

LUIS PIEDRA BUENA HÉROE DE LOS MARES DEL SUR

Héctor Luis Fasano (*)

Resumen de las Partes I, II, III y IV

La **Parte I** (MUSEO N° 17, 2003) abarca el período comprendido entre 1833 -año del nacimiento de Piedra Buena- y 1862. Se narran sus primeros años en Carmen de Patagones y su traslado en 1842 a América del Norte. Su regreso a Patagones en 1847 y su encuentro con el



Cúter *Luisito*. Dibujo de Julia Fasano, sobre acuarela de E. Biggueri.

reputado piloto norteamericano William Horton Smiley, quien lo incorpora a su tripulación como aprendiz. Con él sigue navegando, en calidad de primer oficial; más tarde, en 1854, patrocinado por Smiley, se traslada nuevamente a América del Norte donde continúa sus estudios hasta obtener el título de piloto, convirtiéndose en el primer navegante argentino en alcanzar este grado.

En 1858 regresa a Carmen de Patagones a bordo de la goleta *Nancy*, comandada por Smiley. Esta Parte I termina con la referencia a tres acontecimientos muy importantes en la vida de Piedra Buena: la compra al capitán Smiley de la goleta *Nancy*, en 1859, que bautiza con el nombre de *Espora*, donde hace flamear la bandera argentina; la fundación del primer asentamiento argentino al sur del río Santa Cruz, en la isla que recibe el nombre de *Pavón*, y el tercer acontecimiento es el de la construcción de un refugio en la Isla de los Estados para albergue de náufragos.

La **Parte II** (MUSEO N° 18, 2004) se extiende desde 1862 hasta principios de 1869. Este período abarca la presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868) y los comienzos de la de Domingo Faustino Sarmiento (1868-1874).

Se narran, entre otras cosas, el primer encuentro de Piedra Buena con el indio Casimiro, la entrevista con el presidente Mitre y su designación como Capitán de la Armada, sin sueldo. Además, se relata la exploración del río Santa Cruz por una comisión organizada y financiada por

Piedra Buena y, por último, el otorgamiento de las concesiones de la isla Pavón y de la Isla de los Estados, según ley promulgada en 1869.

En la **Parte III** (MUSEO N° 19, 2005) se narra el casamiento de Piedra Buena con Julia Dufour, celebrado en Buenos Aires el 2 de agosto de 1868, y el regreso al sur junto con su esposa, en el *Espora*, viaje realizado con escalas en la Isla de los Estados, la isla Pavón y, finalmente, Punta Arenas, donde concluye el mismo a fines de 1868, radicándose en esta ciudad.

Se mencionan otros acontecimientos, tales como: su viaje, en 1869, a la Isla de los Estados, donde llega con materiales destinados a la construcción de una casilla; su posterior intento de colocar una baliza en el Cabo Vírgenes, que no pudo concretar por los furiosos temporales que se desataron; la llegada a la isla Pavón del explorador George Ch. Musters quien, invitado por Piedra Buena, permaneció allí por tres meses, antes de iniciar su travesía a lo largo de la Patagonia, hasta Carmen de Patagones.

Se cierra la Parte III con una referencia a los últimos cinco años de Piedra Buena en la Patagonia, período

considerado como el más azaroso de su existencia, durante el cual soportó serios perjuicios económicos y fue objeto de ataques calumniosos por parte de las autoridades chilenas. Todo ello vivido en un clima alarmante por las pretensiones territoriales manifestadas por los chilenos, que mucho le preocupaban ante la pasividad de las autoridades argentinas.

La **Parte IV** (MUSEO N° 20, 2006) comienza con la mención a los serios problemas económicos experimentados a fines de la década de 1860 ocasionados por la pérdida de sus dos naves pequeñas –*Carlitos* y *Julia*– que naufragaron en forma total. A esta gran pérdida material se sumó la devolución de un cargamento de cobre, legalmente adquirido, que se vio obligado a hacer por resolución judicial. Como todo ello significó prácticamente la pérdida casi total de sus recursos financieros, recurrió a un préstamo de la firma Lanús Hnos., que mucho le complicó su existencia.

