

# LA EXPEDICIÓN PAGE EN EL RÍO PILCOMAYO (1890-1891)

LUIS F. FURLAN

La Armada Argentina, a lo largo de su historia, desempeñó un papel muy importante en lo que hace al fomento y desarrollo del conocimiento geográfico y de las exploraciones marítimas, fluviales y lacustres, actividades que se desplegaron en diferentes regiones del territorio argentino.

El norte de nuestro país, específicamente el área conocida entonces como Gran Chaco, atrajo seriamente la atención del gobierno nacional a partir de las tres últimas décadas del siglo XIX. Como allí existían sistemas fluviales (ríos Bermejo y Pilcomayo) escasamente explorados y que exigían un pronto y preciso conocimiento por la influencia que tenían para el porvenir de la República, se encomendó a la Armada la realización de expediciones que debían acabar con el misterio que rodeaba a aquellos ríos.

## Panorama histórico general (1870-1890)

Con la finalización de la Guerra de la Triple Alianza en 1870, la República Argentina puso especial atención en sus extensos y poco conocidos territorios del norte vecinos a la República del Paraguay (los territorios nacionales, luego provincias, de Chaco y Formosa), que recibían la denominación de Gran Chaco (1). El gobierno nacional decidió repetir aquí la misma empresa efectuada en la región patagónica, cuando ésta quedó prácticamente concluida hacia los años 1883 – 1884. Ello respondió a las siguientes motivaciones y necesidades:

- Incorporar firmemente esos territorios al patrimonio nacional.
- Definir las imprecisas cuestiones de límites con la República del Paraguay.
- Defender la soberanía argentina en ese extremo norte del país.
- Solucionar el problema aborígen, amenaza permanente que dificultaba allí la presencia del gobierno nacional y que se extendió durante casi las cuatro primeras décadas del siglo XX.
- Promover el conocimiento geográfico y las exploraciones.
- Colonización y población.
- Establecer líneas de fortines.
- Ocupación militar efectiva.
- Construcción de caminos.
- Facilitar las comunicaciones interiores.
- Establecer vías comerciales.
- Acabar con las fronteras interiores establecidas por el aborígen.
- Asegurar la navegación de los ríos Pilcomayo y Bermejo.

*Egresado como Guardiamarina en 1993 del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown, Luis F. Furlan es licenciado en Historia en la Facultad de Filosofía, Historia y Letras de la Universidad del Salvador. Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, del Perú, del Instituto Nacional Browniano, de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, del Instituto de Historia Militar Argentina, de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima y del Grupo de Historia Militar de la Academia Nacional de la Historia. Recibió el premio del Instituto Nacional Sanmartiniano al egresar del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown y el Capitán Ratto, otorgado por el Centro Naval en mayo de 2003. Fue investigador del Museo Histórico CL Rafael E. Chaliel, de la Escuela Naval Militar, docente auxiliar de la carrera de Licenciatura en Historia de la Facultad de Historia y Letras de la Universidad del Salvador, y docente investigador de la cátedra de Estudios de la Defensa y la Seguridad. Es docente en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, en la Universidad Argentina John F. Kennedy. Tiene trabajos publicados en la Argentina, Uruguay, Brasil, Perú, Ecuador, México, El Salvador y España.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 811

Mayo/agosto de 2005

Recibido: 24.11.2004

(1)

Se dividía en tres regiones:

**Chaco Boreal:** Al norte del Pilcomayo. Es el actual Chaco Paraguayo.

**Chaco Central:** Entre el Pilcomayo y el Bermejo.

**Chaco Austral:** Al sur del Bermejo.

- Pacificar el territorio.
- Conectar por vía terrestre y fluvial el noroeste argentino y la región mesopotámica.
- Integrar al aborigen a la vida civilizada.

Bajo la presidencia del general D. Julio A. Roca (1880 – 1886) se emprendió la Campaña al Chaco (1884), dirigida personalmente por el propio ministro de Guerra y Marina general doctor D. Benjamín Victorica, que permitió ocupar sólidamente la línea militar del Bermejo mediante la fundación de varios fortines. Sin embargo, esta campaña, tan positiva para la región del Bermejo, no obtuvo resultados satisfactorios en la del Pilcomayo.

Veamos a continuación algunas características del río Pilcomayo, escenario de la expedición que trataremos en el presente trabajo:

- Nace en el altiplano boliviano y desemboca en el río Paraguay.
- Su caudal es irregular y variado, pudiendo transformarse en un río poderoso y correntoso o bien en un simple arroyo con escasa agua.
- Su cauce es cambiante y complicado: se secciona, se divide y se pierde, haciéndose difícil determinar el cauce principal.
- Posee numerosos brazos y afluentes (los brazos Norte y Sur en las Juntas de Fontana, los ríos Dorado y Confuso, etc.).
- Abundantes meandros y sinuosidades.
- La navegación se hace sumamente difícil por su irregular caudal (que puede provocar considerables bajantes) y por la existencia de toscas, raigones y sedimentos arrastrados por la corriente.
- Atraviesa esteros (por ejemplo, el de Patiño), pantanos, bañados, lagunas y sectores selváticos exuberantes.
- Su zona circundante presenta veranos calurosos, húmedos y con fuertes precipitaciones e inviernos secos, además de una vegetación frondosa con abundante fauna, insectos y alimañas.

Ante tales características nos encontramos con un río extraordinariamente complejo para ser navegado, con una geografía hostil y con serias dificultades para establecer límites internacionales con claridad y precisión. Esto último involucraba a las Repúblicas de Argentina y Paraguay, ya que una vez culminada la Guerra de la Triple Alianza, la Argentina quedó ocupando Villa Occidental y el Chaco Boreal, territorios que debían ser sometidos posteriormente al arbitraje del presidente de los Estados Unidos. El 12 de noviembre de 1878, el presidente Rutherford Hayes dio su fallo en favor del Paraguay, debiendo la Argentina ceder todos los territorios en cuestión, proceder a la evacuación de Villa Occidental (que tomó el nombre de Villa Hayes) y fundar una nueva capital para el Territorio Nacional de Formosa. Esta decisión no dejó solucionado el problema limítrofe, pues el confuso curso del Pilcomayo impedía fijar con exactitud los límites correspondientes, tarea que tardó varios años en concretarse de manera definitiva.

Cuando el gobierno nacional emprendió las campañas y expediciones al Gran Chaco, nuestra Marina tuvo a su cargo la misión de navegar, explorar y reconocer los ríos Bermejo y Pilcomayo. En este último, la Armada Argentina ya había efectuado algunas penetraciones fluviales previas a la expedición Page de 1890 – 1891, entre las cuales se destacaron las siguientes:

- DEL TENIENTE CORONEL D. LUIS JORGE FONTANA (junio/septiembre 1882): Se realizó con el vapor *Avellaneda* (Comandante: teniente D. Lucio Basualdo) y otras embarcaciones menores. El objetivo era ubicar los restos del explorador francés doctor Julio Crevaux (muerto en las costas del Pilcomayo por los aborígenes en 1882) y sus compañeros. Se llegó al punto donde el río se bifurca en los brazos Norte y Sur, conocido a partir de ese momento como Juntas de Fontana, tomando por el brazo Norte. El regreso se efectuó en agosto y en el mes siguiente los expedicionarios llegaban a For-

mosa. En las Juntas de Fontana se fundó el Fortín Viejobueno. El cuerpo del doctor Crevaux no pudo ser hallado.

