

# GEORGIAS DEL SUR, PRUEBAS IRREFUTABLES (\*)

Alfio A. Puglisi

Fotografía superior:  
Observatorio Meteorológico  
Argentino de islas Georgias.



**E**n 1904, tras haber sido rescatado por la corbeta ARA *Uruguay*, Carl Anton Larsen (1860-1924), que había comandado el *Antarctic*, permaneció un tiempo en Buenos Aires y logró interesar a capitales argentinos para explotar la caza de ballenas. Así se creó la Compañía Argentina de Pesca (CAP).

En algunos sitios de Internet se sostiene que los capitales eran noruegos. Nada más inexacto, desde ella también se hace desinformación.

Sus socios fueron Pedro Christophersen (1845-1930, casado con Carmen de Alvear), Ernesto Tornquist (1842-1908), Teodoro de Bary (1845-1929) y Heinrich Schlieper (1842-1925), quienes aportaron 200 mil pesos oro. La empresa fue reconocida por decreto gubernamental del 29 de febrero de 1904 e inscripta como tal el 8 de abril de 1904. La presidía el primero de los nombrados. A Carl A. Larsen se le asignó un sueldo de 800 coronas (43 libras) al mes para actuar como manager.



Entre 1904 y 1914 él se estableció en las islas Georgias del Sur, en Grytviken (lit. "bahía de las ollas", por la cantidad de ellas usadas para derretir grasa y luego abandonadas allí). Cuando llegó eso era tierra de nadie pues estaban despobladas. La CAP levantó dos casas prefabricadas, una como alojamiento y otra para servir de factoría. Con el tiempo introdujo renos y cabras montesas. En 1905 la Argentina estableció una oficina meteorológica en la isla, la segunda en la Antártida, pues la primera la había instalado en las islas Orcadas. En 1950 los ingleses levantaron esa estación por la fuerza depositando el instrumental en Montevideo.

En 1905 llegó su mujer, Andrine Thorsen, acompañada por sus siete hijos, a bordo del *Cachalote*. Pasaron el verano allí y volvieron en marzo a Buenos Aires. Hubo otros familiares presentes en los diversos balleneros surtos en la bahía. Volvió a la zona más adelante.

El profesor Alfio A. Puglisi es maestro normal nacional, profesor en Filosofía y Pedagogía, licenciado en Metodología de la Investigación y doctor en Psicología. En la actualidad es profesor de la Escuela Naval Militar. Asiduo colaborador del Boletín. Tres veces premio Sarmiento, otorgado por el Centro Naval. Premio ensayo histórico 2005 por su trabajo *Faldas a bordo*, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales.

(\*)  
Todos los sellos postales reproducidos en este artículo se encuentran al tamaño real. La serie de sellos sobre Georgias están además acompañadas de ampliaciones al doble de su medida.

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 819

Enero / marzo de 2008

Recibido: 14.12.2007





Sus hijas Andrine y Agnora llevaron diarios personales, aún inéditos.

Muchos balleneros o trabajadores de las factorías vivieron en el lugar con sus familias, aun con niños. Algunos se casaron y tuvieron sus hijos: el 8 de octubre de 1913 nació Solveig Gunbjorg Jacobsen, una niña, primer ser humano nacido en las Georgias. Más adelante nació otra, Aase Jacobsen, el 31 de julio de 1918. También existe un registro de los médicos que prestaron servicio en la isla. Hay un cementerio con las tumbas de los fallecidos.

El movimiento ballenero en Georgias fue muy grande, con el tiempo en las diversas bahías se asentaron otras empresas y llegaron a vivir más de 1.500 personas, tanto como en todas las Malvinas. La mayor producción se obtuvo en la temporada 1924-25, 5.790 ballenas faenadas y una producción de 411.500 barriles. La empresa poseía un dique flotante de 500 t y depósitos de carbón y combustible. Hubo un pequeño ferrocarril para transportar ballenas del buque cazador a la factoría en tierra, también para cargar carbón. Con tanta gente en la isla se

organizaron algo así como juegos deportivos, una capilla, biblioteca y cine-teatro. En carta a su mujer, Carl A. Larsen afirma haber contratado una compañía de teatro en 1909.

