

**SECRETARÍA DE ESTADO DE CULTURA DE LA
PROVINCIA DE RÍO NEGRO
SUBSECRETARÍA DE PATRIMONIO Y COOPERACIÓN CULTURAL
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**

**Proyecto
INVENTARIO DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO
DE LA COSTA MARÍTIMA DE LA PROVINCIA DE RÍO NEGRO**

INFORME FINAL

Junio de 2022

Coordinador General:

LIC. DAMIAN VAINSTUB

Participantes de este informe (en orden alfabético):

MG. ANA CASTELLI

DR. NICOLÁS C. CIARLO

ARQ. CRISTIAN MURRAY

PROF. MARÍA NÚÑEZ CAMELINO

ÍNDICE GENERAL

| | |
|--|-----|
| ÍNDICE DE TABLAS..... | ii |
| ÍNDICE DE FIGURAS..... | iii |
| RESUMEN..... | v |
| | |
| 1. INTRODUCCIÓN | 1 |
| | |
| 2. MARCO LEGAL | 4 |
| | |
| 3. PLAN DE TAREAS..... | 7 |
| 3. a Objetivos del proyecto..... | 7 |
| 3. b Área de estudio | 8 |
| 3. c Metodología..... | 10 |
| | |
| 4. RESULTADOS | 13 |
| 4. a Antecedentes históricos generales para la costa rionegrina..... | 13 |
| 4. b Antecedentes de investigaciones arqueológicas en el área de estudio..... | 20 |
| 4. c Resultados obtenidos por sectores..... | 23 |
| <i>Viedma - El Cóndor</i> | 23 |
| <i>Lobería</i> | 45 |
| <i>Bahía Rosas</i> | 46 |
| <i>Caleta de los Loros</i> | 62 |
| <i>San Antonio Oeste</i> | 75 |
| <i>Camino de los pulperos –El Fuerte</i> | 81 |
| <i>Islote Lobos</i> | 85 |
| <i>Playas doradas –Punta Colorada</i> | 92 |
| <i>Puerto Lobos</i> | 95 |
| <i>Otros hallazgos</i> | 100 |
| | |
| 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | 101 |
| | |
| 6. PARTICIPANTES Y AGRADECIMIENTOS..... | 105 |
| | |
| 7. BIBLIOGRAFÍA..... | 106 |
| | |
| ANEXOS..... | 111 |
| a. Fichas de Registro..... | 112 |
| b. Proyecto Inventario RN: Archivos Shapefile SIG..... | 117 |
| c. Proyecto Inventario RN: Archivos fotográficos..... | 117 |
| d. Proyecto Inventario RN: Fichas RENYCOA..... | 117 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1: Cuadro elaborado a partir de Destéfani (1970)..... | 14 |
| Tabla 2: Síntesis de entrevistas realizadas en Viedma y El Cóndor..... | 27 |
| Tabla 3: Puntos GPS tomados en la dispersión señalada por Ariel Iglesias..... | 35 |
| Tabla 4: Restos observados del pecio de Bahía Rosas..... | 47 |
| Tabla 5: Síntesis de entrevistas realizadas en Caleta de los Loros/Pozo Salado/Punta Mejillón..... | 64 |
| Tabla 6: Punto de localización del pozo de agua..... | 66 |
| Tabla 7: Punto de localización del enterratorio referido por Lelio Nazabal..... | 72 |
| Tabla 8: Entrevistas en San Antonio Este, Oeste y Las Grutas..... | 75 |
| Tabla 9: Área de hallazgo de anclote por la familia Batista..... | 80 |
| Tabla 10: Localización del antiguo muelle de Prefectura..... | 80 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1: Principales puntos relevados en este estudio..... | 9 |
| Figura 2: Plano levantado por B. Villarino en 1779..... | 18 |
| Figura 3: Sectores de trabajo..... | 23 |
| Figura 4: Caldero exhibido en el Museo Eugenio Tello..... | 24 |
| Figura 5: Croquis de la olla realizado por C. Murray..... | 25 |
| Figura 6: Restos de madera de un antiguo muelle de Viedma..... | 26 |
| Figura 7: Casco del <i>San Giorgio</i> . Fotografía expuesta en el Museo E. Tello | 30 |
| Figura 8: Escena de playa donde se aprecia la presencia del molinete atribuido al <i>San Giorgio</i> | 31 |
| Figura 9: Molinete atribuido al <i>San Giorgio</i> | 31 |
| Figura 10: Detalles de los clavos de hierro y del freno del molinete..... | 32 |
| Figura 11: Croquis del molinete atribuido al <i>San Giorgio</i> | 33 |
| Figura 12: Restos ferrosos indeterminados..... | 33 |
| Figura 13: Sector El Cóndor..... | 35 |
| Figura 14: Fragmento de madero estructural con perno y cabillas..... | 36 |
| Figura 15: Fragmento madera y perno..... | 37 |
| Figura 16: Fragmento de cuaderna y detalles del perno..... | 37 |
| Figura 17: Restos madera con ataque de perforantes..... | 38 |
| Figura 18: Fragmento madera con perno y cabilla..... | 38 |
| Figura 19: Fragmento de madera con marcas de arandela y restos de corrosión..... | 39 |
| Figura 20 Conjunto de artefactos y fragmentos de la colección en manos del Sr. Iglesias..... | 40 |
| Figura 21: Botellas de Champaña mencionadas como cargamento del <i>Cóndor</i> y detalle del pico con banda para el atado | 40 |
| Figura 22: Tachuelas de aleación cobre..... | 41 |
| Figura 23: Piezas de loza <i>Whiteware</i> | 42 |
| Figura 24: Fragmentos de loza <i>Whiteware</i> | 43 |
| Figura 25: Restos estructurales hallados en 2015 | 45 |
| Figura 26: Distribución de los restos visibles del pecio de Bahía Rosas | 47 |
| Figura 27: Restos arqueológicos en Bahía Rosas | 51 |
| Figura 28: Caldera, hélice y molinete del <i>Ludovico</i> (Bahía Rosas) | 52 |
| Figura 29: Componentes de motor, bitas y estructura del casco del naufragio..... | 53 |
| Figura 30: Croquis del molinete del <i>Ludovico</i> | 54 |
| Figura 31: Restos estructurales del casco en Bahía Rosas | 55 |
| Figura 32: Restos estructurales del <i>Ludovico</i> ubicados en la plazoleta costera de El Cóndor..... | 56 |
| Figura 33: Registrando parte de codaste, eje y hélice del <i>Ludovico</i> ubicados en la plazoleta de El Cóndor..... | 57 |
| Figura 34: Eje y hélice del naufragio del <i>Ludovico</i> | 58 |
| Figura 35: Restos estructurales del <i>Ludovico</i> dispuestos en una propiedad particular..... | 58 |
| Figura 36: Parte del candelero atribuido al vapor <i>Ludovico</i> | 59 |
| Figura 37: Fragmento del marco de un ojo de buey..... | 59 |
| Figura 38: Naufragio del <i>Ludovico</i> con los barriles de cemento dispersos en la playa..... | 60 |
| Figura 39: Detalle de los barriles provenientes del <i>Ludovico</i> | 61 |
| Figura 40: El Sr. Leal posando junto a la olla de ballenero recuperada del pecio..... | 63 |
| Figura 41: Recorrido de transectas en Caleta de los Loros..... | 65 |
| Figura 42: Topografía de Caleta de los Loros; cursos de agua y bancos de sedimentos | 65 |
| Figura 43: Sector de Caleta de los Loros..... | 66 |