- DEL SARGENTO MAYOR DE MARINA D. VALENTÍN FEILBERG (agosto 1884/enero 1885): Durante la Campaña al Chaco de 1884. La escuadrilla estuvo compuesta por 5 embarcaciones. Se fundó el Fortín Fotheringham (actual Clorinda). Llegados a las Juntas de Fontana se navegó por el brazo Sur. Se descubrió el río Dorado y se conocieron diferentes brazos y afluentes menores. Desde el Dorado, casi en el estero Patiño, emprendieron el regreso, llegando a Fortín Fotheringham en enero de 1885.

La resistencia opuesta por el Pilcomayo y los pocos resultados obtenidos por la expedición de Feilberg, con todas sus negativas consecuencias, impulsaron el envío de nuevas expediciones en las cuales la Armada Argentina tuvo una actuación destacada y meritoria. Entre 1890 y 1891 el capitán de fragata D. Juan Page, su hijo el guardiamarina D. Franklin Nelson Page y sus hombres serían quienes respondiendo a los objetivos fijados por el gobierno nacional intentarían la difícil hazaña de dominar al hostil y enigmático río Pilcomayo.

### **La Expedición Page (12 de marzo de 1890 – 1º de julio de 1891)**

Las causas de esta expedición respondieron a los requisitos fijados por el gobierno nacional en las anteriores expediciones fluviales al Gran Chaco.

Fueron las mismas que incitaron las anteriores expediciones militares y navales al Gran Chaco, por lo que no será necesario repetir las.

El entonces alférez de navío D. Antonio L. Mathé, que participó en la Expedición Page como 2º Comandante de la chata a vapor *General Paz*, comentó años después que:

*“Era necesario buscar una ruta fluvial que pusiese en comunicación con nuestros grandes ríos los territorios de la República de Bolivia a fin de que por esa vía pudieran exportarse las riquezas que guardan y produce la República hermana, como así también las de las tierras de nuestro país...”* (2)

(2)

*Palabras pronunciadas por el capitán de navío D. Antonio L. Mathé en 1925, en un almuerzo familiar realizado por el capitán de navío D. Franklin Nelson Page (documento perteneciente a la Donación Page).*

Como podemos apreciar, el Pilcomayo jugaba también un papel relevante en las relaciones comerciales entre la Argentina y Bolivia, lo cual era particularmente importante para este último país, pues gracias a aquella vía fluvial que desemboca en el río Paraguay, Bolivia podía proyectarse hacia la Cuenca del Plata y a través de ésta obtener un acceso al Atlántico, algo fundamental para sus intereses nacionales y para su desarrollo económico desde el momento en que había perdido su salida al océano Pacífico luego de su derrota en la guerra de 1879-1883 ante Chile. Por su parte, la Argentina podía utilizar el Pilcomayo para abrir un eventual mercado en Bolivia en donde tendría la posibilidad de ubicar sus productos.

### **Protagonistas**

- CAPITÁN DE FRAGATA D. JUAN PAGE. Nació en Shelly (Virginia, Estados Unidos) el 29 de noviembre de 1842. Era hijo del comodoro Thomas Jefferson Page, quien entre los años 1853 –1856 y 1859 –1860 había efectuado relevantes trabajos hidrográficos en los ríos de la Confederación Argentina, siendo además gran amigo de Justo José de Urquiza, comandante naval Sudista durante la Guerra de Secesión Norteamericana y asesor naval del presidente Domingo F. Sarmiento. Juan acompañó a su padre en las citadas campañas hidrográficas y en 1855 fue inscripto para cursar estudios en el célebre y prestigioso Colegio de Concepción del Uruguay.

En 1860, al partir su padre a los Estados Unidos, fijó su residencia en nuestro país. Perteneció a la Marina de la Confederación Argentina. Como sargento mayor de Marina, fue Comandante del vapor *Buenos Aires* e intervino en la Campaña de Pavón (1861). Alejado temporariamente del servicio naval, se dedicó a la actividad agropecuaria. Fue también capitán mercante de la Compañía Salteña (uruguaya).

En 1884 se reincorporó a la Armada Argentina, siendo designado Comandante del vapor *Teuco* con el cual efectuó una expedición por el Bermejo (1885 – 1886) en la que tuvo una participación destacada.

Ascendido a capitán de fragata fue comisionado a Trieste a fin de traer al país el crucero *Patagonia*.

En 1889 fue nombrado Jefe de la Expedición al río Pilcomayo (1890 – 1891). Gracias a sus experiencias en el Bermejo, gestionó con éxito en Gran Bretaña la adquisición de buques especialmente aptos para navegar en los ríos chaqueños, cuyo armado fue supervisado personalmente por él una vez llegados a Buenos Aires. Mientras estuvo al frente de la expedición puso de manifiesto sus extraordinarias cualidades de jefe, conductor, profesional y ser humano. Uno de sus subordinados, el alférez de navío Mathé, diría de él:

*“Hombre de gran energía e inflexible en el cumplimiento del deber exigía de sus subordinados el máximo de rendimiento –cuando imponía un castigo lo hacía en Holocausto de la disciplina, jamás llevado por sus impulsos del primer momento, pues detestaba las medidas inconsultas-. Su figura de hombre superior imponía respeto y cariño al mismo tiempo”* (3).

(3)

Palabras pronunciadas por el capitán de navío D. Antonio L. Mathé en 1925. *Ibidem*. Donación Page.

Era miembro de la Sociedad Geográfica de Londres.

- GUARDIAMARINA D. FRANKLIN NELSON PAGE. Hijo del capitán de fragata D. Juan Page, nacido en Concordia (Entre Ríos) el 1° de agosto de 1872.

Como Aspirante Distinguido acompañó a su padre en la expedición que realizó por el Bermejo en el vapor *Teuco* (1885 – 1886). Fue dado de alta como guardiamarina en 1889.

Con motivo de la expedición al Pilcomayo (1890-1891) fue Comandante de la chata a vapor *Bolivia* desde marzo de 1890, habiendo estado primero en el comando de la de igual clase *Perseverancia*. Luego fue confirmado como jefe de la expedición hasta la finalización de la misma, desempeñándose en forma realmente notable.

Posteriormente, siguió una brillante carrera en la Armada Argentina, destacándose como Comandante del crucero acorazado *San Martín* y del acorazado *Rivadavia* y como Jefe del Arsenal de Artillería de Zárate, del Arsenal Naval de Buenos Aires y de la Base Naval Puerto Belgrano.

Alcanzó la jerarquía de contraalmirante.

Falleció en Buenos Aires el 19 de enero de 1945 (4).

(4)

J. Bamio, *Semblanzas navales*, págs. 161-165.

- TENIENTE DE FRAGATA D. LEÓN ZORRILLA. Comandante de la chata a vapor *General Paz*. En marzo de 1890 pasó a la *Bolivia* y en junio del mismo año fue enviado por el capitán Page en comisión aguas abajo del Pilcomayo en busca de auxilio.