El 4 de enero de 1908, de manera unilateral, Inglaterra se arrogó derechos sobre tierras y aguas australes. Fue una acción tan exagerada que alcanzaban a la provincia de Santa Cruz, Tierra del Fuego y parte de Chile. Ambos países se unieron en la protesta.

Las empresas privadas, para no tener problemas ante tales hechos consumados, pedían permiso a sus respectivos gobiernos y al inglés simultáneamente, por lo que ello no debe tomarse como un reconocimiento de soberanía a este último. Nunca se negaron permisos, le fueron varias veces renovados a cambio de mejoras.



Otro problema surgió con la Unión Postal Universal al editar Inglaterra estampillas de Malvinas y otras “dependencias”. De ese modo quería establecer antecedentes. La Argentina jamás consideró las islas como “territorios de ultramar” o “colonias” sino partes integrantes del suyo. En general hubo otros hechos de fuerza, silencios de ambas partes, protestas formales, todo porque Inglaterra no discute sobre soberanía. De igual forma, en 2007 ella ha gestionado la inclusión de Malvinas, Georgias, Sandwichs y aguas circundantes como parte de su territorio a ser reconocido por la Unión Europea.

Entre una y otra guerra varios buques de la Armada Argentina aprovisionaron de carbón a la isla. Algunas veces se usaron balleneros especialmente contratados, entre ellos el *Días* (ex *Viola*), entre 1941 y 42, para llevar abastecimientos al Observatorio de Georgias. La I Guerra Mundial impuso un alto en el florecimiento de la industria ballenera y cuando volvía a levantar cabeza la depresión del 30 se hizo sentir también en tan lejanos lugares. Larsen vendió su parte. El último presidente de la Compañía (1945-



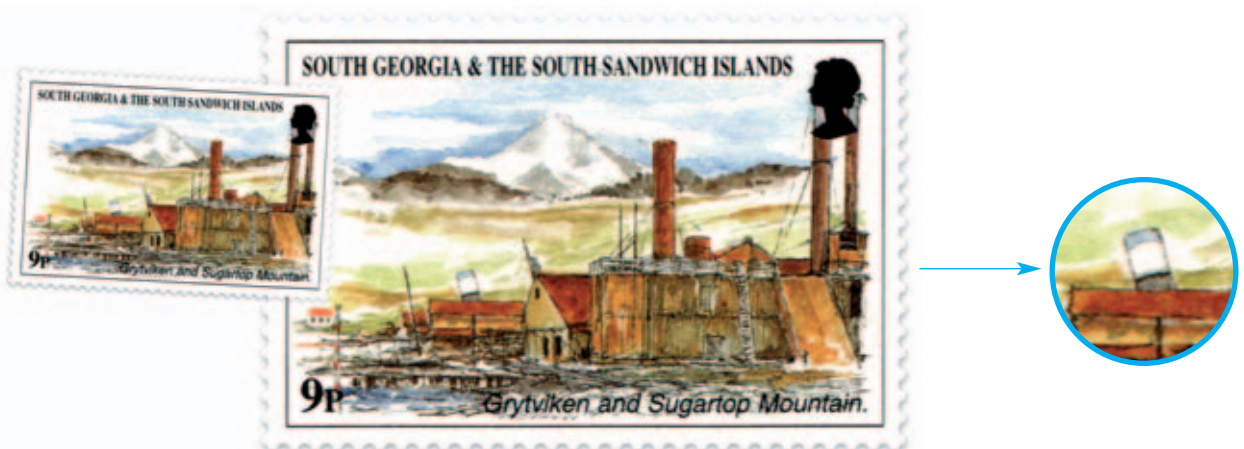
1957) fue Alfredo L. R. Ryan, de ascendencia irlandesa, con taller de reparaciones navales en Buenos Aires y ligado a Aristóteles Sócrates Onassis y Fritz Mandl, los tres, según Ian Hart y Rogelio García Lupo, sospechados de ser dobles agentes durante la Segunda Guerra. Fue él quien encargó el *Cruz del Sur* (ex *Perón*), en su época el buque factoría más grande del mundo. Georges Villers, que lo supervisaba desde la embajada, terminó luego empleado en la Compañía (o tal vez algo más).