PARTE V

Hechos destacados entre 1870 y 1875

En entregas anteriores de MUSEO (números 18, 19 y 20) se ha hecho referencia a este período de la vida de Piedra Buena, que fue calificado por su biógrafo Eyroa como el más azaroso de su existencia. A los contratiempos económicos experimentados entre 1868 y 1869 –pérdida de sus dos embarcaciones pequeñas– se agregó en 1873 la de su nave *Espora*, que quedó destruida por un fuerte temporal cuando estaba anclada en la Isla de los Estados. Además, situaciones personales de diversa índole, entre ellas la campaña de difamación llevada a cabo por las autoridades de Magallanes, terminaron por sumirlo en un estado de depresión preocupante.

Pero su enorme fortaleza moral, aun cuando su cuerpo careciera de la salud deseable, hizo posible superar la oposición de gobernantes extranjeros y las intrigas de su diplomacia, la indiferencia y desidia de las autoridades nacionales, las tormentas y los naufragios. No hubo nada que lo frenara; su hombría de bien, su espíritu humanitario, su patriotismo

profundo, junto con su heroicidad, continuaron presidiendo todos los actos de su vida.

Existe un vacío de información sobre este período, que puede explicarse a que, durante el mismo, Piedra Buena estuvo navegando casi sin interrupciones para incrementar el producto de la pesca, cuya venta le permitió ir saldando sus deudas que mucho le obsesionaban. A continuación se hará referencia a algunos episodios relevantes que lo tuvieron como protagonista.

Búsqueda de naufragos chilenos. En junio de 1871 llegó a Punta Arenas la noticia de que el bergantín de bandera chilena *Trespoints* había naufragado en su recorrido por las islas del archipiélago magallánico. Se pensó que su capitán podría haber sido capturado por los indios que habitaban esas islas.

El gobernador de la provincia chilena de Magallanes era Oscar Viel, que residía en Punta Arenas. Como en esos momentos, no estaba anclado ningún buque de guerra

Se hace referencia luego a la designación de Félix Frías como representante argentino ante la República de Chile y al desconcierto que éste experimentó ante las informaciones tendenciosas sobre Piedra Buena suministradas por el gobernador de Magallanes. Recién, transcurrido más de un año, llegó a conocer la verdad sobre Piedra Buena, y terminó por brindarle toda su confianza y apoyo.

También se menciona una serie de acontecimientos que enrarecen cada vez más el clima político, provocando fuertes tensiones diplomáticas; en estas circunstancias, Félix Frías solicita información a Piedra Buena, único referente que le merece confianza.

En esta entrega ocupa un lugar destacado la nota sobre Enrique Rouquard y su intento de colonización en Santa Cruz, el proyecto más ambicioso realizado en nuestra Patagonia, y que desafortunadamente, por razones diversas, no llegó a prosperar.

para enviarlo en auxilio de los posibles naufragos, propuso a marinos de naves extranjeras realizar su búsqueda. A pesar de la importante recompensa ofrecida, no encontró quién aceptara hacerlo, por lo arriesgado y peligroso que era.

Fue entonces que Viel solicitó los servicios de Piedra Buena, por considerarlo el más capacitado de los marinos de la región, quien así le contestó:

Esta clase de servicios no tengo inconveniente en prestárselos a Chile, y lo haré con la mejor buena voluntad, ya que en ello se invocan razones humanitarias. Desde ya, por esta razón, renuncio a mis honorarios, que otros en mi lugar, pudieran exigir. Sólo pido que se me de un barco a propósito y equipado con lo necesario.

El gobernador Viel accedió a este pedido, y puso a su disposición una moderna nave de 168 toneladas de desplazamiento, *Rippling Wave*, recién salida de los astilleros de Nueva York. Piedra Buena se embarcó a fines de junio de 1871, incorporando a la nave algunos hombres de su tripulación, entre los que figuraban su fiel ahijado Juan Caballero, que le servía de lenguaraz.

