cualificación y en puestos de responsabilidad a bordo.

De hecho, en 1849, con tan solo dieciséis años es ya ascendido a segundo oficial de la tripulación. Piedrabuena se enrola entonces y zarpa en una expedición –desde el puerto de Montevideo a Tierra del Fuego– para aprovisionar a unos misioneros ingleses anglicanos de la misión a las órdenes de Allan Gardiner, instalados en una isla del archipiélago fueguino (isla Picton, en la boca del canal de Beagle) en la que

pretendían ampliar su radio de acción. Fue este misionero quien puso nombre a dicho canal, alternativa al estrecho de Magallanes para navegar del océano Atlántico al Pacífico sin necesidad de sobrepasar el cabo de Hornos o cabo Tormentas y adentrarse así en las terribles aguas entre Tierra de Fuego y la Antártida.

El rico comerciante Samuel Lafone de Montevideo y del que se había hecho buen amigo el pastor, promovió una expedición de apoyo y aprovisionamiento a estos británicos –que tenían su base de operaciones en las islas Malvinas y estaban al mando de Gardiner, heroico apóstol, secretario de la Sociedad Misionera de la Patagonia y apasionado misionero de esas tierras donde dejó su vida–.

Despojados de sus enseres por los indígenas habituados a recibir regalos y sin el concepto de robo de la propiedad ajena, salieron de la isla Picton buscando un lugar menos hostil e inhóspito. Se refugiaron así en la profunda y aislada bahía de Aguirre, resultando no poder ser hallados y no tener posibilidad de navegar por lo precario de las embarcaciones –no preparadas para los potentes vientos de la zona–. Todo lo que pudieron hallar Piedrabuena y los restantes marinos de su expedición, tras una dificultosa búsqueda por los estrechos y canales de Tierra de Fuego, fueron sus cadáveres: habían muerto de inanición. Los restos del pastor Gardiner y de los otros siete misioneros fueron enterrados, recibiendo cristiana sepultura.

El oficial Piedrabuena, que dirigió las operaciones, destacó por las sobresalientes cualidades demostradas en la ocasión: además, el arrojo, la valentía y el humanitarismo destacaron siempre en su notable personalidad. Buena prueba de ello fue que –durante este último viaje–, nuestro gran héroe rescató en la isla de los Estados a otros catorce náufragos, al parecer de un buque alemán. La relación con la isla le acompañará de por vida, llegándole a ser después concedida como premio a sus logros en pro de la República.

En 1850 fue designado por el capitán Smiley –su amigo y maestro– como primer oficial de la goleta Zerabia. Durante varios años recorrió la isla de los Estados, transportó ganado lanar y vacuno a las islas Malvinas, regresó a la Antártida y navegó por los canales fueguinos. Sus viajes y presencia en la Patagonia Oriental, Tierra de Fuego y Antártida consolidaron la soberanía territorial argentina de esas extensas zonas geográficas llevando a cabo un gran servicio explorador y colonizador a su país.

Por aquel entonces esas regiones estaban poco habitadas y apenas existía presencia de población blanca, además de no poder estar protegidas en su vastedad por el Estado argentino. Piedrabuena se afana en conocer y tratar a los pueblos aonikenk de la Pa-

tagonia –en esa época conocidos como “tehuelches” o “patagones”, bajo el cacicazgo mayor de Casimiro “Biguá” Fourmantin–, procurando inculcarles el sentido de pertenencia y vinculación a su nueva patria argentina. Les obsequiaba con banderas nacionales pintadas por él mismo en lonas blancas marineras.

Durante tres años estará al mando del barco ballenero del que comenzó siendo primer oficial (el Zerabia). Como curiosidad, en 1852, cerca de la bahía Margarita su embarcación queda atrapada en el hielo permaneciendo aislada durante un mes: exactamente donde un siglo después se erigirá la base antártica argentina San Martín (el 21 de marzo de 1951). La posterior “conquista del Desierto” (1878-1885), así se llamó la ulterior toma de posesión militar de los territorios patagónicos orientales, tuvo en Piedrabuena a su más auténtico pionero.