- DOCTOR D. LUIS VIGNOLI. Italiano. Médico de la expedición. Integró la tripulación de la *Bolivia*.

- MAQUINISTA DE 1° D. ALEJANDRO HENDERSON. Escocés de origen. Era civil comisionado, con gran experiencia en su profesión. Sirvió siempre a bordo de la *Bolivia* y efectuó la expedición completa cumpliendo con suma responsabilidad las tareas asignadas y *“rindiendo el máximo que le permitía su edad y buena salud, porque, mientras tuviera un taco de tabaco negro para mascar y se le alejaba lo demás que le desconcertaba, era un hombre intachable”* (5).

(5)

*“Personal que tomó parte en la Expedición al río Pilcomayo y el tiempo que estuvo a bordo del vapor Bolivia.”* Donación Page.

Muy apreciado por el capitán Page, era una persona capaz y honorable y *“aun cuando excesivamente dado a la bebida, reunía condiciones personales y de educación sumamente estimables que hacían viables las disculpas”* (6).

(6)

*Ibidem*.



La *Bolivia* entrando en las Juntas de Fontana.  
 Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales.

- MAQUINISTA DE 3° D. CÉSAR CACCIA. Perteneció a la dotación de la *Bolivia*. Abandonó el buque en junio de 1890 acompañando al teniente de fragata Zorrilla.
- NATURALISTA D. J. GRAHAM KERR <sup>(7)</sup>. Su presencia en la expedición demuestra el carácter científico que también tenía la misma. Era escocés. Luego de estudiar en Londres, fue recomendado por la Sociedad Científica y Geográfica de Londres al capitán Page, que lo embarcó en la *Bolivia*. Durante el transcurso de la expedición se mostró:

<sup>(7)</sup>  
*Ibíd.*

*“Competente y discreto, educado y de carácter más vale prudente, respetó el comando y se dedicó mucho a su profesión excluyéndose por completo en lo que tocara a trabajos del buque...”.*

Abandonó la *Bolivia* en marzo de 1891, *“en armonía con el Guardia Marina Nelson Page”*, habiendo realizado una labor científica relevante. De regreso en Europa publicó artículos sobre sus experiencias en el Pilcomayo.

- E. HARTLEY KENYON. Inglés. Embarcó en la *Bolivia* como simple civil voluntario. Se lo definió como un individuo *“culto, vivo, instruido, pero poco dispuesto ha hacerse callos en las manos. Un hombre inútil para semejantes trabajos rudos”* <sup>(8)</sup>. Abandonó la expedición en noviembre de 1890.
- A. POOL. También inglés. Fue destinado a la *Bolivia* como mozo del jefe de la expedición y como fotógrafo. Durante la expedición *“hizo lo que le estaba asignado dentro de su categoría y absolutamente nada más”* <sup>(9)</sup>. En noviembre de 1890 se alejó de la *Bolivia*, llevándose una interesante colección de placas fotográficas.

<sup>(8)</sup>  
*Ibíd.*

<sup>(9)</sup>  
*Ibíd.*

- D. JUAN WINSTON y D. CARLOS SMITH <sup>(10)</sup>. Eran negros estadounidenses descendientes de esclavos que habían servido en Virginia en las plantaciones de los Page. Hombres fuertes, vigorosos y de confianza, demostraron gran respeto y fidelidad hacia el capitán Page, a tal punto que cuando éste enfermó de gravedad lo acompañaron aguas abajo en busca de auxilio médico.

<sup>(10)</sup>  
*Ibíd.*

Winston era foguista de la *Bolivia*, intervino en toda la expedición y una vez finalizada la misma continuó sus servicios en la Armada Argentina, retirándose como cabo foguista de 1º, en tanto que Smith era marinero del mismo buque y a causa de una grave enfermedad no pudo completar la expedición.

(11)  
ibíd.

- D. AGUSTIN AGUIRRE (11). Natural de Corrientes. Marinero de la *Bolivia*. Gozaba de las mismas cualidades y virtudes que los dos personajes anteriores, participando con ellos en la comisión que llevó enfermo al capitán Page. Una vez regresados al buque, siguió actuando con gran empeño pero no alcanzó a terminar la expedición.

### Los medios navales utilizados

Las experiencias del capitán de fragata Page en sus anteriores navegaciones por los ríos del Gran Chaco le permitieron determinar los tipos de buques más apropiados para dichas vías fluviales. Aprovechando su comisión en Europa, consultó a diferentes constructores e ingenieros navales y finalmente suscribió contratos con astilleros británicos, apoyado en lo financiero por la Pilcomayo Syndicate, sociedad británica que buscaba promover la navegación y colonización en la región chaqueña. Los citados buques fueron 4 chatas a vapor, cuyos nombres y características eran:

- *General Paz* y *Caaguazú*. Eran gemelas. Eslora: 31,75 m; manga: 7,32 m; puntal: 3,47 m; calado: 0,90 m; desplazamiento: 250 tn; velocidad: 10 nudos.
- *Bolivia*. Eslora: 24,80 m; manga: 4,34 m; puntal: 1,70 m; calado: 0,77 m; desplazamiento 120tn; velocidad: 10 nudos; armamento: 1 ametralladora Maxim de 11 mm.
- *Perseverancia*. Eslora: 18,60 m; manga: 4,96 m; puntal: 1,86 m; desplazamiento: 75 tn; velocidad: 7 nudos.

Todas fueron construidas en astilleros de Gran Bretaña. Tenían casco de acero bessemer galvanizado. Salvo la *Perseverancia*, las demás tenían 2 ruedas ubicadas en popa. Las calderas y máquinas estaban en el centro del buque, contaban con varios compartimentos estancos y tenían bodegas con buena capacidad para el transporte de carga y pasajeros. La tripulación oscilaba entre 15 y 20 hombres. Llegaron desarmadas desde el puerto de Glasgow a Buenos Aires en 1889, donde fueron armadas bajo la supervisión del capitán Page en un astillero de la isla Demarchi en Barracas.

De los buques nombrados sólo la *General Paz* y la *Bolivia* participaron en la Expedición Page al Pilcomayo de 1890 – 1891, aunque fue la *Bolivia* la que verdaderamente llevó el peso real de la misma.

### Desarrollo de la expedición

Una vez armadas, la *Bolivia*, la *General Paz*, la *Caaguazú* y la *Perseverancia* se reunieron en el Riachuelo listas para emprender la partida por los ríos Paraná y Paraguay en demanda del Pilcomayo. El capitán de fragata D. Juan Page fue el jefe de esta escuadrilla e izó su insignia en la *Bolivia*.

La escuadrilla zarpó en diciembre de 1889 y en enero de 1890 se concentró en Barranqueras (frente a la ciudad de Corrientes), punto que fue elegido como apostadero y base principal de operaciones de la expedición. En Barranqueras se construyeron un taller y un varadero, se dejaron fondeadas la *Caaguazú* y la *Perseverancia* para actuar en el Bermejo (aunque eventualmente podían servir también en el Pilcomayo) y se embarcaron en la *Bolivia* y *General Paz* al teniente coronel D. Pedro Racedo, al teniente 1º D. Salomón González, a los alféreces D. Daniel Dónovan y D. Nicolás Aróz y a tropas de los Regimientos 6º y 9º de Caballería de Línea, con la misión de establecer fortines a lo largo de la línea del Pilcomayo.