Caballero era un indio fueguino, que vivió en la isla Pavón, formado

desde niño por Piedra Buena.

La búsqueda insumió más de cuarenta días, durante los cuales soportaron condiciones climáticas muy adversas: fríos intensos, nieve, vientos huracanados, y además, tuvieron que hacer frente a la animosidad de los indios que habitaban estas islas. Consiguieron saber, tras muchos contactos con los habitantes de la región, que, el capitán del *Trespoints*, junto con dos de sus marineros, habían sido muertos en un enfrentamiento con los indios, y por ellos enterrados, en un lugar que lograron ubicar. Pero solamente pudieron recuperar algunas partes del cuerpo del capitán.

El regreso fue muy dificultoso, mar agitado, fuertes vientos, granizo, dificultaron la navegación, alarmando a los tripulantes porque además, los víveres comenzaron a escasear. El buque, con muchos desperfectos,

terminó escorado en una playa.

Cuando ya estaban casi exhaustos, divisaron un vapor con rumbo al Pacífico, que respondió al pedido de auxilio. Piedra Buena solicitó lo llevaran a Punta Arenas; aquí, después de proveerse de los elementos necesarios, volvió a la goleta, la reparó, y más tarde, pudo arribar a Punta Arenas con su tripulación completa.

El gobernador Viel quiso premiar a Piedra Buena, por la audaz y peligrosa acción llevada a cabo, pero éste, conforme a sus convicciones, agradeció sus palabras rechazando cualquier tipo de recompensa por el carácter humanitario del servicio prestado.

Ocupación de Río Gallegos.

En el N° 19 de MUSEO (2005), se hizo referencia a la ocupación de Río Gallegos por colonos chilenos, dispuesta en 1873 por el gobernador

de la Provincia de Magallanes, Oscar Viel y apoyada por el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Adolfo Ibáñez. Como en esa ocasión Viel no tenía barco disponible para el traslado de hombres y materiales necesarios para la construcción de viviendas, propuso a Piedra Buena alquilarle el *Espera*.

Conocedor Viel de los apremios económicos que nuestro marino estaba soportando, no iba a desaprovechar esta oportunidad, que desde luego Piedra Buena rechazó en forma airada. Este hecho fue así comentado por doña Julia, en carta dirigida a su cuñado Juan Richmond:

(...) Luis rechazó, con indignación tan miserable propuesta de Viel, lo que provocó el enojo de las autoridades chilenas, que amenazaron no venderle víveres. No se dirá ino!, que Luis Piedra Buena, de quien tan poco se acordara el gobierno argentino, por más crítica



OPTICA
cingolani
Desde 1930

Lentes de contacto

Calle 55 N° 643 (e. 7 y 8)
Tel.: 483 5056

que sea su situación, haya recibido de los chilenos ni un centavo que perjudique a su patria e hiriese al mismo tiempo su dignidad de hombre pobre pero honrado. Y concluye así su carta: (...) prefiero comer cáscaras antes que nadie pueda echarle en cara a mis hijos que su padre fue un traidor.

De Punta Arenas a la Isla de los Estados. Naufragio del Espora. La propuesta de Viel de alquilar el *Espora* se produjo cuando Piedra Buena estaba preparando un viaje a la Isla de los Estados, en el cual llevaría materiales destinados a la construcción de una vivienda para sus hombres y el montaje de una fábrica para la extracción de aceite de pingüinos. Su propósito era el de incrementar sus actividades pesqueras e industriales para obtener mayores recursos que le permitieran ir mejorando su situación económica. El 21 de febrero de 1873, Piedra Buena zarpa hacia la Isla de los Estados.

Más a poco de llegar, en los primeros días de marzo, se desató un clima tempestuoso; lluvias persistentes, vientos huracanados, olas gigantes, terminaron por destruir el *Espora*, allí anclado, con la consiguiente pérdida casi total de los materiales y víveres almacenados.