Justamente con una embarcación con ese nombre, la San Martín, y ya desde el principio al mando por decisión del capitán Smiley, navega hasta Nueva York donde empleará unos años (a partir de sus diecinueve) en formarse en la Escuela Náutica, enviado de nuevo por sus padres y bajo el padrino de dicho capitán: el apodado “Cónsul de los Mares”. Simultáneamente a los estudios sobre navegación aprendió carpintería, herrería y velería en los talleres en torno a la Escuela. En ellos se construían los veloces cúteres que patrullaban las costas de la región este de Estados Unidos y que eran también utilizados para el correo y por contrabandistas.

Tenían estos veleros de un único mástil la virtud de ser las embarcaciones a vela más veloces del momento –siendo muy maniobrables sin necesitarse mucha tripulación para su manejo–. Esta formación mencionada fue la más sólida preparación que obtuvo Piedrabuena para su futuro profesional. Se licenció con graduación de capitán (en 1857) con tan sólo veinticuatro años y nunca más dejó la mar, su verdadero hogar desde entonces. Tras el periodo formativo, navegó otros dos años (1857-58) por aguas del Golfo de México, el Caribe y la costa este de EE.UU., en calidad de primer oficial, con Smiley como capitán y en la goleta Merrimac.

#### 4. EL ECUADOR DE SU VIDA Y AÑOS DE MADUREZ

Regresó a Buenos Aires (1858) y de nuevo se embarcó también como primer oficial del bergantín-goleta Nancy, comprado por su gran mentor Smiley. Surca otra vez hacia los mares australes en busca de lobos marinos y, una vez más, auxilia a veinticuatro náufragos de un temporal. A los pocos meses, en diciembre,

al mando de la goleta Manuelita –cuyo armador de nuevo es su maestro– rescata de la muerte en Punta Ninfas (provincia argentina de Chubut) a cuarenta y dos hombres de la tripulación de la ballenera Dolphy de los Estados Unidos. Continúa por esta época con su trabajo habitual en la costa este patagónica, islas Malvinas, isla de los Estados y Tierra de Fuego.

En 1859 remonta el río Santa Cruz, llegando a una isla fluvial de las más grandes de su curso, a la que denomina Pavón –la cual le será cedida en propiedad por el Estado nueve años después–, e instala en ella un rancho y una factoría donde deja a tres hombres con la intención de formar un reducto patriótico que calara en el sentimiento indígena. Don Luis Piedrabuena, al mando de la nave Nancy, comprada a Smiley (ya en 1860) y a la que cambiará él después el nombre por el de Espora, y navegando por el Atlántico Sur se convirtió en un defensor natural de la soberanía argentina en dichos lugares.

Sin embargo, el motivo más directo de su actividad era poder desarrollar su labor profesional. Si armó su buque, al que colocó tres cañones, lo hizo para poder defenderse de otros loberos que se dedicaban al “raqueo” (saqueo) de buques naufragados y de los propios supervivientes. Según narra, estos corsarios tenían su base en las islas Malvinas y en Punta Arenas (actual Chile). Combate igualmente a los pescadores y marinos depredadores en las islas del archipiélago de Año Nuevo, próxima a la isla de los Estados –pues esquilmban los lobos marinos–. Salvando náufragos, cazando lobos, defendiéndose de loberos piratas y expulsando a los extranjeros, fue tomando posesión de los mares australes en nombre de Argentina.



Situación de la isla de los Estados. Imagen tomada de Internet.

El insigne capitán navegaba las aguas australes por estas fechas en el Nancy, transpasado a su propiedad y abriendo nuevas rutas con sus travesías. Sus continuos viajes vigilando las costas del sur de la Argentina, abrían camino para otras expediciones menos expertas: ya fuesen de colonizadores que trataban

de establecerse en el extremo del Cono Sur (en Tierra de Fuego o las islas del Canal de Beagle o aún más al sur todavía) o fuesen misioneros y exploradores.