| | |
|--|-----|
| Figura 44: Traca del forro del naufragio ubicado en Caleta de los Loros..... | 67 |
| Figura 45: Clavo de aleación de cobre de Caleta de los Loros..... | 68 |
| Figura 46: Tachuela de aleación de cobre. Caleta de los Loros..... | 69 |
| Figura 47: Foto y croquis de la curva de hierro..... | 70 |
| Figura 48: Par de curvas de hierro en posición funcional | 71 |
| Figura 49: Detalles de un eslabón del fragmento de cadena. | 62 |
| Figura 50: Imágenes del reloj de bolsillo: detalle de los engranajes e inscripciones..... | 73 |
| Figura 51: Olla de ballenero procedente de Caleta de los Loros..... | 74 |
| Figura 52: Fotografía de una embarcación ballenera. | 74 |
| Figura 53: Fragmento de madera correspondiente a una posible cuaderna con perno de aleación de cobre y cabillas de madera..... | 76 |
| Figura 54: Embarcaciones con potencial valor patrimonial, abandonadas en el paseo costero de la localidad..... | 77 |
| Figura 55: Barca <i>Tenor Beniamino Gigli</i> | 78 |
| Figura 56: Ancla forjada del siglo XIX..... | 79 |
| Figura 57: Anclote de hierro forjado con cepo móvil..... | 79 |
| Figura 58: Restos del antiguo muelle de la PNA..... | 80 |
| Figura 59: Ancla del Museo Histórico Municipal de San Antonio Oeste | 81 |
| Figura 60: Foto tomada desde la vera del Camino de los Pulperos hacia El Fuerte..... | 83 |
| Figura 61: Restos de refugio precario, construido con arbustos de la zona..... | 84 |
| Figura 62: Refugios en uso por parte de pulperos..... | 85 |
| Figura 63: Relevamiento costero de la zona de Islote Lobos..... | 87 |
| Figura 64: Restos de refugio actual en Islote lobos..... | 88 |
| Figura 65: Fragmentos de madera unidos con clavazón de aleación de cobre..... | 88 |
| Figura 66: Detalle de un clavo remachado sobre arandela..... | 89 |
| Figura 67: Guanera grande (WP 63) | 90 |
| Figura 68: Posible Guanera localizada próxima al puesto de Parques Nacionales (WP 65)..... | 90 |
| Figura 69: Posibles Corrales de pesca estudiados por Scartascini..... | 91 |
| Figura 70 Recorridos entre Playas Doradas y Punta Colorada. | 93 |
| Figura 71: Restos de una boya (WP 52). | 94 |
| Figura 72: Refugio “Playa Pupinos” (WP54)..... | 95 |
| Figura 73: Relevamiento de costa en Puerto Lobos. | 97 |
| Figura 74: Tumbas en la costa de Puerto Lobos..... | 98 |
| Figura 75: Elemento ferroso indeterminado (WP 57) | 99 |
| Figura 76: Acumulaciones de rocas (WP 58)..... | 99 |
| Figura 77: Campamento marisquero actual en la zona de Puerto Lobos..... | 100 |

Nota: Salvo indicación expresa, las fotografías fueron tomadas por Damián Vainstub.

RESUMEN

La UNESCO define al Patrimonio Cultural Subacuático como “*todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años*” (Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001). Estos restos materiales pueden encontrarse sumergidos a grandes profundidades o en las aguas someras que bañan las costas. La disciplina que estudia esta clase de vestigios culturales es la arqueología marítima, que busca ampliar nuestro conocimiento sobre las sociedades cuyo modo de vida estaba estrechamente ligado al mar y otros ambientes acuáticos.

La extensa historia marítima de la Provincia de Río Negro y las características geográficas de su litoral, permiten prever la existencia de restos vinculados principalmente con la navegación histórica; en nuestro país, estos bienes culturales están protegidos por una legislación específica: al formar parte del Patrimonio Arqueológico, son del dominio público del Estado nacional, provincial o municipal, según el ámbito territorial en que se encuentren (Ley Nacional N° 25.743 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico, Ley N° 3.041 de la Provincia de Río Negro).

El objetivo principal del presente proyecto consiste en la realización de un inventario de sitios arqueológicos subacuáticos localizados en el borde costero marítimo de la provincia que permita su incorporación al Registro Patrimonial de Bienes Arqueológicos y Paleontológicos de la Provincia de Río Negro. Es importante aclarar que nuestra investigación se enfoca en el sector intermareal de la costa, es decir no contemplamos en esta etapa actividades ni trabajos que impliquen buceos.

El producto final integra en este informe los resultados de los trabajos realizados, un diagnóstico de situación, recomendaciones y anexos con fichas de inventario para sitios registrados in situ y algunos artefactos de valor patrimonial. Estos bienes son recursos no renovables, contar con un inventario de los restos conocidos hasta el momento aporta una herramienta de gran utilidad para visualizar la variedad de sitios y sus contextos.

En resumen, inventariar el patrimonio cultural subacuático provincial constituye un primer paso necesario para su adecuada gestión. Es la herramienta que permitirá tomar decisiones fundadas en aras de su protección, preservación, investigación y divulgación. Todo ello contribuirá a fortalecer la identidad de las poblaciones costeras y abrirá nuevas posibilidades para la generación de industrias culturales y circuitos turísticos vinculados con la historia y el patrimonio cultural marítimo.

1. INTRODUCCIÓN

En el fondo y las costas del mar, ríos y lagos se preservan vestigios de múltiples actividades que los seres humanos han realizado a lo largo de la historia. Estos restos son testimonios tangibles y únicos de las formas de vida de aquellos antepasados y forman parte de un legado cultural que la sociedad valora y protege. La disciplina que estudia esta clase de vestigios culturales es la arqueología subacuática. Mediante la aplicación de un marco conceptual y teórico-metodológico específico, busca ampliar nuestro conocimiento sobre las sociedades cuyo modo de vida estaba estrechamente ligado al mar y otros ambientes acuáticos.

La extensa historia marítima de la Provincia de Río Negro y las características geográficas de su litoral, junto a la información documental disponible, permiten prever la existencia de restos vinculados principalmente con la navegación histórica. El último tramo del río Negro antes de su desembocadura en el mar fue utilizado como puerto natural desde la llegada de los primeros navegantes europeos, y particularmente desde la fundación, en 1779, del fuerte y población Nuestra Señora del Carmen (donde está actualmente emplazada la ciudad de Viedma, luego trasladados a la margen opuesta del río). El acceso a este puerto siempre fue conocido por la peligrosa barra que lo obstaculiza, la cual provocó numerosos naufragios. El puerto de San Antonio también fue frecuentado por las embarcaciones que recorrían la costa, tanto en tareas de exploración como en faenas pesqueras o de otra índole.

En las últimas décadas se ha difundido información sobre hallazgos casuales de restos de naufragios en diversas partes de la costa rionegrina. Dichos hallazgos dan cuenta de una actividad náutica histórica, pero hasta el momento no se había realizado un estudio sistemático dirigido a caracterizar y evaluar los vestigios culturales localizados en aguas y costas del litoral de la provincia. Tal carencia de información de base dificultaba considerablemente la implementación de estrategias de preservación y gestión de este patrimonio.

Un aspecto positivo a tener en cuenta es que en nuestro país los bienes culturales subacuáticos están protegidos por la legislación vigente. Al formar parte del patrimonio arqueológico, son del dominio público del Estado nacional, provincial o municipal, según el ámbito territorial en que se encuentren (Ley Nacional N° 25.743 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico). Cabe aclarar que, en lo concerniente a los recursos culturales, las provincias con litoral marítimo tienen jurisdicción sobre el mar adyacente hasta 3 millas marinas de la costa (en los golfos San Matías, Nuevo y San Jorge esta distancia se toma desde su boca).