Dique n° 6.

Archivo del Departamento  
de Estudios Históricos Navales.

El 12 de marzo de 1890 la *Bolivia* y la *General Paz* penetraron en las aguas del Pilcomayo y al día siguiente llegaron al único centro poblado de la zona, el Obraje de Gil, donde se compró carne y se hizo abundante charque o tasajo.

En los días que siguieron la navegación comenzó a tener sus inconvenientes. La estrechez del cauce, los meandros y las vueltas cerradas y sinuosas afectaron particularmente a la *General Paz*, que por sus mayores dimensiones chocaba con las barrancas y veía complicada su maniobra debiendo recurrir al empleo de botadores (12); por su parte la *Bolivia*, gracias a sus menores medidas, pudo soportar sin mayores problemas esta primera etapa de la expedición.

(12)

*Palos largos con que los barqueros hacen fuerza en el lecho de los cursos de agua para desencallar y hacer zafar los barcos.*

El 19 de marzo, un poco antes de llegar a las Juntas de Fontana, el estado del cauce, la bajante de las aguas, los raigones y las toscas obligaron al capitán Page a disponer que la *General Paz* quedara fondeada allí a causa de la imposibilidad de su maniobra para continuar remontando el río, a fin de que sirviera como base intermedia entre Barranqueras y el interior del Pilcomayo, mientras que la *Bolivia* seguiría sola la expedición. En este buque se embarcaron el teniente de fragata Zorrilla, el maquinista D. César Caccia, el teniente coronel Racedo, los alféreces Dónovan y Aráoz y gran parte de los efectivos del Ejército que se encontraban en la *General Paz*.

A bordo de la *General Paz* quedaron el alférez de navío Mathé, los guardiamarinas D. Alejandro Casares y D. Guillermo Brown y el teniente 1° D. Salomón González con un piquete, quienes en las inmediaciones de las Juntas levantaron el Fortín Altamirano.

Antes de seguir viaje, el capitán Page ordenó a Mathé que descendiera en canoa hacia Barranqueras para solicitar del gobernador del Chaco, general Dónovan, el envío de la *Perseverancia* con víveres y recursos hasta el fondeadero de la *General Paz*, mientras que la *Bolivia* continuaría la navegación hasta el punto máximo en que lo permitiera el estado del río, donde realizaría luego reconocimientos terrestres por los alrededores buscando también encontrar el célebre estero Patiño, verificar sus características y de ser posible continuar la travesía para comprobar si realmente podía alcanzarse la República de

Bolivia por vía fluvial. Finalmente, Page mandaría comisiones aguas abajo para mantener contactos entre el máximo punto alcanzado, las bases intermedias representadas por la *General Paz* y la *Perseverancia* y el apostadero principal de Barranqueras.

Dadas las últimas órdenes, la *Bolivia* se preparó para continuar la expedición. La tripulación del buque en este momento era la siguiente <sup>(13)</sup>:

(13)

L. Cabral, "Anales de la Marina Argentina". (Inédito). Carpeta 13 (Bolivia). Caja 949-2.

Jefe: capitán de fragata D. Juan Page  
 Teniente de fragata D. León Zorrilla  
 Comandante: guardiamarina D. Franklin Nelson Page  
 Maquinista: D. Alejandro Henderson  
 Maquinista: D. César Caccia  
 2 foguistas  
 1 carbonero  
 1 contraaestre  
 1 carpintero  
 2 mozos de cámara  
 1 escribiente del Jefe  
 Médico: doctor D. Luis Vignoli  
 4 marineros  
 Personal del Ejército: teniente coronel D. Pedro Racedo  
 Alférez D. Daniel Dónovan  
 Alférez D. Nicolás Aráoz  
 Soldados de los Regimientos 6° y 9° de Caballería de Línea

El 21 de marzo la *Bolivia* alcanzaba las Juntas de Fontana internándose inmediatamente en el denominado brazo Norte en el que además de ser el menos conocido (el teniente coronel Fontana apenas había navegado un pequeño tramo en 1882) se agregaban las negativas experiencias del sargento mayor de marina Feilberg en el brazo Sur años atrás.

La navegación no tardó en convertirse en una tenaz y durísima batalla entre los hombres de la *Bolivia* y el mismísimo Pilcomayo. La amenaza de las bajantes de agua y la presencia de raigones que obstaculizaban la navegación exigieron un esfuerzo colosal y tremendo a los valientes expedicionarios del capitán Page, mostrando a su vez el espíritu de cooperación existente a bordo del buque; así se expresó al respecto el capitán de fragata D. Luis D. Cabral:

*"...desde entonces empieza el más rudo de los trabajos, la gran batalla librada y renovada a cada instante. [...] La bajante estaba en el máximo período, dejando a cada momento el estrecho cauce del río, sembrado de gruesos árboles, añosos troncos [...] formando en conjunto caprichosas islas flotantes, llenas de raíces y de yerbas acuáticas, y por donde para abrirse paso el mas ligero esquife, necesitaba emplear fuerzas sobrehumanas. Allí comenzó el brazo del hombre, armado de hacha, machetes, sierras [...] á dar impulso á la grande obra, logrando al fin romper y casi franquear el obstruido canal, lo suficiente para que á duras penas pudiera continuar navegando la Bolivia, y esto, poco á poco y á medida que los quehaceres diarios de la tripulación y de la tropa lo permitían. En aquel afanoso trabajo se confundían el soldado con el oficial, el jefe con el marinero y todo a porfía multiplicaban sus fuerzas y vigor para avanzar siquiera un palmo mas, que en tal ocasión era verdaderamente toda una jornada"* (14).

(14)

"Anales..."Ibidem (Inédito).

Las encalladuras, frecuente problema con el que tropezaría la *Bolivia* en más de una ocasión, se intentó remediar también utilizando botadores.

A principios de abril desembarcó el alférez Aráoz al mando de un piquete de soldados con la tarea de fundar un nuevo fortín, que recibió el nombre de Fortín Regimiento 9 de Caballería de Línea; de esta manera se continuaba defendiendo militarmente la línea del Pilcomayo y se establecía un nuevo punto de apoyo para servir a la *Bolivia*.