Tras sus pasos, abiertas las singladuras, los expedicionarios buscaban recorrer las regiones antárticas o navegar por el Estrecho de Magallanes. Muchas veces se topaban con los peligrosos icebergs, que representaban un peligro inminente para estos viajeros poco expertos y poco conocedores de las costas australes (máxime de los hielos que se desplazan al norte en determinados momentos del año, en verano, estrechando los 650 km de separación entre Tierra de Fuego y la Antártida en el paso de Drake<sup>11</sup> o, en denominación hispánica, el mar de Hoces). Frente al cabo de Hornos o cabo Tormentas, en el mar de Hoces (paso de Drake en la cartografía anglosajona e internacional), se producían muchos naufragios a causa de las terribles tormentas y la deriva de los icebergs.



Faro de S. Juan de Salvamento en la isla de los Estados. Es el mítico “Faro del fin del mundo” de la célebre novela de Julio Verne.

Al pasar los meses y no tener noticias de una nueva misión anglicana que había sido refundada en octubre de 1859, ni tampoco de la goleta Allen Gardiner, el pastor George Pakenham Despard, de la misión de la isla Vigía del archipiélago de Malvinas –erigida en 1856–, contrató los servicios de auxilio de Piedrabuena y éste se dirigió a la costa occidental de la isla Navarino, a la que arribó en abril de este mismo año 1860. Encontrando la nave fondeada y desmantelada en el puerto solamente pudo rescatar a un único tripulante, el cocinero (y en pésimas condiciones físicas y mentales). En 1862, el marino y navegante construye en la isla de los Estados un pequeño refugio en cabo San Juan –donde se construiría el más conocido como

“El Faro del Fin del Mundo” (en referencia a la novela de Julio Verne)– quedando al cuidado de hombres de su tripulación e izando en él la bandera argentina. Habilita así el puesto de apoyo llamado “San Juan de Salvamento”, útil tanto para los posibles naufragios como para refugio de los marinos dedicados a la caza de pingüinos y lobos marinos.

En 1863, llegando a a la bahía de San Gregorio en la orilla continental del Estrecho de Magallanes, hace amistad con el cacique mayor Casimiro “Biguá” –un importante tehuelche criado por el marino argentino de origen francés y comandante del fuerte de Carmen de Patagones, Francisco Fourmantin– acompañándolo a Buenos Aires. El cacique estaba siendo utilizado por los chilenos para ocupar parte del territorio y D. Luis consigue que el entonces presidente argentino lo designe oficialmente como “cacique de San Gregorio”, ganando así una amistad estratégica para su país, y también que le conceda rango militar en el ejército argentino (1864).

Frecuentó por aquel entonces los canales de San Gabriel, Santa Bárbara, Beagle y el cabo de Hornos –que él denominaba cabo Tormentas–. En uno de sus peñascos dejó inscrito: «Aquí termina el dominio de la República Argentina» y en una placa de cobre dejó estampados los colores nacionales además de un mástil con la enseña nacional. Antes de él no hubo navegante argentino alguno que hubiera pisado aquel espacio de tierra cubierto siempre por eternas brumas. En la isla de los Estados (en la zona de San Juan de Salvamento), dejó otra significativa placa: «Se socorre a los naufragos. Capitán Luis Piedrabuena. Nancy, 1863». El 2 de diciembre de 1864 el gobierno del general Mitre premió sus méritos y le entregó los despachos de “capitán honorario sin sueldo”.

En su frenética actividad organizó también el ilustre personaje una expedición por tierra en la que envió a algunos de sus marinos para reconocer el curso del río Santa Cruz. Piedrabuena habilitó en la orilla sur del río un pequeño poblado llamado Las Salinas, frente a la costa de la isla Pavón, y lo dejó a cargo de tres marineros para que fueran recibiendo a los colonos que se instalaran allí. Se llegó a constituir como núcleo de población hacia 1867 o 1868. Transcurrieron los años y nuestro capitán prosiguió con su labor de socorrer naufragos, proteger territorios y explorar mares y costas, no pocas veces altruista y patrióticamente, abandonando en cierta medida sus intereses comerciales y privados e inculcando a los aborígenes su pertenencia a la República Argentina –cuya soberanía sobre los territorios les animaba a defender–.