Tanto la mencionada Ley Nacional como la Ley N° 3.041 de la Provincia de Río Negro incluyen explícitamente entre los bienes que protegen a aquellos

localizados en aguas jurisdiccionales. Asimismo, disponen la creación de un registro de yacimientos, definen los requerimientos para realizar investigaciones y establecen la obligación de denunciar hallazgos, entre otras disposiciones.

En el año 2009 la Argentina ratificó *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático* (UNESCO, 2001). Se trata de un acuerdo internacional que reconoce “la importancia del patrimonio cultural subacuático como parte integrante del patrimonio cultural de la humanidad y elemento de particular importancia en la historia de los pueblos” y establece una serie de principios básicos que cada Estado parte se compromete a aplicar para impulsar la protección, preservación, investigación y difusión de este patrimonio.

¿Por qué realizar un inventario del patrimonio cultural subacuático? Considerando que los bienes arqueológicos son recursos no renovables, su identificación y valoración posibilita encauzar las actuaciones necesarias para su preservación. Contar con un inventario de los recursos culturales subacuáticos conocidos hasta el momento a nivel provincial aportaría una herramienta de enorme utilidad para visualizar la variedad de sitios y sus contextos, lo cual permitiría optimizar su gestión. Al evaluar su estado de conservación se podría emprender, de forma articulada con los organismos y actores locales asociados a la gestión del patrimonio, acciones que tiendan a resolver las problemáticas en las que están insertos. En pocas palabras, “no se puede proteger lo que no se conoce”.

La importancia de inventariar el patrimonio cultural es reconocida por los instrumentos legales mencionados en párrafos anteriores. La Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático remarca la necesidad de “elaborar, mantener y actualizar un inventario del patrimonio cultural subacuático” (Artículo 22), mientras que la Ley N° 3.041 de la Provincia de Río Negro establece la creación de un “Registro Patrimonial de Bienes Arqueológicos y Paleontológicos de la Provincia de Río Negro” (Artículo 13).

En resumen, inventariar el patrimonio cultural subacuático provincial constituye un primer paso necesario para su adecuada gestión. Es la herramienta que permite tomar decisiones fundadas para su protección, preservación, investigación y divulgación. Todo ello contribuye a fortalecer la identidad de las poblaciones costeras y abre posibilidades para la generación de industrias culturales y circuitos turísticos vinculados con la historia y el patrimonio marítimo.

Durante los meses de enero y abril de 2022 se llevaron a cabo las campañas en terreno del **Proyecto Inventario del Patrimonio Cultural Subacuático de la Costa Marítima de la Provincia de Río Negro** cuyo objetivo principal es el de generar conocimiento científico sobre el patrimonio cultural del litoral marítimo de dicha provincia; para ello se cumplieron previamente tareas de investigación en archivos y repositorios digitales, se diseñaron fichas de registro, se concertaron entrevistas personales con vecinos y funcionarios que

poseen información de interés a los fines del proyecto, se visitaron colecciones en manos de particulares y se trabajó en el registro in situ de los restos arqueológicos visibles con valor patrimonial.

El presente proyecto tiene carácter de Diagnóstico. Su propósito es identificar y evaluar los problemas actuales y las potencialidades del patrimonio cultural subacuático de un sector de la provincia. El producto final integra en este informe los resultados de los trabajos realizados, un diagnóstico de situación, recomendaciones y anexos con fichas de inventario para sitios registrados in situ y artefactos de valor patrimonial. Además, mediante un Sistema de Información Geográfica (SIG) representamos la distribución de todos los sitios relevados. Para nuestros objetivos de trabajo nos concentramos en los materiales arqueológicos que se encuentran en la franja intermareal, es decir que no realizamos prospecciones ni relevamientos de restos patrimoniales sumergidos, que para ser estudiados es necesario emplear técnicas apropiadas de buceo o el uso de tecnología como sensoramiento remoto o vehículos operados de forma remota (ROV) o de forma autónoma (AUV).

Exponemos aquí los resultados finales del proyecto aplicado a la costa rionegrina y sus características particulares, que la presentan como una zona de estudio con características heterogéneas; es un paso importante para avanzar en el conocimiento histórico y arqueológico y la gestión de su Patrimonio Cultural.

2. MARCO LEGAL

Tal como se mencionó en la sección precedente, nuestro país protege el Patrimonio Arqueológico mediante la aplicación de la Ley N° 25.743/2003 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico que, por primera vez, incluye los restos subacuáticos históricos y prehistóricos dentro del patrimonio a proteger, incorporando legalmente los restos arqueológicos ubicados en las costas de ríos y/o mar en la esfera de protección patrimonial. Citaremos aquí solo los dos primeros artículos que definen el objeto de protección:

Artículo 1° - Es objeto de la presente ley la preservación, protección y tutela del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico como parte integrante del Patrimonio Cultural de la Nación y el aprovechamiento científico y cultural del mismo.

Artículo 2° - Forman parte del Patrimonio Arqueológico las cosas muebles e inmuebles o vestigios de cualquier naturaleza que se encuentren en la superficie, subsuelo o sumergidos en aguas jurisdiccionales, que puedan proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron el país desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes. Forman parte del Patrimonio Paleontológico los organismos o parte de organismos o indicios de la actividad vital de organismos que vivieron en el pasado geológico y toda concentración natural de fósiles en un cuerpo de roca o sedimentos expuestos en la superficie o situados en el subsuelo o bajo las aguas jurisdiccionales.

En lo que refiere a las jurisdicciones provinciales, la Provincia de Río Negro ha promovido la protección legal del Patrimonio Cultural mediante la implementación de la Ley 3041 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico Provincial (Viedma, 16 de octubre de 1996).

Sancionada con fuerza de ley, define así sus objetivos más importantes y en qué consiste lo que protege:

Artículo 1° - La presente ley tiene por objeto la protección del patrimonio arqueológico y paleontológico de la Provincia de Río Negro, su conservación, acrecentamiento y recuperación, así como la regulación de las actividades relacionadas con la investigación y el aprovechamiento científico y cultural del mismo, como parte integrante del patrimonio cultural provincial.

Artículo 2° - Para los propósitos de esta ley, serán considerados objetos arqueológicos, todos los restos y objetos y/o cualquier otro rastro de existencia humana, que acredite testimonio de épocas o civilizaciones pasadas, para las cuales, las excavaciones, prospecciones o descubrimientos son la fuente principal o una de las principales fuentes de información científica. Integran el

patrimonio paleontológico los restos fósiles que dan testimonio de la evolución de la vida. Lo estipulado por el presente se refiere a todos aquellos restos que se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el medio acuático, en el mar territorial o en la plataforma continental, hayan sido o no extraídos o encontrados en jurisdicción de su territorio.

Artículo 3° - A los efectos de la presente:

a) Son yacimientos: todo lugar en la superficie, en el subsuelo o bajo el agua, en el que, debido a circunstancias especiales, se encuentren acumulaciones de restos arqueológicos o paleontológicos y cuya extracción o estudio "in situ" resulte de interés científico.

b) Son excavaciones: las remociones en la superficie, en el subsuelo o en los medios subacuáticos que se realicen con el fin de descubrir o investigar toda clase de restos antropológicos o paleontológicos.

c) Son prospecciones: las exploraciones superficiales o subacuáticas, sin remoción de terreno, dirigidas al estudio, investigación o examen de datos sobre cualquiera de los elementos a los que hace referencia el apartado anterior.

d) Se consideran hallazgos casuales: los descubrimientos de objetos y restos materiales, descritos en el artículo 2º, que se hayan producido por azar o como consecuencia de cualquier otro tipo de remociones de tierra, demoliciones u obras de cualquier índole.

e) Son muestreos: la recolección de cualquier material arqueológico, paleontológico o geológico con el fin de extraer una muestra para su posterior estudio, investigación y/o planificación de posibles áreas de excavaciones.

f) Son investigaciones: las actividades intelectuales y experimentales realizadas de modo sistemático con el propósito de aumentar los conocimientos sobre una determinada materia.