La permanente bajante de las aguas, con las inevitables varaduras en el lecho casi seco, fue el problema que más preocupó a los expedicionarios de la *Bolivia*, pero el capitán Page pudo hacer frente a ello con un extraordinario e ingenioso recurso: construir aguas abajo y por la popa del buque una serie de diques con el objeto de nivelar, contener y aumentar artificialmente el caudal de las aguas para mantener el buque a flote y poder continuar la navegación. La construcción de estos diques fue un trabajo arduo y agobiante para los tripulantes de la *Bolivia*, que así fue descrito por el capitán de fragata Cabral:

*“... se cortaban árboles y palmas en suficiente cantidad; se junta musgo en altos montes y se hicieron pilas de sacos de lona y arpillera rellenos de arena y de hojas: todos estos artículos constituían los materiales de primera clase con los cuales se iba a proceder a la construcción de la primera compuerta artificial para estancar el río Pilcomayo en toda su anchura de banda a banda [...].*

*Convenientemente dispuestos los materiales, se colocaron los pilares, de palma negra, de dos y de cuatro metros de altura introducidos en el subsuelo a falta de materiales, a fuerza de mazo, de trecho en trecho en todo el ancho del río en dos y en tres líneas paralelas; se continuó la obra calzándola en sentido horizontal con los trozos mas gruesos y deformes de madera dura, intercalando una hilera de sacos de arena, hojas, paja y de ramaje perfectamente pisonados, y asegurados fuertemente los extremos superiores con cabos y cadenas para que una vez bien sujetos, contuvieran el relleno con que quedaba hecha la muralla ó empalizada...”* (15)

(15)

*“Anales...”Ibíd.(Inédito).*

Los diques permitieron a la *Bolivia* avanzar lentamente por trechos o tramos más o menos largos en una insólita navegación a “fuerza de represas” sucesivas, según el capitán de fragata D. Teodoro Caillet Bois, aunque no fueron una solución definitiva para las varaduras ya que cada vez que la *Bolivia* encallaba en el lecho casi seco del Pilcomayo se debía emprender la construcción de un nuevo dique. Esta operación fue efectuada en 7 oportunidades, entre el 17 de abril y principios de junio de 1890 (16). Una muestra del ingenio de los tripulantes de la *Bolivia* tuvo lugar a fines de abril cuando se llegó a un punto del Pilcomayo donde se encontró una pequeña isla, resolviéndose “cerrar la boca de arriba con un dique n° 3 para represar el agua en el otro brazo” (17). Sin embargo, esta dura batalla sería ganada por el Pilcomayo, pues no obstante el inteligente recurso de los diques y la férrea voluntad demostrada por los expedicionarios, la *Bolivia* quedaría finalmente en seco varada en el fangoso lecho del río, lo que unido a la amenazante proximidad del estero Patiño determinaría el regreso del buque a Barranqueras tiempo después.

(16)

*Ver: L.Cabral, “Anales...”Ibíd. (Inédito) y “Escuadrilla de los Ríos Bermejo y Pilcomayo.Datos y Fechas de Interés”(Donación Page).*

(17)

*“Escuadrilla de los Ríos Bermejo y Pilcomayo.Datos y Fechas de Interés”(Donación Page).*

Las frecuentes bajantes provocaron otros inconvenientes sumamente graves para la *Bolivia*, como por ejemplo, la paralización de las comunicaciones entre este buque y las bases ubicadas aguas abajo, lo cual a su vez incidió en la interrupción del aprovisionamiento de víveres, medicamentos, vituallas y recursos en general que eran tan necesarios para la *Bolivia*, especialmente cuando en junio de 1890 ésta quedó totalmente varada en el denominado Dique n° 7, en las puertas del estero Patiño, punto máximo alcanzado por la expedición.

Así fue como fracasaron los envíos de auxilios (de los cuales debía encargarse el alférez de navío Mathé) por parte de la *Perseverancia* y de la *Caaguazú* ya que la falta de agua, los troncos, los raigones y unas averías en la primera, les impidieron remontar el río hasta el fondeadero de la *General Paz* en las Juntas, pudiendo apenas mantener contacto con ésta a través de canoas y muy dificultosamente. Éstas y otras circunstancias obligaron a la *General Paz*, a la *Perseverancia* y a la *Caaguazú* a abandonar el Pilcomayo y retirarse a Barranqueras entre mediados de mayo y principios de junio.

Entre tanto, la *Bolivia* continuaba con la forzada y heroica navegación, luchando constantemente contra el río y la frondosa y salvaje floresta que lo circundaba, en donde los mosquitos y los diversos insectos hacían de la vida de los expedicionarios una verdadera pesadilla; esto quedó particularmente demostrado cuando se construyó el Dique n° 4 en mayo de 1890, lugar que el capitán Page bautizó como Infierno, pues allí:

“... fué de toda la navegación, el punto donde mas tuvieron que sufrir los expedicionarios del Bolivia, bien por la cantidad inmensa de mortificantes insectos que con hasta tenacidad los molestaba, bien por la proximidad de las carnívoras fieras que allí habia, las cuales dejando oír de noche, cerca del campamento de la tropa sus bramidos siniestros, requerian una vigilancia exquisita para no dejarse sorprender de tales enemigos” (18).

(18)  
L.Cabral, “Anales...”Op.cit.  
(Inédito).

La imperiosa necesidad de víveres y demás artículos obligó al capitán Page a destacar comisiones aguas abajo para obtenerlos, ya sea de la *General Paz* o bien de la *Perseverancia*; a tal efecto envió en abril al teniente coronel Racedo, al alférez Dónovan y a un grupo de soldados, quienes no encontraron en la zona de las Juntas a ninguna de las dos embarcaciones, debiendo regresar a la *Bolivia* al mes siguiente sin haber podido cumplir con tan importante misión. Estos efectivos del Ejército habrían de fundar también en el mismo mes de mayo el Fortín General Dónovan en la zona del Dique nº 5; una vez realizado esto, Racedo y sus hombres fueron nuevamente comisionados aguas abajo en busca de auxilio, pero no regresaron más a la *Bolivia*.

Frustradas todas las esperanzas de recibir víveres, provisiones y demás recursos y cortadas las comunicaciones con Barranqueras y con el resto de los buques de la escuadrilla, la *Bolivia* quedó totalmente aislada en pleno brazo Norte del Pilcomayo. Por ello el capitán Page recurrió al empleo de canoas construidas con maderas de los árboles que tanto abundaban en la región, con las cuales se buscó navegar todavía más hacia el Norte y conocer los alrededores, pero poco se pudo hacer.

Al cansancio y desgaste físico de los tripulantes de la *Bolivia* provocados por la lenta y complicada navegación, se les agregó la paulatina escasez de alimentos cuyo abastecimiento se cortó por las circunstancias ya expuestas. Apenas superadas las Juntas, se comprobó que el agua del río no era adecuada para el consumo humano; posteriormente se terminó la galleta y el capitán Page dispuso el racionamiento de harina y el acorte de las raciones. Para intentar remediar el problema se recurrió a la caza; aun así la situación no mejoró y la alimentación siguió siendo deficiente llegándose a considerar como un verdadero manjar un pedazo de “*tasajo que parecia badana o parche de tambor ablandado por el agua, apollillado...*” (19). La desesperación llegó a tal punto que, como comentara el *Boletín del Centro Naval* (20), los expedicionarios de la *Bolivia* se vieron obligados a “*alimentarse de réptiles, y en ausencia de estos, maneadores y cuanto objeto de cuero llevaban...*”.

(19)  
“Biografía del Capitán de Fragata de la Marina Argentina Juan Page”(Donación Page).

(20)  
“Crónica” Tomo VIII. Año 1890.  
Pág. 190.