Continuó en esta época llevando a cabo numerosas travesías por las costas de la Patagonia, Malvinas y Tierra del Fuego. En 1868, el gobierno le otorgó un

merecido reconocimiento a su labor patriótica, y en recompensa por sus servicios humanitarios socorriendo a los naufragos, llegaron las primeras concesiones de tierras en el sur argentino. Le fue concedida a Piedrabuena la isla Pavón y el poblado Las Salinas (ambos en el río Santa Cruz), además de la isla de los Estados, en el estrecho de Lemaire –justo en el extremo continental del Cono Sur, a 24 km del continente–. El 2 de agosto del siguiente año (en 1869), con treinta y cinco años, contrajo matrimonio en Buenos Aires con Julia M. Dufour, con quien tendría cinco hijos.

A principios de octubre llevó a su esposa a conocer en la goleta Espora –como viaje de luna de miel– sus nuevas propiedades en la Patagonia austral, fijando su residencia finalmente en Punta Arenas (Chile). Luis Piedrabuena abre allí un negocio de artículos náuticos. A finales de año intenta impulsar la fundación de San Gregorio en el Estrecho de Magallanes de acuerdo con los indígenas, pero no consigue los medios necesarios del presidente Sarmiento. No solo recibiría una negativa debido a la precaria situación económica y naval del país, sino que también pudo constatar que no podía contar con ayuda alguna para afrontar aquella noble empresa.

Finalmente, su amigo cacique Casimiro “Biguá” declarará en noviembre de 1869 –en nombre de los nativos– la soberanía argentina sobre el territorio en discusión con Chile, aunque el hijo posteriormente la transferirá a este país. A pesar de todo, siguió comerciando pacíficamente con los aborígenes, alimentándoles el sentimiento nacional argentino, hasta que el cacique nativo Biguá le volvió a ofrecer fundar el establecimiento de San Gregorio –esta vez, fue el gobernador de Magallanes quien lo obstaculizó–. Paradójicamente este gobernador solamente acudió a él para que rescatara a la tripulación del bergantín Trespontos que había sido atacado por aborígenes, a lo que accedió sin retribución alguna y, al mando de la goleta chilena Rippling Wave, finalmente sólo pudo encontrar los restos del naufragio.

En cualquiera de los casos, continuó con su actividad lobera e impulsó una fábrica de aceite de pingüino en la isla de los Estados para obtener ingresos. Para ello llevó a varios de sus hombres y los dejó en la isla al cargo de la pequeña industria. Era el año 1869 aún. Nos lo cuenta el diario de uno de ellos:

El diez y nueve de febrero desembarcamos de la goleta del mando y propiedad del Comandante Don Luis Piedra Buena en la bahía llamada por los pescadores ‘de los pajaros reyes’. Estos pájaros son anfibios por estar en la playa, de dos a tres semanas desapareciendo luego despues por algunos meses. Con estos pájaros se hace el aceite que muchas veces despues de refinado se manda a vender a varias

partes del mundo por aceite refinado dulce. Pues bien yo era uno de los cuatro que dejó el Capitán en la isla para trabajar el aceite.

Estuvieron un total de once meses aislados, en condiciones duras y hostiles, hasta que en enero de 1870:

Día 7. Qué contentos hemos estado hoy al avistar a la goleta de nuestro Capitán Don Luis Piedra Buena. En la tarde dio fondo en la Bahía y no hemos tenido más tiempo que para embarcarnos a su bordo. Hize mi equipaje con lo poco que tenía, dejando la bandera izada<sup>12</sup>.



Construcción del cúter Luisito. Imagen tomada de Internet (<https://www.argentina.gov.ar/noticias/caballero-del-martiente-coronel-de-marina-luis-piedrabuena>).