Finalmente, en un marco más amplio, debemos citar que, en el año 2009, la Argentina ratificó la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (UNESCO, 2001). Se trata de un acuerdo internacional que reconoce “la importancia del patrimonio cultural subacuático como parte integrante del patrimonio cultural de la humanidad y elemento de particular importancia en la historia de los pueblos” y establece una serie de principios básicos que cada Estado parte se compromete a aplicar para impulsar la protección, preservación, investigación y difusión de este patrimonio. La UNESCO define al Patrimonio Cultural Subacuático como “*todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años*” (Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001). Algunos ejemplos de este tipo de bienes son los restos de barcos y botes, su cargamento, artes de pesca, obras portuarias y cualquier sitio, estructura u objeto de carácter histórico o prehistórico, junto con

su contexto arqueológico y natural. Estos materiales pueden encontrarse sumergidos a grandes profundidades o en las aguas someras que bañan las costas.

3. PLAN DE TAREAS

3. a Objetivos del Proyecto

Objetivo general:

El objetivo principal del presente proyecto consiste en generar conocimiento científico del patrimonio cultural en un sector del litoral marítimo de la Provincia de Río Negro que permita contextualizar su situación actual y proveer información de base para el desarrollo de estrategias dirigidas a su investigación, gestión y puesta en valor.

Objetivos específicos:

1. Realizar un inventario de los sitios arqueológicos localizados en la franja costera de la provincia, con énfasis en los sectores intermareal y supramareal, que permita su incorporación al Registro Patrimonial de Bienes Arqueológicos y Paleontológicos de la Provincia de Río Negro, en el marco de la legislación nacional y provincial vigente.

2. Proponer acciones dirigidas a promover la protección y preservación de los sitios relevados, basadas en su valor patrimonial, estado actual y potenciales amenazas.

3. Evaluar el potencial que posee este patrimonio para desarrollar futuras acciones de puesta en valor basadas en la historia, memoria e identidad locales.

3. b Área de estudio

El área donde se desarrollará este estudio abarca gran parte del frente costero marítimo de la Provincia de Río Negro. También incluye el tramo de costa fluvial del río Negro que va desde Viedma hasta su desembocadura; esto en virtud de su importancia histórica y la existencia de registros con antecedentes relevantes.

Dentro del área seleccionada, se dio prioridad a los sitios para los cuales existían datos de interés sobre naufragios y otros restos arqueológicos. Este conocimiento puede ser aportado por múltiples fuentes, desde información histórica hasta imágenes satelitales o reportes de hallazgos fortuitos.

El criterio empleado para delimitar el área de trabajo es el grado de vulnerabilidad inferido de los sitios arqueológicos (grado de exposición al deterioro o destrucción). Se presume que los sitios más vulnerables son aquellos más accesibles al público, puesto que la actividad antrópica es reconocida como uno de los factores de mayor impacto sobre el patrimonio. En consecuencia, el presente proyecto se centró en los sitios más accesibles del borde costero, que son los que están localizados en las zonas intermareal y supralitoral. No se incluyeron sitios localizados en las zonas infralitoral y sublitoral, los que podrán ser inventariados en futuros proyectos.

En ciertos casos el estudio incluyó algunas prospecciones enfocadas en sectores para los cuales no existía información previa sobre la presencia de sitios arqueológicos, pero que presentaban algún rasgo geográfico relevante para la posibilidad de hallar material arqueológico.

La logística para los trabajos de relevamiento en el campo se estructuró a partir de las poblaciones costeras y su área de influencia. Estos puntos se utilizaron como base durante determinado número de días para organizar el trabajo de campo, recorrer la costa por los sectores seleccionados, efectuar las entrevistas detalladas en la metodología y efectuar los registros in situ donde los hubiera.

El esquema de las localidades recorridas fue el siguiente, comenzando de Norte a Sur: Viedma- El Pescadero- El Cóndor- Segunda bajada El Faro- El Espigón- Playa Bonita - La Lobería- Reserva Punta Bermeja- Bahía Rosas- La Magdalena – Bajada de Echandi- Bahía Creek- Caleta de los Loros - Pozo Salado- San Antonio Este- San Antonio Oeste. Recorrimos tramos de costa y playas del área intermareal cercanos a Las Grutas, como Piedras Coloradas, El Buque y El Sótano, donde accedimos al Camino de los Pulperos y la zona de El Fuerte. Aquí, la intensidad de las lluvias cortó algunos tramos de los caminos costeros de la antigua Ruta Provincial 2. Relevamos el Área Natural Protegida de Islote Lobos y zonas aledañas, haciendo énfasis en uno de los islotes, La Pastosa, por presentar restos arqueológicos ya conocidos. Completamos nuestro trabajo con prospecciones en la costa de Playas Doradas, relevando

puntos como Playa Bonita, Playa José Manuel y Playa Los Suecos. Posteriormente, nos dirigimos al sur del actual muelle de Hipasam, desde Punta Colorada hasta Puerto Lobos en el límite con Chubut. En líneas generales, estos puntos corresponden a localidades que ofrecen acceso desde la ruta o caminos secundarios. Si bien en algunos casos el ingreso se complicó por la falta de mantenimiento de los caminos y la ocurrencia de lluvias que provocaron cárcavas imposibles de sortear, finalmente accedimos a la totalidad de los puntos mencionados en vehículo o a pie.

Como estaba planteado inicialmente se priorizaron sitios con restos conocidos dentro de los cuales algunos fueron relevados de manera muy detallada, como fue el caso de los restos de un naufragio localizado en Bahía Rosas, mientras que otros no pudieron ser observados al estar actualmente cubiertos por una importante capa de sedimentos; este último es el caso de los restos conocidos de Caleta de los Loros. Estos dos ejemplos mencionados son los extremos de una compleja dinámica sedimentaria que actúa sobre los sitios arqueológicos, tapando o destapando los restos de manera aleatoria. Esta misma dinámica se ha registrado en sitios localizados en el área intermareal de la costa sur de Patagones, Provincia de Buenos Aires (Ciarlo 2021).

La Figura 1 muestra los principales puntos relevados a partir de los cuales establecimos distintas actividades que se detallan en la metodología elegida.