Cuando después de varios días, el 9 de marzo volvió a aparecer el sol, pudieron apreciar la magnitud del desastre: el *Espora* aún flotaba en el agua, pero sus bodegas estaban llenas de agua que había penetrado por los surcos abiertos a raíz de los tremendos golpes del mar.

Ante situación tan desastrosa, Piedra Buena terminó por admitir que era imposible reflotar el *Espora*, por lo que la única forma de sobrevivir ante tamaña adversidad, sería la de construir un buque salvador. En forma terminante planteó este propósito a sus tripulantes: (...) *construimos un barco salvador o moriremos todos de hambre y de frío.*

Sus hombres, algunos de ellos enfermos y todos muy acobardados, no tuvieron otra alternativa que aceptar este desafío. Prontamente dieron comienzo a la tarea del rescate de lo poco que se salvó del naufragio –escasos alimentos y pocos materiales de construcción– y prosiguieron con la construcción de una choza para albergue, y de un galpón donde guardar las herramientas y realizar los trabajos.

El 15 de marzo de 1873 comenzaron las tareas programadas, que resultaron muy diversas y fatigosas, tanto por las condiciones climáticas tan adversas, como por la alimentación precaria.

Dos meses después, el 15 de mayo, terminó la construcción de una embarcación ligera, denominada cúter, que tenía estas medidas: eslora (largo) 11 metros, y 4 metros de ancho; un único palo con una vela trapezoidal y 18 toneladas de desplazamiento. La nave fue bautizada por Piedra Buena con el nombre de *Luisito*, en memoria de su hijo Luis, fallecido en 1872, cuando aún no había cumplido dos años.

Recién el 18 de mayo, cuando el mar estaba más tranquilo, el *Luisito* pudo zarpas con sus seis tripulantes rumbo a Punta Arenas.

El clima se mostró favorable, y nueve días después, el 27 de mayo, arribaron a Punta Arenas, de donde habían zarpado, tres meses antes, con el *Espora*. Durante todo este tiempo sus familiares y amigos no tuvieron noticias, por lo que estaban muy alarmados, temiendo lo peor.

Su arribo, pues, provocó una enorme alegría; su esposa y sus hijos, preocupadísimos y angustiados por tan larga espera, saludaron su llegada con enorme júbilo, que mucho conmovió a Piedra Buena, según testimonio que dejó escrito: *Llegamos a Punta Arenas y encontré lo más precioso, que era mi familia: mi esposa, mis hijitos, todos buenos, olvidando al instante todo lo pasado. A Dios*

gracias. Agradezco el cariño a mi familia que me ha hecho olvidar la pérdida del Espora, el hambre, los sacrificios y la rebelión de mis compañeros (...)

1873 - 1875 Últimos años de Piedra Buena en la Patagonia.

Piedra Buena no permanecerá mucho tiempo sin navegar; deberá continuar con su proyecto concebido en febrero de 1873, de instalarse en la Isla de los Estados para incrementar sus actividades pesqueras e industriales, y obtener así mayores recursos que le permitan sanear su angustiante situación económica.

Además de su situación personal, otros acontecimientos muy preocupantes lo obligan a mantenerse en acción: el sueño de colonización de Rouquand, que se estaba derrumbando; el asedio de las naves chilenas, que continuaban desfilando por Santa Cruz y que Rouquand, alarmado, puso en conocimiento de Félix Frías, quien recurre a Piedra Buena único referente argentino en estos territorios.

Piedra Buena no se doblega ante tantas adversidades; a pesar de no disponer de su arma fundamental, el bergantín *Espora*, de 180 toneladas de desplazamiento, lo reemplazará por el *Luisito*, de 18 toneladas. Después de aparejarlo convenientemente zarpa de Punta Arenas en los primeros días de agosto de 1873, rumbo a la Isla de los Estados.

Cinco hombres integran su tripulación; el buen tiempo los acompaña y en doce días de navegación arriban a la Isla de los Estados, donde de inmediato dan comienzo a sus operaciones, que pronto se interrumpirán por una razón de fuerza mayor: el avistamiento de naufragos.