## 5. LA ÚLTIMA DÉCADA DE UNA VIDA FECUNDA Y ENTREGADA

Navegando con la goleta Espora a la isla de los Estados, en marzo de 1873, les sorprendió un terrible temporal que arrojó la nave contra las rocas, produciéndose la pérdida del barco. Así lo relata en su diario:

10.- A medianoche el viento empezó a soplar con mucha violencia. Pusimos boyas en las anclas, y cuando amaneció el viento seguía lo mismo o más fuerte. Notamos que el ancla grande estaba sin cepo y no aguantaba y sólo nos sostenía la chica y siempre garreaba un poco. Temiendo que no nos dejara lugar para dar vuelta, siendo el mar tan fuerte, me determiné a largar el ancla y a varar el buque en la playa de arena, pero desgraciadamente el buque se atravesó y los golpes que daba le sacaron la estopa, yéndose a pique. No nos quedó más que salvar las provisiones, las que llevamos a tierra<sup>13</sup>.

Lejos de arredrarse, cuando comprobó que el barco había quedado inservible, con los restos de esta nave y tras setenta y dos días de práctica superviven-

cia (a base de mariscos y aves marinas), construyó con sus hombres el pequeño cúter Luisito (el nombre de uno de sus cinco hijos, fallecido) navegando con él de nuevo rumbo hacia la ciudad chilena de Punta Arenas. Desde allí volvieron a la isla de los Estados, salvando en esa oportunidad a los naufragos de los buques Eagle y Doctor Hanson. Respecto a este último, encontró en una roca aislada once naufragos alemanes, entre ellos una mujer, los rescató y los condujo de nuevo a Punta Arenas.

Por este hecho Alemania le premió y envió un magnífico antejo en un estuche cuya placa rezaba:

Nosotros, Guillermo, por la Gracia de Dios Emperador de Alemania y Rey de Prusia: Consideramos esta caja como recuerdo de gratitud al capitán D. Luis Piedrabuena, del buque argentino "Luisito", por los servicios prestados en el salvamento de la tripulación del 'Dr. Hanson' naufragado en octubre de 1874<sup>14</sup>.

Por otra parte, es digno de hacer notar que cuando la situación de tensión entre los dos países, Chile y Argentina, por los territorios patagónicos y fueguinos fue progresivamente en aumento llegó a ser convocado a Buenos Aires, en alguna ocasión, para asesorar al Parlamento en las disputas territoriales –como experto y buen conocedor de la zona–. Prestó gran ayuda a los gobiernos argentino y chileno en momentos que se creía podía estallar una guerra entre estas dos naciones.

Sus viajes de trabajo se mezclan continuamente con salvamentos de naufragos y actos de defensa y reivindicación de la soberanía patria en diversos puntos geográficos. En 1875 escribió:

Habiendo yo hecho tantos gastos de nuevas provisiones, avances, fianzas, por dichos hombres, me era muy doloroso y me cuesta muy caro este servicio a la humanidad, habiendo tenido que dejar todos mis trabajos abandonados, quitándole el pan a mis queridos hijos y esposa y sin poder llenar los compromisos que tengo con mis acreedores, sea todo por Dios<sup>15</sup>.

Estas anotaciones hablan por sí mismas de su notable bonhomía y desinteresada generosidad. Hasta tal punto llegó su patriotismo que, quebrado económicamente, tuvo el valor de rechazar una oferta inglesa para la compra de la isla de los Estados (ni siquiera la mitad, que también cabía). En las Malvinas, ocupadas desde 1833 por los ingleses, necesitaban madera y querían poder tener acceso a ella también en la isla de su propiedad.

Aparte de la expedición ya citada que organizó para recorrer el curso del río Santa Cruz (costeada

también de su bolsillo), formó y participó en otras importantes. Hizo un viaje de exploración al interior de la Patagonia pagándola con varios socios interesados, que voluntariamente deseaban explorar este territorio, expedición que, si no ofreció el resultado que esperaban, dio a conocer la topografía ignorada de esa zona del país. En 1882 condujo como jefe militar la expedición científica a la Patagonia meridional de Giacomo Bove, de ocho meses de duración, impulsada por el Instituto Geográfico Argentino. También planificó la expedición de la División Expedicionaria del Atlántico Sur, aunque no obstante no vivió lo suficiente para llevarla a cabo.



Cúter Luisito. Imagen tomada de Internet (<https://pulperiaquilapan.com/cuter-luisito-asfalto-en-popa/>).