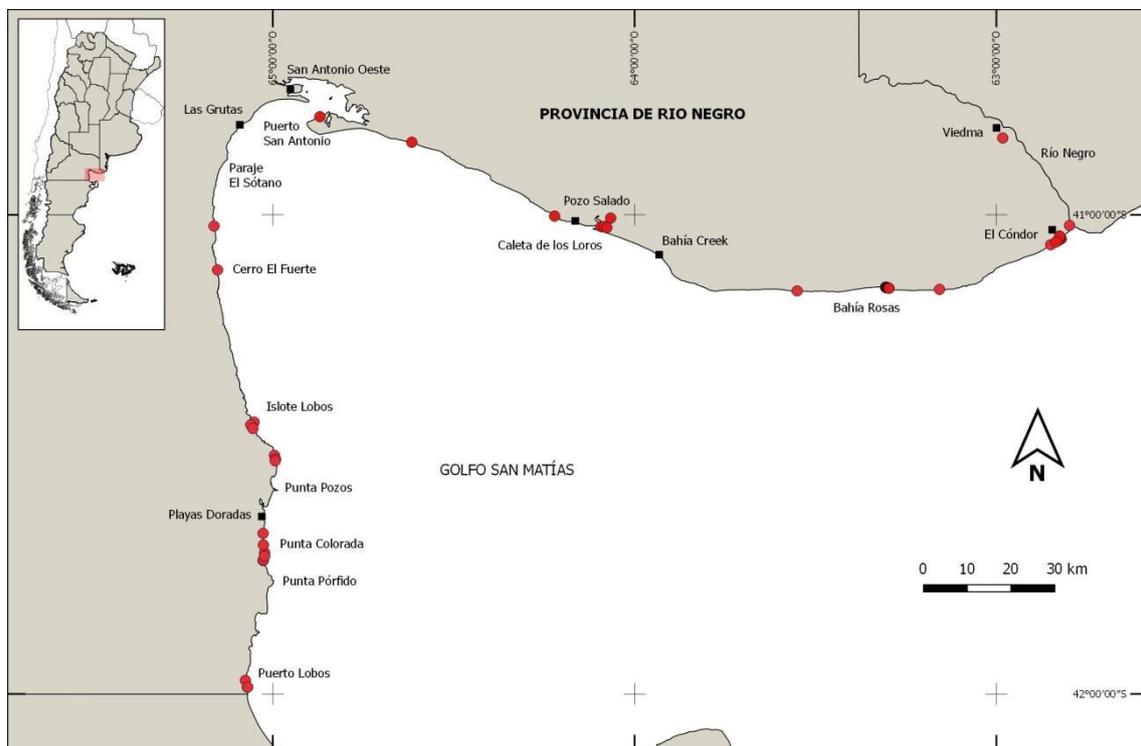


Figura 1: Principales puntos relevados en este estudio
Mapa: C. Murray

3 c. Metodología

La metodología propuesta para cumplir con los objetivos planteados se desarrolló en 3 etapas:

1. Tareas preliminares
2. Trabajo de campo
3. Procesamiento de resultados

A continuación, se describe cada una de estas etapas, con sus correspondientes tareas.

Tareas preliminares

Consulta y análisis de antecedentes

En la primera etapa, se consultaron fuentes históricas primarias y secundarias que refieren a la zona, incluyendo diarios de navegación de los siglos XVIII y XIX. La gran mayoría de la información encontrada en este tipo de fuentes describe la ocurrencia de naufragios, pero muy pocos mencionan la presencia de restos visibles en el área intermareal, donde se centró nuestro estudio.

Para cumplir con esta tarea tuvimos acceso a:

- Archivos, bibliotecas y repositorios digitales: Archivo General de la Nación, Biblioteca Nacional, Centro Naval, Servicio de Hidrografía Naval.
- Bases de datos de naufragios históricos de la Prefectura Naval Argentina y el Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL).
- Páginas web especializadas en historia marítima y arqueología subacuática como Histarmar.com.ar y otras de acceso a bibliografía científico-académica, como Academia.edu o Google académico.
- Archivo Histórico de la provincia de Río Negro (artículos periodísticos en diarios y revistas).
- Instituto Geográfico Nacional (servicios web, cartografía, imágenes satelitales).
- Publicaciones y ediciones a cargo de particulares.

Del relevamiento de varias de estas fuentes, se pueden destacar especialmente los datos referidos al desarrollo histórico sobre exploraciones tempranas por el Río Negro hasta sus fuentes y la gesta histórica de las batallas

por la defensa de la soberanía ante la invasión del Brasil y su épica asociada. En el primer caso, las publicaciones digitalizadas del Boletín del Centro Naval relatan estos emprendimientos pioneros en la exploración de nuestro territorio; y para el segundo caso, existe un interés compartido por la Ciudad de Carmen de Patagones que jugó un rol importante en el desarrollo histórico de esa gesta. Tenemos que mencionar que, si bien la recopilación de fuentes se describe dentro de las tareas preliminares, esta parte de la investigación fue de hecho un continuo ya que a lo largo del proyecto fuimos sumando nuevos documentos y publicaciones que poseían algún interés para este trabajo.

Diseño de fichas de relevamiento

Se diseñaron las fichas utilizadas para el registro de los atributos, características e indicadores de los sitios y colecciones relevados en el campo. Se utilizaron como modelo básico las fichas empleadas por el Registro Nacional de Yacimientos, Colecciones y Objetos Arqueológicos del INAPL, adaptadas a las características específicas del trabajo a realizar.

Trabajos de Campo

Entrevistas

Para complementar este cuerpo de antecedentes históricos y arqueológicos con la información proveniente de entrevistas, planificamos una serie de encuentros con aquellas personas que por razones de su historia personal (como los primeros pobladores, pescadores y marisqueros) o profesionales (personal de Prefectura Naval Argentina, de Parques Nacionales, Museos, buzos) podrían tener algún conocimiento sobre la existencia de restos de posible valor patrimonial, ya sea que localizados in situ o en el ámbito privado.

En referencia a estas entrevistas, primero completamos un registro y relevamiento de probables informantes a quienes entrevistar durante las tareas de campo. Este relevamiento inicial brindó un número de actores (vecinos, comerciantes, emprendedores de las distintas localidades visitadas, integrantes de diferentes organismos públicos, oficiales, ONG, entre otros) quienes, a partir de la información brindada, permitieron ampliar la selección de entrevistados.

Como advierte Guber (2004), al plantear sus preguntas, el investigador establece el marco interpretativo para las respuestas que recibirá por parte de los informantes dando sentido a la investigación y el análisis de los datos. Por ello, las entrevistas fueron planificadas de una manera semi estructurada, teniendo en cuenta los objetivos del trabajo y esperando recolectar datos sobre naufragios, restos, sitios, colecciones u objetos. Uno de los mayores inconvenientes en este sentido, ajeno a nuestra voluntad, fue un pico en la

pandemia de Covid mientras estábamos en terreno durante la primera campaña. En algunos casos, esta situación solo ocasionó una demora en reunirnos con entrevistados posibles, pero en otros, tuvimos que modificar la modalidad presencial y limitarnos a entrevistar telefónicamente a los elegidos. En el mismo sentido, no estaban permitidas las reuniones con cierta cantidad de asistentes, por lo que en cada caso resolvimos de la mejor manera posible la situación planteada.

Prospecciones y relevamientos

La segunda etapa de las planteadas, referida al trabajo de campo por el área de estudio, se llevó a cabo sin inconvenientes; con menor o mayor grado de dificultad (lluvias, tranqueras, caminos cerrados) pudimos acceder a todos los puntos de interés para efectuar los relevamientos *in situ* que se muestran en nuestros registros de campo por medio de fotografías, croquis y mapas de sitios.

El relevamiento de campo incluyó las siguientes tareas:

- Relocalización e identificación de sitios o materiales. Georreferenciación con GPS.
- Relevamiento *in situ* de rasgos y estructuras visibles, expuestas naturalmente sobre el sedimento. Esta tarea no incluyó la realización de excavaciones, recolecciones de materiales ni prácticas de buceo.
- Registro de atributos e indicadores mediante las fichas de registro.
- Registro fotográfico y de video.

Como ya se mencionó, en terreno incluimos algunas prospecciones en sectores determinados en función de su potencial arqueológico.