Salvamento del Eagle. Una vez más se confirmó la predicción del Perito Moreno, que dijo: (...) *en Luis Piedra Buena hay un magnetismo desconocido que lo conduce donde la desgracia impera.*



Construcción del cúter *Luisito*. Dibujo de Julia Fasano, sobre acuarela de E. Biggueri.

Así, mientras recorrían las roquerías de la Isla en busca de lobos marinos, uno de los tripulantes divisó, entre sus peñones, un buque totalmente destrozado. Piedra Buena puso proa hacia ese lugar, comprobando que el barco accidentado era el bergantín inglés *Eagle*, totalmente deshecho. Sus seis tripulantes estaban en un peñón cercano, y apenas daban señales de vida.

Resultaba imposible acercarse al barco hacia el promontorio, porque se corría el peligro que, arrastrado por las fuertes olas, éste chocara contra los escollos, haciéndose pedazos. Piedra Buena decidió entonces una maniobra difícil y arriesgada: con una chapa de hierro que tenía a bordo, improvisó una balsa, que se manejó en esta forma: con una cuerda, sujeta en uno de sus extremos por tripulantes del *Luisito*, y el otro, por los de la balsa -Piedra Buena y un marinero- dejaron que la balsa fuera arrastrada por la rompiente, hasta chocar con el promontorio. Así fueron rescatando, en tres viajes, a los seis naufragos, sumamente debilitados, trasladándolos al *Luisito*.

Como el estado de estos hombres era alarmante, Piedra Buena

decidió su traslado hasta Punta Arenas donde podrían recibir una atención adecuada; dado que su pequeña embarcación no aguantaría tanta carga, primero se dirigió a la Isla de los Estados donde dejó tres hombres de su tripulación.

Inmediatamente puso proa hacia Punta Arenas; el viaje resultó muy penoso por las condiciones climáticas adversas, que retrasaron su arribo, lo que obligó a racionar los víveres. Después de intensa lucha contra el viento y las olas lograron fondear en Punta Arenas en los últimos días de agosto, cuando ya estaban al borde de la extenuación.

El capitán del *Eagle* y sus cinco tripulantes pronto se recuperaron; en forma patética, al despedirse, expresaron su gratitud a Piedra Buena, quien no aceptó recompensa alguna, y se fundió en un emotivo abrazo con su capitán.

Aunque Piedra Buena había perdido el mejor mes para realizar los trabajos programados, quedó muy satisfecho por haber cumplido con este acto humanitario.

Salvamento del Dr. Hansen. Pronto reanudó sus viajes: el 1° de septiembre de 1873 el *Luisito*

puso proa hacia la isla Pavón, con una primera escala en la Isla de los Estados, para incorporar a los tres tripulantes que había dejado al rescatar a los naufragos del *Eagle*. A fines de septiembre desembarca en la isla Pavón, donde encontró todo muy descuidado. Aquí se enteró de algo que aumentó sus preocupaciones: Rouquand había llegado a su colonia en la corbeta chilena *Chubut*, con el propósito de llevar a su familia a Santiago de Chile.

El 6 de octubre abandonó Pavón, después de cargar algunas cabras en el *Luisito*, para llevarlas a la Isla de los Estados y comprobar si era posible aclimatarlas. El 12 de octubre ya estaban en Río Gallegos, y el 26 en la Bahía de Policarpo, al sudoeste de Tierra del Fuego; todavía debían navegar tres días para arribar a la meta final: la Isla de los Estados.

Pero el viaje fue interrumpido por una situación imprevista: desde el *Luisito* sus tripulantes divisaron a un marinero, que estaba de pie en la cima de un cerro, haciendo señas con sus brazos.

Prontamente Piedra Buena decidió que dos de sus marineros tripularan un bote para acercarse a la costa y verificar cuál era la situación. Pudieron así comprobar que estos hombres eran tripulantes del bergantín alemán *Dr. Hansen* que había sido totalmente destrozado por un temporal desatado el 24 de octubre.