Convencido el gobierno argentino de lo imperioso de mantener una comunicación constante con las costas orientales patagónicas y de Tierra de Fuego, así como de asegurar el dominio de la República en poblaciones muy dispersas, asignó en 1876 a Piedrabuena una subvención para que, con un barco bajo su mando, pudiera prestar este servicio. Se adquirió la nave Santa Cruz y realizó con ella una travesía arribando a Chubut, Puerto Deseado y Santa Cruz, llevando a bordo al sabio explorador perito Francisco Pascasio Moreno (que dio nombre al célebre glaciar Perito Moreno). El 5 de octubre de 1877 socorrió a los naufragos de la embarcación inglesa Anne Richmond hundida en la isla de los Estados, lo que le valió también el reconocimiento de la reina Victoria de Gran Bretaña. Posteriormente, por todos estos servicios y su carrera anterior, en abril de 1878, pasa a figurar en el escalafón naval militar como teniente coronel de la Armada (pero con sueldo de sargento mayor).

El 6 de agosto de 1878, en Buenos Aires, Julia Dufour de Piedrabuena fallecería de tuberculosis a los pocos meses de dar a luz a su segundo varón, mientras su marido se encontraba en alta mar. Ella había sido el sostén del gran navegante con su apoyo, ayuda y compartiendo con él sus proyectos e ideales. Además, fue la primera argentina blanca en pisar Santa Cruz: una pionera como su marido. En su honor, en la actualidad hay un pueblo de la misma provincia llamado Julia Dufour. El matrimonio tuvo cinco hijos: Luis, Ana, María Celestina, Julia Elvira y otro hijo también llamado Luis, nacido tras la muerte de su hermano del mismo nombre y de Julia Elvira.

El día uno de diciembre del mismo año 1878 fue cuando la expedición argentina de D. Luis procedió a izar definitivamente la bandera argentina en la cumbre del cerro Misioneros, en la orilla derecha del río Santa Cruz, dando así oficialmente origen al puerto del mismo nombre. En plena tensión argentino-chilena, el 4 de enero de 1879, el nuevo teniente coronel de la Armada llegaría a este mismo puerto, ahora ya en la embarcación oficial Cabo de Hornos, con la noticia del cese de las hostilidades entre ambos países (desde el 6 de diciembre anterior). En 1881 se firma el Tratado de Límites entre Argentina y Chile, el cual reconoce el Estrecho de Magallanes en su totalidad como de soberanía chilena.

En 1882, intervino con la nave oficial Cabo de Hornos en la expedición científica a la Patagonia meridional del marino italiano Giacomo Bove, como ya quedó dicho anteriormente. Los beneficios fueron notables: al cabo de dos años fue edificado el faro de la isla de los Estados y se crearon delegaciones y subprefecturas en los puertos del sur patagónico. El 8 de noviembre del mismo año, el presidente de la nación le confirió ya el grado a todos los efectos de teniente coronel de la Marina de Guerra. Continuó ocupándose activamente del mar Argentino, formando oficiales, desarrollando expediciones y actuando como asesor del gobierno nacional argentino en temas sobre la Patagonia y Tierra del Fuego hasta su muerte. A principios del último año de 1883, el teniente coronel fue galardonado también con una medalla de oro por parte del Instituto Geográfico de Buenos Aires. El Centro Naval también le otorgó el diploma de socio honorario.

El gran navegante y marino argentino, capitán Luis Piedrabuena, fallecería el día 10 de agosto de 1883 a las 20:45 horas a los casi 50 años de edad en su vivienda de la calle Tucumán n.º 50 de la ciudad de Buenos Aires. Por ley promulgada el 13 de septiembre de 1999, el día de su muerte fue declarado Día Nacional de la isla de los Estados en homenaje a tan noble defensor de los derechos argentinos en la Patagonia austral.