Procesamiento de resultados

Esta etapa consiste en el procesamiento de los datos recabados y su análisis. Son los resultados obtenidos que presentamos en este informe. Se incorporan aquí las fichas de relevamiento de los sitios y restos registrados, el material digital fotográfico y los archivos del proyecto por medio de un SIG. Asimismo, incluimos dentro de las conclusiones una sección de recomendaciones para la preservación y gestión eficiente de los sitios relevados; es decir, la información contenida en este informe podrá ser utilizada como parte de una base de datos necesaria para el desarrollo de futuros planes de manejo y proyectos de investigación del patrimonio cultural subacuático registrado.

4. RESULTADOS

4. a Antecedentes históricos generales para la costa rionegrina

La consulta de los antecedentes se organizó, en gran medida, siguiendo las técnicas correspondientes al método historiográfico, que permitieron reconstruir un contexto histórico tanto de la organización de la provincia como de ocupación del área de estudio y del proceso de conformación del patrimonio marítimo provincial.

Además del relevamiento realizado como parte de las tareas preliminares, durante los días en que se realizó la primera etapa de trabajo de campo, se visitó el Archivo Histórico Provincial de Río Negro, el Museo Provincial Eugenio Tello y el Museo Histórico Regional “Emma Nozzi”, de Carmen de Patagones.

En el Archivo Histórico Provincial se relevaron periódicos y revistas con información referida a los naufragios más reconocidos en el área de estudio: *Cóndor*, *Ludovico* y *San Giorgio*. Estos hechos se encuentran ampliamente mencionados en diversas páginas de Internet a través de los años, recogiendo los testimonios de la tradición oral mantenidos entre los pobladores y descendientes de las familias que se fueron involucrando de alguna u otra manera con su registro o salvamento. Sin embargo, nos interesaba recurrir a las fuentes documentales directas; por lo tanto, se consultó el periódico *Río Negro* correspondiente al año 1881, con el relato sobre el naufragio del buque *Cóndor*. Con respecto al vapor *Ludovico*, las noticias de su naufragio fueron halladas en el periódico *La Nueva Era*, con fecha del 16 de julio de 1916. Dado que, del *San Giorgio* no se conoce una fecha exacta del naufragio, en esta etapa no fue posible efectuar el relevamiento de la información periodística completa al respecto. Por otra parte, aunque no se encuentra completa, en el Archivo Histórico se dispone de una parte importante de la colección de la revista *La Galera*, publicada por las hermanas Garrido, vecinas referentes de la historia del Balneario El Cóndor y dirigida por Isabel Garrido y Miguel Bordini. En los diferentes números consultados de la revista, fue posible observar artículos sobre la navegación en el río Negro y otros de interés general, aunque no específicos para los objetivos de este informe. Sin embargo, en el número IX del año 1 de 1994 fue posible consultar un artículo “El Balneario 1897- 1930”, donde se recorre el proceso histórico de ocupación de El Cóndor, su transformación y los sucesos que llevaron a su actual denominación.

Destéfani (1970) ha propuesto una periodización de la historia marítima argentina que permita comprender los procesos de ocupación y exploración de nuestro territorio. Esta periodización nos ha permitido pensar e intentar comprender ese proceso en la región patagónica en general y en la actual provincia de Río Negro, en particular.

La división cronológica para abarcar la propuesta de historia marítima argentina es la siguiente:

Tabla 1: Cuadro elaborado a partir de Destéfani (1970).

| Período | Sub- período | Cronología |
|---------------|---|------------|
| Prehispánico | | Hasta 1500 |
| Colonial | Viajes de descubrimiento y colonización | 1500- 1600 |
| | Viajes científicos | 1600- 1776 |
| | Época Virreinal | 1776- 1810 |
| Independiente | Guerra de la Independencia | 1810- 1830 |
| | Guerra con el Imperio de Brasil | 1825- 1828 |
| | Guerras civiles y bloqueos | 1815- 1862 |
| | Guerra con el Paraguay | 1865- 1870 |
| | Organización Nacional | 1870- 1900 |
| | Siglo XX | Desde 1900 |

Teniendo en cuenta los objetivos de este trabajo, los antecedentes consultados se orientaron a la búsqueda de información relacionada con la ocupación de la costa marítima del territorio de la actual provincia de Río Negro, considerando, eventualmente, las exploraciones en el río del mismo nombre.

La historia de la provincia de Río Negro posee vinculación directa con la de la evolución, ocupación y exploración del territorio patagónico (Floria y García Belsunce, 1992; Navarro Floria, 1999; Vallega et al., 2001, entre otras obras de consulta) desde épocas prehispánicas, atravesando la etapa colonial y virreinal hasta alcanzar las exploraciones científicas e hidrográficas del siglo XIX y llegar a la consolidación de la etapa del territorio nacional y, finalmente, la de la provincialización (para informarse sobre este proceso en su conjunto, se pueden consultar Navarro Floria, 2003; Ruffini, 2001; 2009; Varela, 2009; entre otros).

La ocupación y navegación en el valle inferior del Río Negro

La extensa historia del desarrollo de la navegación fluvial y marítima de la Provincia de Río Negro y las características geográficas de su litoral permiten prever la existencia de restos vinculados principalmente con la navegación histórica. El último tramo del río Negro antes de su desembocadura en el mar fue utilizado como puerto natural desde la llegada de los primeros navegantes europeos, y particularmente desde la fundación, en 1779, del fuerte y población Nuestra Señora del Carmen (donde está actualmente emplazada la ciudad de Viedma, luego trasladados a la margen opuesta del río). El acceso a este puerto siempre fue conocido por la peligrosa barra que lo obstaculiza, la cual provocó

numerosos naufragios. El puerto de San Antonio también fue frecuentado por las embarcaciones que recorrían la costa, tanto en tareas de exploración como en faenas pesqueras o de otra índole.

Uno de los reconocimientos más importantes que se producen sobre el río Negro hacia finales del siglo XVIII, es el del Piloto de la Real Armada, Basilio Villarino (1782) quien dio testimonio en su diario del recorrido realizado y las dificultades experimentadas (ver también las referencias citadas en Ciarlo et al. 2019, Ciarlo et al. 2022). De igual manera, en la exploración y formación de población en la región serán fundamentales las acciones de los hermanos Francisco y Antonio Viedma (Navarro Floria 1999). En este contexto, tendrá lugar la fundación de la población de referencia, el fuerte de Patagones o del Carmen o del Río Negro, fundado el 22 de abril de 1779 (Rey et al., 1987), que dará origen a las actuales ciudades vecinas de Viedma y Carmen de Patagones. García y Podgorny (2013) destacan que la información producida durante esta última etapa de la administración virreinal española -entre la que se puede contar mapas, informes técnicos, cartas- fue objeto de interés por parte de la diplomacia extranjera en su búsqueda por establecer lazos comerciales, económicos y de transporte de mercaderías con las Provincias del Plata durante la primera mitad del siglo XIX. Entre los productos destacados se mencionan la sal, los cueros vacunos y la explotación de pieles y aceite de lobos marinos de las costas cercanas. La *Casa de los pilotos*, sobre la margen norte del Río Negro, será uno de los puntos de mayor importancia para el ingreso al puerto de Patagones y para la navegación de la zona.

El intercambio comercial formará parte, además, de la red de intercambio de conocimientos de la historia natural, y viajeros como D'Orbigny o Darwin dejarán testimonio de su visita a la casa de los pilotos y de la dinámica de su trabajo (García y Podgorny 2013).