Hacia 1950 aún operaban los balleneros *Ernesto Tornquist* de 4.800 t y el *Harpón* de 2.600 t. Sólo quedaban tres factorías: Salversen, inglesa, en Leith, que cerró en 1964; Husvik, noruega, en dicha bahía, que lo hizo en 1960, y la Compañía Argentina de Pesca, que se inició en 1904 y cerró en 1965. La presencia de la empresa argentina fue así la de mayor trayectoria ininterrumpida. Pero señalemos una maniobra de Alfred Ryan: él vendió su parte a la Albion Star Ltd., que pertenecía a su propio grupo y tenía sede en Malvinas, transformó sus buques balleneros en remolcadores para uso portuario y alquiló las instalaciones a una empresa ballenera japonesa que operó entre 1963 y 1965. La Albion se dedicó al flete marítimo y subsistió hasta 1970. De este modo se produjo un cierto vaciamiento de empresa y de bandera, figura delictiva que aún no estaba penada en la Argentina. La han hecho después con aerolíneas, tierras patagónicas, el acuífero mesopotámico, etc. Las instalaciones de Georgias fueron abandonadas en 1967, Ryan intentó venderlas a los soviéticos, pero para evitarlo fueron adquiridas por capitales británicos encabezados por Christian Salversen quien, a su vez, en 1981 las vendió como chatarra al ciudadano argentino Constantino Davidoff.



Testimonio de esa presencia pionera de la Argentina son los restos de la factoría. El permiso de desmantelamiento de ella, otorgado por el gobierno inglés a Davidoff y luego desconocido por dicho gobierno, dio origen formal al Conflicto del Atlántico Sur en 1982. Después de ocurrido éste los ingleses quitaron asbestos del lugar, pintaron la capilla, arreglaron el cementerio, reflataron el ballenero *Petrel* y siguieron editando estampillas.



También quedan algunos balleneros y fogeros semihundidos en el muelle de Grytviken, gastados en los mares antárticos; parecen actuar como mojones de soberanía. En diversas fotos de Internet se observan el *Días* y el *Albatros*, que hasta hace poco conservaban en su chimenea la bandera argentina, luego tapada por los ingleses ante la presencia cada vez mayor de turistas. La foto obtenida por Colin Monteath así lo atestigua. Inspirado en una de ellas, James Peck diseñó la litografía que constituye la viñeta de la estampilla de 17 p de las islas,



El *Días* y el *Albatros* semihundidos en el muelle de Grytviken, aún después de la guerra conservan la bandera argentina en su chimenea. Lo atestigua también la estampilla británica de 17p editada el 4 de enero de 1999. Hoy blanqueadas por los ingleses.



salida a la venta el 4 de enero de 1999, integrando una serie conmemorativa de la declaración unilateral de 1908. También se observa en ella la bandera argentina pintada en ambas chimeneas. Mayor prueba, imposible. ■

#### BIBLIOGRAFÍA

- *Reader's Digest: Antarctica*. London, *Reader's Digest*, 1985, pág. 63 (se encuentra aquí la foto de Colin Monteath).
- Anón.: *Historia de la Compañía Argentina de Pesca*. Bs. As., *El Economista*, 1953.
- García Lupo, R.: *Clarín*, 18 de junio de 2000.
- García Lupo, R.: *Últimas noticias de Perón y su tiempo*. Bs. As., Vergara, 2007.
- Hart, Ian B.: *Pesca*. Devon, Aidan Ellis, 2001.

#### FUENTES ELECTRONICAS

- [www.ferrocarrilesnelconosur.co.uk](http://www.ferrocarrilesnelconosur.co.uk)
- [www.histamar.com.ar](http://www.histamar.com.ar)
- [www.flotaypf.com.ar](http://www.flotaypf.com.ar)
- [www.sgisland.org](http://www.sgisland.org)