Sus restos mortales descansan junto con los de su mujer en Carmen de Patagones, la población colonial fundada en tiempos de la Corona española e impulsada por población procedente en gran medida de Astorga y Maragatería, entre ellos su madre y su abuelo materno por parte de padre y bisabuelos por esta vía. Su mausoleo está acompañado de una lápida que reza de la siguiente manera (muy expresiva): «Aquí reposan los restos del comandante Luis Piedrabuena (1833-1883) y de su esposa Julia Dufour (1836-1878). El gran maragato consagró su vida a la custodia de la soberanía argentina sobre las costas patagónicas y mares australes»<sup>16</sup>.



Mausoleo con los restos de Luis Piedrabuena y de su mujer, en Carmen de Patagones. Está declarado Monumento Histórico en Argentina.

La emigración maragata a Argentina, y aún toda ella hacia la América del Sur, tuvo un notabilísimo e insigne descendiente de la primera generación criolla nacida ya allí, pero aún bajo el virreinato del Río de la Plata. En este “Caballero del Mar”, así apodado por su ingente actividad exploradora, colonizadora, humanitaria y aún político-diplomática en su papel mediador con los aborígenes y en las disputas territoriales argentino-chilenas, tenemos un antepasado egregio. Oriundo asturicense, según los archivos de pobladores de la Fortaleza de Nuestra Señora del Carmen de Patagones, donde constan sus antepasados familiares, la bimilenaria *Asturica Augusta* puede sentirse legítimamente orgullosa de este hijo suyo, así como debiera con premura aprestarse a ensalzar, honrar y promover su memoria a este lado del Atlántico.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO LUENGO, L. (1978). Una ciudad maragata en la Argentina: Carmen de Patagones. *Revista de la Casa de León*, 293, (texto completo recogido en *Astorga Redacción*, el 4/I/2014).
- APOLANT, J. A. (1970). *Operativo Patagonia. Historia de la mayor aportación demográfica masiva a la banda oriental*. Montevideo: Imprenta Letras S. A.
- CASANUEVA, M. L. (2016). *Maragatos a través de los mares. Vida cotidiana en la frontera austral del río de la plata*. León: Lobo Sapiens.
- PEÑA SANZ, M. (2005). Maragatos en la fundación de Carmen de Patagones. *Astorica*, 24.

## VÍNCULOS EN LA RED DE INTERÉS

- <https://www.argentina.gob.ar/armada/historia-naval/heroes-navales/teniente-coronel-de-marina-luis-piedrabuena>
- <https://www.argentina.gob.ar/noticias/caballero-del-mar-teniente-coronel-de-marina-luis-piedrabuena>
- [https://es.m.wikipedia.org/wiki/Luis\\_Piedrabuena](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Luis_Piedrabuena)
- <https://www.gacetamarinera.com.ar/especiales/teniente-coronel-de-marina-luis-piedrabuena-maximo-heroe-patagonico/>
- <https://museomaritimo.com/luis-piedra-buena>

<sup>1</sup> <https://www.argentina.gob.ar/armada/historia-naval/heroes-navales/teniente-coronel-de-marina-luis-piedra-buena>.

<sup>2</sup> [https://es.m.wikipedia.org/wiki/Luis\\_Piedrabuena](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Luis_Piedrabuena). Aunque es conocida la poca rigurosidad, en ocasiones, de esta fuente sí es útil como información a confirmar ulteriormente.

<sup>3</sup> En el artículo “Maragatos en la fundación de Carmen de Patagones”, de Miguel Peña Sanz, *Astorica*, 24, Astorga, 2005, p. 201, dicho autor afirma: “no existe ningún atisbo sobre cuándo comienza esa denominación, ni cuál fue su causa; y es evidente que se necesitaría una profunda investigación para esclarecer ese punto...”. Sorprende esta aseveración pues ya desde 1970 Apolant había hecho público en su célebre monografía un listado de los colonos –incluyendo las procedencias–. En este sentido, M. L. Casanueva en *Maragatos a través de los mares. Vida cotidiana en la frontera austral del Río de la Plata*, Lobo Sapiens, León, 2016, recoge en la p. 217: “De las 181 personas arribadas al Establecimiento del Río Negro (entre familias y solteros) 26 (14.4%) serían ‘maragatos’ u oriundos del obispado de Astorga y 17 (9.4%) dudosos, que abarcarían adultos con ascendencia astorgana no comprobada e hijos sin datos de lugar de nacimiento”.