Cuando se desate la guerra con Brasil hacia 1825, el gobierno bonaerense entregará patentes de corso a capitanes ingleses y franceses con el objetivo de hostigar y dificultar el comercio y el transporte brasileño por vía marítima. Estos corsarios usaban el puerto del Carmen como lugar de refugio para reabastecimiento y reparación de naves (García y Podgorny 2013). En estas circunstancias y, bloqueado el puerto de Buenos Aires, las fuerzas brasileñas optaron por planificar un ataque al fuerte de Patagones, penetrando la boca del río Negro el 28 de febrero de 1827 en un enfrentamiento que se prolongó hasta el 7 de marzo del mismo año. Son conocidas las circunstancias de los preparativos para la defensa que incluyeron fuerzas regulares, vecinos, gauchos y corsarios y cómo se logró una victoria decisiva e histórica que integra el patrimonio y la memoria de las ciudades vecinas de Viedma y Carmen de Patagones (García Enciso 1972, Rey et al. 1987). Este evento también ha sido objeto de estudios arqueológicos recientemente (Landa et al. 2021, Rodríguez Saumell et al. 2022). La escuadra brasileña estaba integrada por dos corbetas,

la nave insignia *Duquesa de Goias* y la *Itaparica*; el bergantín goleta *Escudero* y la goleta *Constancia*. La historia de este triunfo sobre las fuerzas brasileñas ha generado interés por parte de las autoridades rionegrinas y de Carmen de Patagones, así como de la población en general, investigaciones de recuperación de este patrimonio histórico- arqueológico. En este contexto, se propuso el proyecto “Investigación arqueológica y puesta en valor de las actividades marítimas en Norpatagonia, 1779- 1879” desarrollado por Nicolás Ciarlo y equipo (Ciarlo et al. 2022).

La navegación fluvial en el valle inferior del río Negro se desarrolló entre la isla grande de Choele Choel hasta llegar a Patagones y el tramo correspondiente a la desembocadura del río en el Atlántico (Rey 1977). Durante el período 1880-1950, de acuerdo con Rey (1977), los intentos por alcanzar una navegación fluvial eficiente se vieron determinados por factores negativos entre los que se contaron los ciclos de las crecidas del río que solo permitían una navegación estacional, la escasa profundidad en algunos sectores del mismo, requiriendo una constante limpieza, la fuerza de las correntadas que dificultaban las maniobras y el reducido calado de los vapores.

La navegación marítima en el área de estudio

Durante el siglo XIX, las costas patagónicas llegaron a formar parte de un circuito internacional de actividades marítimas; debido en primer lugar a que desde el siglo XVIII la región convocaba el interés de balleneros y loberos, provenientes principalmente de Nueva Inglaterra y Gran Bretaña; y, en segundo lugar, por el uso de la ruta comercial del Cabo de Hornos, vía de comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico (Haller et al. 2015, Haller y Vezub 2018). En los estudios historiográficos sobre la navegación y las conexiones interoceánicas de los diversos lugares y puertos de la Patagonia para el sector norpatagónico, Haller y Vezub (2018) han destacado los estudios pioneros de Martínez de Gorla referidos al puerto de Patagones y mencionan que la conexión y comunicación entre balleneros, navegantes y pobladores locales generó impactos económicos y sociales que llevaron al establecimiento de factorías, estancias, asentamientos balleneros e incluso refugios para náufragos, importantes para la dinámica regional.

Los barcos dedicados a la actividad lobera y ballenera, especialmente estos últimos se caracterizarán por la producción de un cúmulo de información vinculado con la navegación que luego será aprovechado para las expediciones científico- navales (García, 2021).

En cuanto al análisis de fuentes escritas de carácter histórico, contamos con algunos textos que tratan sobre esta área de interés, sobre todo algunos diarios de navegación y relatos de los exploradores y navegantes que transitaron la zona como parte de un derrotero más extenso. En el primer informe

correspondiente a este proyecto, se ha mencionado y expuesto cómo el cúmulo de conocimiento científico producido sobre la costa patagónica en los siglos XVIII y XIX se debió en gran parte a las redes de intercambio comerciales y de información, así como a la actividad desplegada por los barcos dedicados a las actividades de explotación ballenera y lobera (García, 2021; García y Podgorny, 2013; Haller y otros, 2015; Haller y Vezub, 2018). Estas redes se establecieron en el marco de la expansión europea y estuvieron vinculadas a las disputas geopolíticas por el dominio del territorio y el acceso a sus recursos.

En el siglo XVIII, con el advenimiento de los Borbones al trono español, la Corona mostró una mayor preocupación por sus territorios de ultramar. En 1776, se reorganizó el virreinato del Perú para facilitar la administración y fortalecer la soberanía española en el extremo sur. La presencia de exploradores y navegantes foráneos en la Patagonia (e.g. Falkner, 1774) derivó entonces en expediciones con el objetivo de incrementar el control y explotación del área, donde no existían hasta entonces asentamientos sostenidos (Casado Arboniés, 1991). La Corona ordenó un avance para instalar cuatro asentamientos a finales del siglo: el Fuerte Nuestra Señora del Carmen (1779, Carmen de Patagones, actual provincia de Buenos Aires), la Nueva Colonia y Fuerte de Floridablanca (1780, Bahía San Julián, actual provincia de Santa Cruz), el Fuerte San José (1779-1810, Península Valdés, actual provincia de Chubut) y una factoría pesquera de la Real Compañía Marítima (1790-1807, Puerto Deseado, actual provincia de Santa Cruz) (Gorla, 1984; De Paula, 1985; Buscaglia y Villelli, 2016). La fundación de estos establecimientos requería de un mayor conocimiento de la zona, y propició viajes de exploración y colonización, que describieron el área bajo estudio y recolectaron información estratégica (ver Viedma, 1837; Enrique, 2015). Estos relatos pioneros tenían como objetivo la construcción de un concepto “moderno” de Patagonia, aunque persistían en el imaginario leyendas acerca del territorio, como la existencia de unas islas llamadas *Pepys*, leyendas sobre indígenas gigantes y sobre tesoros.

En este contexto, el levantamiento de cartas de navegación por parte de las naves que circulaban nuestras costas era en algunos casos obligatorio (como los barcos oficiales del Reino Unido) y en la mayoría, una necesidad de supervivencia. Datos críticos como la existencia de aguadas y zonas seguras de fondeo eran tan valiosos como la presencia de ballenas, focas, guano y salitre en determinados puntos de la costa patagónica. El plano ilustrado en la figura 2 fue el resultado de las exploraciones de un notable pionero que hemos mencionado antes, el piloto de la Real Armada Española, D. Basilio Villarino, hacia fines de siglo XVIII. En él, representa el conocimiento extraído de sus viajes por la zona y refiere puntos estratégicos.