El día 28 comenzó el rescate de los diez tripulantes, incluidos; una mujer, esposa del capitán, y su pequeño hijo de 6 años, que fueron bajados desde un barranco de unos 10 metros de altura, atados con pedazos de cordones de cabo. El aspecto de los naufragos era lastimoso y no tenían fuerzas para caminar; se acomodaron en la pequeña bodega del *Luisito*, donde, dice Piedra Buena (...) *comencé a alimentarlos como pajaritos, porque*

cuando se está con mucha hambre, no es bueno comer apurado.

Como el *Luisito* no aguantaba semejante carga, fue necesario dirigirse primero a la Isla de los Estados para desembarcar a algunos de sus tripulantes, y además, las cabras. Ello ocurrió el 1º de noviembre de 1873, y dos días después ponen proa hacia Punta Arenas donde arribaron el 22 de noviembre. El 23 Piedra Buena envía una nota al gobernador Dublé Almeida en la que le comunica su llegada al puerto con los náufragos del bergantín *Dr. Hansen*. El gobernador le contestó en esta forma:

“En mi poder su estimada nota del 23 del corriente; en que pone en mi conocimiento su arribo a este puerto en la balandra a su mando *Luisito*, trayendo a bordo la tripulación salvada por Ud. del bergantín *Dr. Hansen*, naufragado en la costa oriental de Tierra del Fuego.

Después de ver la narración hecha por el mismo capitán del *Dr. Hansen*, se comprende la importancia y abnegación de su procedimiento. Importante por cuanto Ud. ha salvado la vida de diez personas, abnegado porque Ud. no trepidó un momento en abandonar sus intereses por el servicio de la humanidad, trayendo en su débil esquivo y pasando por miles de peligros hasta dejar en seguro puerto la tripulación del *Dr. Hansen*.

Me hago un deber de dar a Ud. las gracias en nombre de las personas salvadas y de felicitar a Ud. por su bella acción.

Dios guarde a Ud.

Diego Dublé Almeida”

Repercusión internacional. El salvamento de los náufragos del *Dr. Hansen* alcanzó repercusión internacional. En 1875 llegó a Buenos Aires la siguiente nota de la Legación del Imperio Alemán:

LEGACIÓN DEL
IMPERIO ALEMÁN

Buenos Aires, julio 16 de 1875

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina

En el mes de octubre del año ppdo., un buque alemán, el *Dr. Hansen*, mandado por el capitán F.N. Ruge y con destino a Valparaíso, tuvo la desgracia de naufragar y perderse enteramente sobre las rocas de Tierra del Fuego. El pasaje, comprendiendo al capitán, su mujer y su hijo, se componía de diez personas, y pudo alcanzar la costa a tiempo, donde, sin embargo, se halló sin alimentos, sin vestidos suficientes y rodeados por una población salvaje, expuesta a los mayores peligros y en presencia de la muerte.

El capitán argentino Don Luis Piedra Buena, ocupado en los alrededores con su cúter *Luisito* en la caza de lobos marinos, divisó en la tarde del tercer día a los náufragos y dirigiéndose a socorrerlos, los salvó de su posición peligrosa. Los condujo a bordo de su embarcación, donde hallaron la acogida más cariñosa y fueron provistos de lo que necesitaban, conduciéndolos, no sin perjuicio de sus intereses a Punta Arenas, donde llegaron después de un viaje de cuatro semanas. Las indemnizaciones ofrecidas por los náufragos fueron rechazadas por este último de la manera más desinteresada.

En vista del informe hecho a S.M. el Emperador Alemán de este acontecimiento, S.M. ha decidido conferir al marino argentino, en recompensa de su noble conducta y de los servicios prestados por él a nacionales alemanes en desgracia, un telescopio, llevando una inscripción al caso y ordenar además, que se remita un presente en dinero a quienes formaron parte del equipo del *Luisito*. Cumplo este grato deber, señor ministro, al poner en conocimiento de V.E. la acción generosa del capitán Piedra Buena, que tan altamente honra a la Marina Argentina, como también la prueba de reconocimiento de parte de mi

Augusto Soberano.