Como la dura navegación había exigido tantos esfuerzos a la *Bolivia*, se hizo urgente la necesidad de artículos y repuestos navales ya que, por ejemplo, “*la máquina del buque, en particular las ruedas, se hallaban en lastimoso estado: baste decir que no había pieza que no hubiera sido remendada*” (21).

(21)  
L.Cabral, “Anales...”Op.cit.  
(Inédito).

Por su parte, los mosquitos, los insectos y las demás alimañas castigaban tanto a la tripulación que comenzaron a ser cada vez más frecuentes las enfermedades, que se agravaban ante la carestía de alimentos y la falta de medicamentos. Las penurias padecidas fueron especialmente grandes en el Dique nº 7 pues allí:

“*La bajante del rio habia llegado á su mayor grado; el lecho estaba seco dejando descubiertos algunos charcos súcios y pestilentes, cuyas aguas era imposible utilizar; los rayos del sol abrazaban; los insectos cada vez mas mortificantes agobiando á la gente; las lluvias escaceaban [...]; y bien pronto se volvió á carecer de agua y tambien de víveres [...] reinaba el hambre y la sed; la mayor parte de la tripulación estaba enferma...*” (22).

(22)  
L.Cabral, “Anales...”Op.cit.  
(Inédito).

Como dato pintoresco debemos destacar que el 25 de Mayo de 1890, 80º aniversario de la Revolución de Mayo, en medio de tan hostil y desolado territorio, “a la salida del sol forma Page con sus escasos hombres, se iza el pabellón y se efectúan a intervalos ráfagas con la ametralladora Maxim” (23).

(23)  
“Escuadrilla de los Ríos Bermejo y Pilcomayo.Datos y Fechas ...”  
Op.cit.



La *Bolivia* separando un raigón entre los Diques 6 y 7.

Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales.

El aislamiento en que había quedado la *Bolivia*, la escasez de recursos, las enfermedades que estaban minando continuamente a la tripulación y la cruel geografía regional, crearon una situación angustiosa y desesperada que provocó algunos actos de desertión, aunque en general los expedicionarios conservaron un espíritu de gran voluntad y sacrificio que les permitió hacer frente a las muchas adversidades que se presentaban.

Por su parte, el capitán Page no se daba por vencido y aún con la *Bolivia* inmovilizada en el Dique nº 7 y en medio de tan desfavorable panorama, buscó continuar la expedición hasta las últimas consecuencias, mostrando en todo momento un gran coraje y una excepcional voluntad (que permanentemente infundía a sus hombres); por ello efectuó, con pocos resultados, reconocimientos fluviales (con débiles y precarias canoas) y terrestres por los alrededores, tratando de verificar el estado del Pilcomayo. Como la situación no mejoraba, el capitán Page dispuso enviar nuevas comisiones aguas abajo en busca de auxilios de todo tipo; así partió el 27 de junio de 1890 el teniente de fragata Zorrilla acompañado por el doctor Vignoli (que por la enfermedad que había contraído regresó al buque al día siguiente), el maquinista Caccia y un soldado, pero esta misión fracasó al igual que las anteriores, ya que no volvió más a la *Bolivia*.

Para colmo de males, a principios de julio, el capitán Page cayó también enfermo y como su salud no mejoraba, el doctor Vignoli, un poco más recuperado, aconsejó que era indispensable conducirlo aguas abajo a fin de hospitalizarlo y brindarle una adecuada atención médica ya que no disponía de medicamentos para atenderlo, a lo que Page se opuso resistiéndose a abandonar el buque y a sus hombres, hasta que finalmente se le convenció y luego de confiar el mando de la *Bolivia* y la jefatura de la expedición a su hijo, el guardiamarina D. Franklin Nelson Page, embarcó en una miserable y deficiente canoa junto con tres fieles acompañantes, partiendo el 20 de julio. Su alejamiento fue muy negativo para la expedición pues:

*“De no haber enfermado [...], se proponía hacer un amplio estudio de la zona sirviendo de base la Bolivia y con seguridad hubiera aclarado totalmente todo lo relacionado con aquellos lugares y determinado cuanto interesaba al país en su asunto límite Norte por ese lado”* (24).

(24)  
“Biografía del Capitán de Fragata de la Marina Argentina...”  
Op.cit.

El descenso del río transportando al enfermo estuvo lleno de problemas hasta que el 2 de agosto de 1890, el bravo capitán de fragata D. Juan Page falleció en pleno Pilcomayo a causa de los sufrimientos padecidos. Sus restos fueron sepultados a orillas del río al que él había tratado de vencer y de entregar firmemente al patrimonio nacional argentino, siendo luego llevados sucesivamente a Puerto Pilcomayo, Formosa y Buenos Aires. Un artículo del *Boletín del Centro Naval* sintetizó claramente la pequeña odisea vivida por el denodado capitán Page y sus tres valientes acompañantes:

*“Venciendo mil dificultades, arrastrando la canoa á cada paso á travez de un fondo pantanoso, sembrado de espinas de palma y peleando [...] consiguieron llegar al río principal, donde continuaron los inconvenientes aunque en menos escala, hasta producirse la muerte del jefe cuyos sufrimientos iban diariamente en aumento, por efecto de la pésima alimentación y las contínuas sacudidas de la canoa” (25).*

(25)

Boletín del Centro Naval.  
Tomo XXIII. N° 262. Septiembre  
de 1905. Pág. 267.

A partir del 20 de julio de 1890 el guardiamarina D. Franklin Nelson Page, joven de apenas 17 años de edad y único oficial que quedaba a bordo de la *Bolivia*, debió cargar sobre sus hombros la enorme responsabilidad de continuar la expedición y de hacer regresar su buque sano y salvo a Barranqueras, durísimas tareas en las que habría de tener una brillante actuación, demostrando magníficas cualidades de conductor y de profesional, extrañas en un muchacho con poca experiencia en la vida naval.

El panorama que se presentaba ante el joven guardiamarina distaba de ser favorable pues hallándose *“sin recursos ni víveres reglamentarios, desde fines de Julio, la situación a bordo del vapor era difícil, maxime cuando nos dimos cuenta que estabamos totalmente rodeados de indios”* (26); a ello había que agregar el hecho de que, a causa de las fuertes bajantes de las aguas del Pilcomayo, la *Bolivia* permanecería absolutamente paralizada en seco en el Dique n° 7 frente al estero Patiño entre junio y diciembre de 1890 (27).

(26)

*“Antecedentes y hechos en que se funda el C. Almirante (R) Franklin Nelson Page para considerarse con derecho a ser reconocido como Expedicionario” (Donación Page).*

(27)

*En agosto de 1890 ésta era la tripulación del buque: guardiamarina Franklin Nelson Page, maquinista Alejandro Henderson, médico Luis Vignoli, naturalista Graham Kerr, voluntario Hartley Kenyon, mozo Alfredo Pool, cocinero Juan Robinson (era norteamericano), carpintero N. Higenson (era holandés), cabo Manuel Díaz, soldado N. Ochoa.*

La necesidad de procurarse algo de alimento, al haberse agotado todos los víveres, obligó al guardiamarina Page y a sus hombres a recurrir a la obtención de cogollos de palmera y a la caza, *“exponiéndonos por turnos de a dos en la persecucion de ciervos, venados, zorros, aves o cualquier cosa que cayera a mano”* (28). Como también se carecía de agua potable para beber, se hicieron esfuerzos para conseguirla en los esteros de los alrededores o bien a través de un ingenioso destilador o evaporador construido con caños y barriles que permitía obtener algo de agua con el vapor de la caldera de la *Bolivia*.