También, citando a Apolant, “pueden rastrearse personas provenientes de Turienzo, Piedras Albas, Foncebadón, Tabladillo, Matanza. Asimismo, existen muchos pobladores originarios de pequeñas localidades muy cercanas entre sí que circundaban a la Maragatería”, pp. 216-217.

<sup>4</sup> Cfr. “Una ciudad maragata en la Argentina: Carmen de Patagones”, *Revista de la Casa de León*, 293, diciembre de 1978 (texto completo recogido en *Astorga Redacción*, el 4/1/2014)

<sup>5</sup> Imprenta Letras S. A. Montevideo, Uruguay. Dicho listado lo tomo, a su vez, de la reproducción del mismo en el Apéndice del volumen de M. L. Casanueva, *op. cit.*, pp. 303-305.

<sup>6</sup> *Op. cit.*, p. 305.

<sup>7</sup> En nota a pie de página, M. L. Casanova, *op. cit.*, p. 216, nota 70, recoge esta aclaración:

“las divisiones territoriales para fines del s. XVIII eran distintas de las actuales (...); una misma localidad podía figurar en los documentos de época como perteneciente a jurisdicciones u Obispados distintos (...) según la asignación que le daba el declarante o el funcionario que registraba la declaración de cada persona. Estas ambivalencias en las asignaciones geográficas crean dudas acerca del lugar real de origen de ciertos pobladores; estas circunstancias se repiten a menudo en el área de la Maragatería y localidades aledañas”.

Lo llamativo es que Apolant en su listado consigna “Astorga” como lugar de origen de Blas Rodríguez y María Blanco, así como de su hijo Pascual, y no “obispado de Astorga” como hace en otros casos.

<sup>8</sup> Hago notar que existe una equivocación en los árboles genealógicos disponibles en la red, pues Pascual Rodríguez Blanco, al que nos referimos siempre, es confundido con Pascual Rodríguez Vega, del que sabemos era sobrino de Francisco de la Vega (Rionegro del Puente, Zamora, ciudad de la que era su mujer) y que embarcó con ellos rumbo a América, cfr. J. A. Apolant, *op. cit.*, p. 267.

<sup>9</sup> Para la contextualización histórica y la iniciativa colonizadora de Gálvez y Floridablanca, es interesante y sugerente leer el “Marco histórico”, en el cap. IV, de *Maragatos a través de los mares. Vida cotidiana en la frontera austral del Río de la Plata*, de M. L. Casanova, pp. 47-56.

<sup>10</sup> Para un mayor abundamiento sobre las sobradas razones para dicho gentilicio, véase, M. L. Casanova, *op. cit.*, pp. 243-247. Recoge por extenso los numerosos argumentos explicativos.

<sup>11</sup> En el año 2006 en el Congreso argentino, patrocinado por la Legislatura de la provincia de Santa Cruz, fue presentado un proyecto para renombrar el estrecho como “mar de Piedrabuena”, fundamentado en la intención de honrar a Luis Piedrabuena y retirar de la cartografía oficial argentina el nombre del corsario británico Francis Drake.

<sup>12</sup> <https://museomaritimo.com/luis-piedra-buena>.

<sup>13</sup> *Ibid.* De la copia del original hecha por Cándido Eyroa, amigo personal.

<sup>14</sup> <https://www.argentina.gob.ar/armada/historia-naval/heroes-navales/teniente-coronel-de-marina-luis-piedra-buena>.

<sup>15</sup> <https://museomaritimo.com/luis-piedra-buena>.

<sup>16</sup> La sepultura definitiva está en el mausoleo erigido en la iglesia de nuestra Señora del Carmen, en Carmen de Patagones, donde fueron conducidos en 1987 tras haber descansado en el cementerio de la Recoleta de Buenos Aires. El Decreto 491/2003 modificó la denominación de Monumento Histórico de su sepulcro actual, actualizándolo en su nueva ubicación en Carmen de Patagones.