Aceptad, señor Ministro, este acto de sincero reconocimiento, que mucho nos complace difundir.

R. Le Maistre

Legación del Imperio Alemán

En diciembre 12 de 1876 el Encargado de Negocios del Imperio Alemán dirigió a Luis Piedra Buena la siguiente nota:

Señor Capitán don Luis Piedra Buena

Presente

Muy señor mío:

Tengo la honra de dirigir a Ud. adjunto un cajón conteniendo un antejo que Su Majestad el Emperador Alemán, mi Augusto Soberano, se ha dignado hacer elaborar y que por su orden se remita a Ud. como recuerdo de la salvación de los tripulantes del buque alemán *Doctor Hansen*.

Cumpliendo así con las órdenes recibidas, me es grato saludar a Ud. con toda consideración.

El Encargado de Negocios
del Imperio Alemán
J.N. Nordenhol R.D.H.

El telescopio llegó en un estuche con una plaqueta de plata con esta inscripción:

“Nosotros, Guillermo, por la gracia de Dios, emperador de Alemania y rey de Prusia, concedemos esta caja como recuerdo de gratitud al capitán D. Luis Piedra Buena, del buque argentino *Luisito*, por los servicios prestados en el salvamento de la Tripulación del buque alemán *Dr. Hansen*, naufragado en octubre de 1874.”

El salvamento de los náufragos del *Dr. Hansen* será el segundo del *Luisito* y el último de los protagonizados por Piedra Buena en sus viajes por los mares australes, que abarcan un período de casi treinta años.

Piedra Buena comenzó estos viajes en 1847 –tenía entonces 14 años– cuando el capitán inglés

Nacimiento del *Luisito*

El nacimiento del *Luisito* fue saludado en forma entusiasta no sólo por sus familiares y amigos, sino también por profesionales de la marina. Muchos fueron los conceptos laudatorios que mereció, entre ellos, fue calificado como el episodio más increíble que registra los anales de la Armada Argentina; una hazaña náutica de Piedra Buena obtenida por la firmeza de su carácter, capacidad y conocimientos náuticos; el *Luisito*, sorprende por su perfección y el ingenio poco común con que fue construido.

Cuando Piedra Buena afirmó ante sus atribulados tripulantes que la única alternativa para sobrevivir era construir una embarcación salvadora, no ignoraba que muchos eran los escollos que tendrían que vencer para cumplir con este objetivo.

En primer lugar, soportar las condiciones de trabajo, endu- recidas por el clima inhóspito de la isla: fríos intensos, nevadas, lluvias persistentes y fuertes vientos a veces huracanados, dificultarían enormemente la realización de las tareas. A esto, se agregaría la carencia de vestimenta apropiada para resistir fríos intensos, los alimentos escasos, la falta de un albergue y de un galpón.

Después de levantar una choza para refugio nocturno, y construir un galpón donde realizar los trabajos al abrigo del aire, emprendieron la parte técnica, donde prácticamente todo tuvo que improvisarse: fragua y herramientas para la confección de clavos, pernos, calcáneos (tornillos cilíndricos con una anilla en vez de cabeza, para las operaciones de amarre) y de otros múltiples accesorios necesarios para la construcción de un buque.

Se contaba con una sierra mecánica, manejada sólo por Piedra Buena, con la cual se afilaban continuamente hachas y algunos serruchos, que completaban todo el arsenal de herramientas. No disponían de brea, elemento fundamental para pintar y sellar las juntas de madera de un barco; consiguieron reemplazarla con aceite de foca y de pingüino. Por último, no contaban con un plano donde se detallaran las medidas de la embarcación. Todo se hizo a ojo.