El 8 de septiembre falleció de consunción el doctor Vignoli luego de padecer una prolongada enfermedad con fuertes fiebres y ante la carencia de alimentos y medicamentos.

Paralelamente se agudizó la hostilidad de los orejudos, pilagás y tobas, aborígenes chaqueños que temían que la *Bolivia* siguiera *“invadiendo lo que consideraban su tierra, y con clara vision del porvenir, parecian comprender que este avance de la civilizacion significaba ocupacion”* (29), amenazando constantemente de día y de noche a los expedicionarios, quienes trataron de ganarse la amistad de los salvajes obsequiándolos con ropa, tabaco, fósforos, etc., logrando una tregua que tampoco era sólida dado el carácter traicionero de dichos aborígenes. Esto obligó a los tripulantes de la *Bolivia* a mantener estrictas guardias a bordo y tener preparada la ametralladora Maxim (único armamento del buque), cuyos disparos producían terror entre los salvajes.

(28)

*“Antecedentes y hechos en que se funda el C. Almirante (R) Franklin Nelson Page...” Op.cit.*

(29)

*“Antecedentes y hechos en que se funda el C. Almirante...” Op.cit.*

(30)

*“Capitán de Fragata Juan Page. Su acción en los ríos Bermejo y Pilcomayo, 1885-1890”, pág. 20 (Donación Page).*

Para colmo de males, la naturaleza circundante haría todavía más insoportable y pesadillezca las jornadas de los expedicionarios; por ejemplo, el 1° de octubre se registró la *“presencia de una manga de langostas tan extensa y densa, que el sol se ve como bola de fuego. Talan los árboles tiernos, llenan el buque y molestan todo el día”* (30).

Las penurias padecidas por el guardiamarina Page y su gente a causa de la falta de alimentos, agua y demás recursos terminaron en el mes de octubre, cuando llegó a la *Bolivia*



La *Bolivia* en  
el Dique n° 7.

Archivo del Departamento  
de Estudios Históricos Navales.

el teniente 1° D. Camilo Candiotti con tropas del Regimiento 12 de Caballería de Línea, que enviado por el general Dónovan traía una buena provisión de víveres secos y ganado en pie para socorrer a aquellos valientes y la triste noticia del fallecimiento del capitán de fragata D. Juan Page.

Habiendo tomado conocimiento de todas las novedades acaecidas y efectuado el tan necesario aprovisionamiento de la *Bolivia*, el guardiamarina Page decidió bajar rápidamente a Buenos Aires para informar al gobierno nacional sobre la situación de la expedición y coordinar la continuación de la misma y la manera de salvar al buque. Partió en octubre tras dejar a la *Bolivia* a cargo del teniente 1° Candiotti y una vez en Buenos Aires se entrevistó con el presidente de la República doctor D. Carlos Pellegrini, quien dispuso proseguir con la expedición confirmando al joven Page como nuevo jefe y ordenando al Ministerio de Guerra y Marina brindarle todo el apoyo necesario. El 22 de noviembre el guardiamarina Page estaba de regreso nuevamente a bordo de la *Bolivia*.

Mientras el buque seguía varado en el interior del brazo Norte del Pilcomayo, el guardiamarina Page aprovechó la oportunidad para combinar con el teniente 1° Candiotti una serie de exploraciones terrestres hacia el sur, oeste y norte; a tal efecto, reunieron un grupo de soldados del 12 de Caballería de Línea y 2 tripulantes de la *Bolivia* (el foguista D. Juan Winston y el marinero D. Agustín Aguirre) recibiendo el apoyo de los caciques amigos Yagodaich y Guasnochi, quienes aportaron varios hombres de lanza. Estas exploraciones se extendieron entre el 11 y el 28 de diciembre de 1890. Durante el transcurso de las mismas se luchó constantemente contra orejudos y pilagás; se recorrió el brazo Sur del Pilcomayo y sus alrededores (Junta Dorado y Salto Palmares) como también el célebre estero Patiño, territorios que se hallaban prácticamente secos a causa de las terribles bajantes y sequías, surcados por zanjonés con agua, salpicados por grandes y profundos ojos de agua y que presentaban antiguos cauces también secos, quebradas, algunas barrancas, palmares y bosques de algarrobo; finalmente, desde el Patiño, se tomó hacia el norte en busca del brazo donde se hallaba encallada la *Bolivia* para verificar si más allá del Dique n° 7 había agua suficiente para proseguir con la navegación, pero para sorpresa de los exploradores se encontraron con un curso de agua muy caudaloso que

no era el brazo Norte sino el río Confuso, como se supo años después. La falta de víveres, la escasez de munición, el agobiante calor y las desgastantes escaramuzas de los aborígenes obligaron al guardiamarina Page y a sus hombres a retornar a la *Bolivia* sin haber podido profundizar el conocimiento de las áreas exploradas.

A partir de los primeros días de enero de 1891, el guardiamarina Page, convencido de la imposibilidad de proseguir con la expedición, inició los trabajos para efectuar el descenso aguas abajo para regresar a Barranqueras, tarea igualmente complicada y difícil en la que se tuvo que recurrir también al sistema de navegar a fuerza de diques y botador, haciendo avanzar al buque como por escalones.

El descenso de la *Bolivia* fue muy duro y laborioso (5 meses se tardó para salir solamente del brazo Norte), pues se debieron dismantelar los diques levantados en el año anterior a la vez que se construyeron nuevos diques intermedios (que fueron 4 en total) para continuar luchando con el rebelde caudal del Pilcomayo, los cuales “*se hacían de acuerdo a los dictados de la experiencia adquirida y las enseñanzas eficientes del jefe que nos había mandado con tanto acierto, dando un valeroso ejemplo que era deber observar [...] pero a pesar de todos los esfuerzos se avanzaba muy lentamente*” (31). Estas rudas actividades exigieron un gran empeño y esfuerzo a todos los expedicionarios sin excepción pues “*el deseo de salir del río producía una fiebre de trabajo descollando en sus esfuerzos los abnegados soldados de Caballería, quienes aprendieron á maniobrar con cabos, guinches, aparejos y otros accesorios náuticos, con la misma habilidad de un viejo marinero*” (32).

La *Bolivia* llegó al Dique nº 6 el 26 de enero, al nº 5 el 29, al nº 4 el 30, al nº 3 el 8 de febrero, al nº 2 el 28 y al nº 1 el 26 de marzo (33). Durante esta navegación el capitán D. Daniel Bouchard relevó al teniente 1º Candiotti y en el mes de marzo se produjo una brusca bajante de las aguas, haciendo varar otra vez a la *Bolivia*.