A todo esto, hay que agregar los problemas que se fueron

suscitando con los hombres de su tripulación, que en más de una ocasión amenazaron con abandonar sus trabajos; se sentían acobardados, con poca resistencia física, algunos enfermos y desesperanzados. La indisciplina –dice Piedra Buena– se estaba transformando en un motín; hasta llegaron a amenazar con quemar la embarcación.

Solamente el vigor físico de Piedra Buena, su enorme fortaleza moral y el ascendiente que tenía sobre sus hombres, tanto por sus conocimientos, como por su trato, exigente pero siempre respetuoso, hicieron posible superar tan difícil trance que mucho preocupó a Piedra Buena.

Dice su biógrafo Eyroa que en toda circunstancia Piedra Buena reunió a sus tripulantes, y con voz serena y firme los convenció, en primer lugar, de la imposibilidad que llegara una nave hasta la Isla para rescatarlos y agregó: (...) *el que quiera dejarnos, si en ello busca su muerte, puede hacerlo. Pero sin armas para procurarse alimentos, y ante la proximidad del invierno, no podrá sobrevivir. Con que elijan: o morir de hambre y de frío dejando el trabajo, o salvarse continuándolo.*

Esto ocurrió a mediados de abril, transcurrido un mes desde la iniciación de los trabajos. Después del intento de motín los hombres recapacitaron y retomaron sus tareas. Piedra Buena se sintió acompañado, sobre todo por dos de ellos, los más capacitados y con mayor energía.

Por fin el 11 de mayo, un día de excepción en el que brillaba el sol, el *Luisito* fue botado. Con enorme alegría comprobaron que el barco no se hundía, sino que boyaba perfectamente. Inmediatamente comenzaron los preparativos para zarpar hacia Punta Arenas: enarbolaron en el cúter la bandera argentina del *Espora*, trasladaron a bordo las provisiones, el agua, un tanque, la leña, etc. Y por fin, el 18 de mayo de 1873, pusieron proa hacia Punta Arenas; dice Piedra Buena: *dejamos en la Isla a nuestro pobre Espora, hecho pedazos.*

Después de nueve días de navegación –atravesaron sin problemas el temido estrecho de *Lemaire*–, entraron en el puerto de Punta Arenas el 27 de mayo.

Terminó aquí la odisea: el *Luisito*, un bergantín pequeño por su tonelaje, pero grande por su simbolismo, quedó como testimonio de una de las páginas más hermosas escritas en la historia naval argentina.

William H. Smiley decidió incorporarlo a la tripulación de su pailebote, *John F. Davison*, como aprendiz. Tan satisfecho quedó por sus excelentes condiciones, que solicitó a sus padres integrarlo como segundo oficial en 1852.

Hasta 1854 prosiguió en el *John F. Davison*, para partir en este año a Norte América, a instancias del capitán Smiley, donde prosiguió sus estudios náuticos, convirtiéndose en el primer navegante argentino con el título de Piloto.

A su regreso, en 1857, continuará integrando la tripulación de las naves del capitán Smiley, y como primer

oficial, hasta que en 1859 cumple su sueño: ser propietario de un buque. Smiley accede a su pedido y le vende el bergantín *Nancy*, que Piedra Buena bautiza con el nombre de *Espora*, y se convierte en el primer barco que recorre los mares del sur con la bandera argentina enarbolada.

Durante catorce años, continuará navegando por el Sur, radicándose en la Isla Pavón y en Punta Arenas, constituyéndose en el único referente argentino de las autoridades nacionales y defensor ardiente de su soberanía territorial.

En 1873 el *Espora* es totalmente deshecho por un fuerte temporal

desatado cuando estaba anclado en la Isla de los Estados, ocasión en que construye el *Luisito*, un pequeño velero, con el cual prosigue sus acciones hasta 1875, año en que es convocado por las autoridades de la Nación.

Y en diciembre de 1875 se incorpora a la Armada Argentina con el grado de capitán, donde prestará servicios hasta su fallecimiento, acaecido en agosto de 1883.

* Director de la revista MUSEO.