A fines de abril una gran creciente hizo zafar al buque, que logró alcanzar las Juntas de Fontana y abandonar el brazo Norte el 7 de mayo, luego de una larga y penosa travesía. En sus apuntes, el guardiamarina Page anotó:

*“Así, luchando con desesperación para no perder la creciente, salimos del Brazo Norte el 7 de Mayo de 1891 a las 5 P. M. Esa noche se durmió bien. El 8 se continuó aguas abajo y luego de encontrar varios rápidos, fondo tosca, donde las aguas nos impulsaban donde querían debido a que las ruedas estaban casi inutilizadas por rotura de la mayoría de las palas, virar como cuarenta veces...”* (34).

A mediados de mayo, la *Bolivia* fondeó en el sitio donde falleció y fue enterrado el capitán de fragata D. Juan Page; se rindieron los honores correspondientes y se clavó una cruz con una placa para recordar el trágico acontecimiento. Finalmente, el 23 de mayo de 1891 la *Bolivia* dejó atrás las aguas del terrorífico río Pilcomayo amarrando inmediatamente en Puerto Pilcomayo. En ese momento, los únicos tripulantes del buque eran los siguientes: guardiamarina D. Franklin Nelson Page, maquinista de 1º D. Alejandro Henderson, foguista D. Juan Winston, cocinero D. Juan (o Tomás) Robinson y soldado D. N. Ochoa.

El 5 de junio se fondeó en Formosa y cuatro días después en Barranqueras, donde el 1º de julio de 1891 el guardiamarina Page entregó bajo inventario la chata a vapor *Bolivia* al teniente de fragata D. León Zorrilla y luego al señor Paul Covin, representante de la Pilcomayo Sindicato, dando por concluida definitivamente la dramática expedición, en la que pudo conocerse con bastante detalle las características del brazo Norte del Pilcomayo (hasta el momento prácticamente inexplorado) aunque no tanto sus territorios adyacentes, observaciones que sin embargo fueron útiles pues sirvieron de base para empresas y estudios posteriores; se comprobaron las grandes dificultades que presentaban a la navegación el curso principal del Pilcomayo y su brazo Norte incluso para embarcaciones de reducido calado (con todas sus derivaciones y consecuencias); no se encontraron solu-

(31)  
“Antecedentes y hechos en que se funda el C. Almirante...”. *Op. cit.*

(32)  
Boletín del Centro Naval. Tomo XXIII. Nº 262. Septiembre de 1905. Pág. 269.

(33)  
“Escuadrilla de los Ríos Bermejo y Pilcomayo. Datos y fechas...”. *Op. cit.*

(34)  
“Antecedentes y hechos en que se funda el C. Almirante...”. *Op. cit.*

ciones para la definición de límites internacionales con la República del Paraguay ni para el problema aborigen; se tomó conciencia de la necesidad de conocer mejor el estero Patiño y de fomentar nuevas penetraciones en la región del Pilcomayo; se promovió la protección de la línea militar del Pilcomayo con la fundación de 3 fortines; etc.

De todas maneras, pese a no haber concretado estrictamente lo dispuesto por el gobierno nacional, la Expedición Page (1890 – 1891) mostró las agallas y la voluntad de un grupo de hombres que pusieron en juego todas sus energías y capacidades e incluso sus propias vidas en función de objetivos tan puros como el cumplimiento del deber y el deseo de servir a la República Argentina promoviendo su afianzamiento territorial, la defensa de la soberanía y su desarrollo y prosperidad general. ■

#### FUENTES CONSULTADAS

- Alimonda, Eduardo L. "Historia de río y guerra". En: Boletín del Centro Naval, volumen, 110, año 111, N° 765, enero / marzo 1992. Centro Naval, Buenos Aires.
- "Antecedentes y hechos en que se funda el C. Almirante (R) Franklin Nelson Page para considerarse con derecho a ser reconocido como Expedicionario."
- Arguindeguy, Pablo E. Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, tomo III. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Bamio, José R. Semblanzas navales. Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996.
- "Biografía del Capitán de Fragata de la Marina Argentina Juan Page" (octubre de 1927).
- Braun Menéndez, Armando. "Primera presidencia de Roca (1880-1886)". En: Historia argentina contemporánea, volumen 1, tomo 12. Historia de las presidencias (1862-1898). Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1965.
- Cabral, Luis D. Anales de la marina argentina. Inédito. Carpeta 13 (Bolivia), Caja 949 - 2. Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Caillet Bois, Teodoro. "La obra exploradora de los Page". En: Boletín del Centro Naval, tomo 48, año XLVIII, n° 487, marzo / julio 1931. Centro Naval, Buenos Aires.
- Caillet Bois, Teodoro. "Capitán de Fragata Juan Page". En: La Prensa, 29 de noviembre de 1942.
- Caillet Bois, Teodoro. "El Guardiamarina Nelson Page y el enigma del Pilcomayo". En: La Prensa, 27 de enero de 1945.
- "Contraalmirante (R) D. Franklin Nelson Page. Datos sobre embarques y destinos. Relatos de servicios prestados al país y a la Marina" (21 de agosto de 1934).
- "Crónica". En: Boletín del Centro Naval, tomo VIII. 1890.
- Destéfani, Laurio H. Manual de historia naval argentina, 3° edición. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980.
- Donación Page (Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales).
- Eleta, Fermín. "La armada en las campañas al Gran Chaco argentino, 1870-1900". En: Historia marítima argentina, tomo VIII, capítulo X. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1990.
- "Escuadrilla de los Ríos Bermejo y Pilcomayo. Datos y Fechas de Interés."
- "Explorador". "El Pilcomayo". En: Boletín del Centro Naval, tomo XXIII, N° 262, septiembre de 1905. Centro Naval, Buenos Aires.
- Folleto "Capitán de Fragata Juan Page. Su acción en los Ríos Bermejo y Pilcomayo, 1885-1890".
- Heras, Carlos. "Presidencia de Avellaneda". En: Historia argentina contemporánea, volumen 1, tomo 12. Historia de las presidencias (1862-1898). Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1965.
- "Listas de tripulantes de la chata a vapor Bolivia."
- Page, Aníbal Franklin. "Un parte incompleto". En: Gaceta Marinera, 1° de noviembre de 1969.
- Palabras pronunciadas por el capitán de navío D. Antonio L. Mathé (1925).
- Palcos, Alberto. "Presidencia de Sarmiento". En: Historia argentina contemporánea, volumen 1, tomo 12. Historia de las presidencias (1862-1898). Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1965.
- "Personal que tomó parte en la Expedición al río Pilcomayo y el tiempo que estuvo a bordo del vapor Bolivia."
- Reseña histórica y orgánica del Ejército Argentino, tomo II. Buenos Aires, Círculo Militar, 1972.
- "Resumen biográfico y de los servicios del Calmte. Franklin Nelson Page" (septiembre de 1927).
- Rodríguez, Augusto G. Reseña histórica del Ejército Argentino (1862-1930). Dirección de Estudios Históricos, año I., n° 1, serie II. Buenos Aires, 1964.
- Seminario de fronteras. Argentino - Paraguaya. Escuela Superior de Gendarmería, 1986.
- Tanzi, Héctor J. Compendio de historia marítima argentina. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.