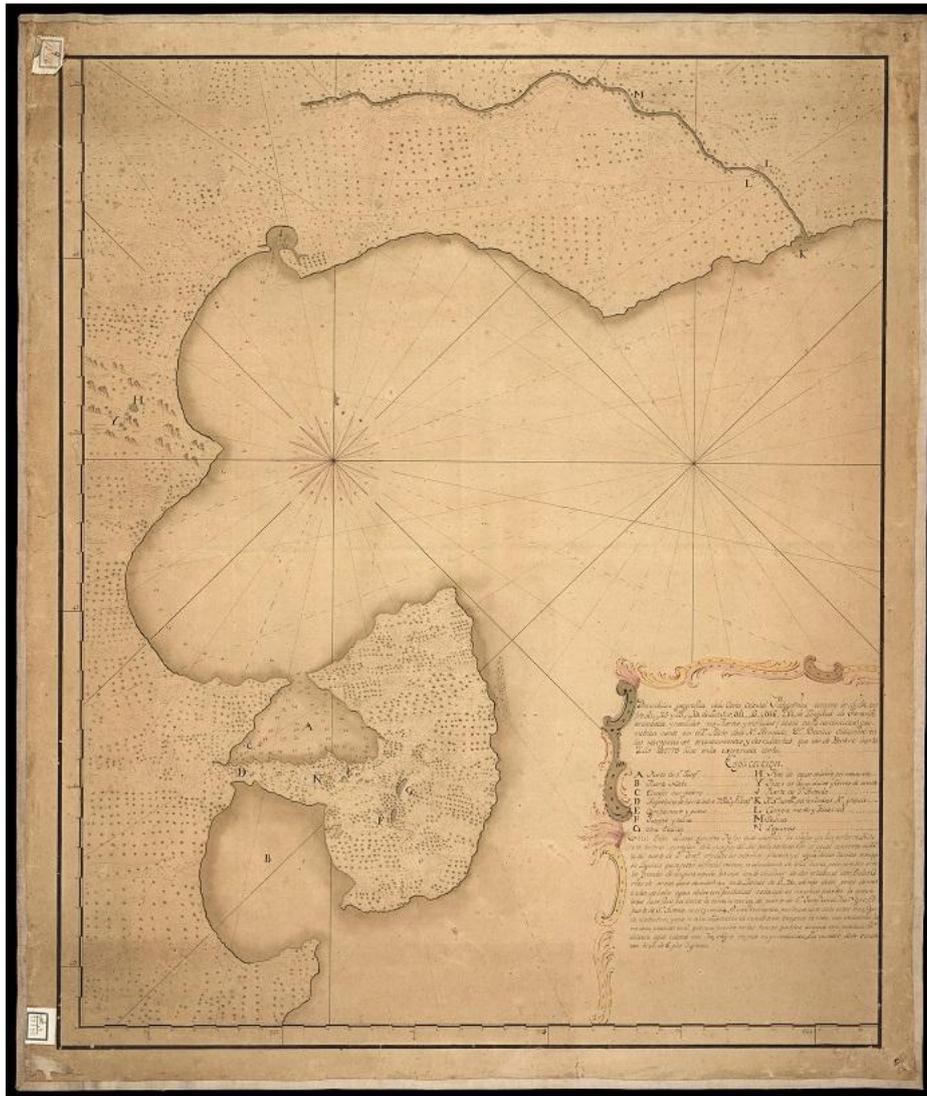


Figura 2: Plano levantado por B. Villarino en 1779 (Enrique 2015). En el cuadro inferior izquierdo se lee: A. Puerto de S[a]n José. B. Puerto Nuevo. C. El mayor surgidero. D. Angostura de tierra entre P[uer]to Nu[ev]o y S[a]n José. E. Campamento y pozos. F. Fuentes y salina. G. Otra salina. H. Pozo de agua salobre permanente. Y. Pozos de agua dulce y cerros de arena. J. Puerto de S[a]n Antonio. K. R[i]o N[egr]o nombr[ad]o por los indios R[i]o Grande. L. Campamento y tolderías. M. Salina. N. Lagunas.

Los barcos fueron durante el siglo XVIII y XIX la vía de comunicación por excelencia; transportaban productos, personas e ideas. El acceso a los puertos del Océano Pacífico pasaba obligatoriamente por nuestras costas hasta la apertura del Canal de Panamá en 1914; el Estrecho de Magallanes, primero, y el Cabo de Hornos, después, fueron hitos en una navegación difícil, que a menudo necesitaba del abrigo ofrecido por nuestras costas para afrontarla.

Estos siglos de navegación, a vela primero y a vapor, luego, dejaron restos arqueológicos diseminados por las costas patagónicas, Tierra del Fuego e Islas

Malvinas como testimonio. En la década de 1990, un equipo de investigadores formó el Programa de Arqueología Subacuática bajo la tutela del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, y se dedicó al estudio sistemático de estos restos. Numerosos sectores con alto potencial arqueológico han sido relevados por este equipo, que continúa trabajando hasta la fecha (Elkin et al. 2011, Murray et al. 2008). Adicionalmente, desde el Instituto de Arqueología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, se desarrollan desde 2017 investigaciones en torno a este patrimonio cultural marítimo, con foco en el sur de la Provincia de Buenos Aires, entre los ríos Negro y Colorado (e.g. Ciarlo et al. 2022).

Con base en una metodología específica y atendiendo a las particulares realidades locales (ver Argüeso y Ciarlo 2017), se han desarrollado numerosos estudios. Hoy contamos con publicaciones que nos brindan excelente información sobre el tráfico de distintos bienes a lo largo de centurias por nuestras costas; además de ofrecernos un conocimiento de primera mano sobre la tecnología náutica de época moderna y una forma de vida tan especial como lo era la vida a bordo en estas embarcaciones (Murray et al. 2009, Elkin et al. 2011, Ciarlo 2015; Grosso et al. 2015; Elkin et al. 2015, Elkin y Frere 2022).

Además de las evidencias del tránsito por estas costas a bordo de embarcaciones, se han preservado restos de distintas actividades relacionadas con explotaciones de recursos en determinados puntos del litoral patagónico. Las actividades de guaneros, loberos y balleneros han dejado rastros bajo la forma de calderas, grandes ollas para extraer el aceite, montículos de guano para secar, entre otras evidencias. De acuerdo a varias líneas de investigación histórica, este tipo de actividades fue uno de los impulsores de los planes coloniales para el establecimiento de poblaciones estables en algunos puntos de la Patagonia “desierta”.

Más allá de los planes de la Corona Española para nuestro territorio, hay un dato que surge de esta explotación sin control: el conocimiento para realizarla, conocimiento que era necesario coleccionar y transmitir mediante diarios, informes y cartografía. Tal vez uno de los ejemplos más pintorescos de este concepto es el que reflejan García y Podgorny (2013) en su trabajo *“La casa de Pilotos, las Escorias de la Patagonia y el naturalista de la barca inglesa”*; donde con palabras de otro visitante ilustre, Alcide D’Orbigny, se describe una casa construida para alojar a los pilotos que conocían los secretos para sortear de manera segura la peligrosa barra del río Negro; la misma que fuera alojamiento para Charles Darwin en su paso por la zona; habitada en esa época por experimentados marinos ingleses quienes brindaban el servicio de su conocimiento y pericia a los navegantes.

En términos arqueológicos, mencionábamos que esta explotación de recursos por embarcaciones extranjeras ha dejado rastros que están siendo estudiados en costas e islas de Patagonia, un ejemplo cercano es el trabajo que

conducen Mónica Grosso y Cristian Murray, quienes llevan a cabo un proyecto de investigación en la zona de Bahía Camarones (Chubut); en dicho trabajo, se han relevado antiguas balizas que figuran en cartas francesas de navegación y los restos de las guaneras aún visibles en la superficie de algunas islas frente a Camarones (Grosso y Murray 2022).

Como parte de los estudios sobre la historia de la explotación guanera en Argentina, Godoy menciona un informe enviado en 1852 por Luis Vernet, quien fuera gobernador de las Islas Malvinas, a un lord inglés, para denunciar esta práctica de sobreexplotación en los yacimientos guaneros de las costas patagónicas (citado por Godoy 1963:137). Recién en 1880, se aprobaría una ley (N°1055) con el objetivo de regular esta explotación con sanciones para guaneros y loberos furtivos.

Para la provincia de Río Negro, los registros históricos solo mencionan al complejo de Islote Lobos como fuente de aprovisionamiento de guano. Aquí se localizó la única colonia de Cormorán Imperial de la provincia, que fue explotada hasta principios de la década de 1960 (Godoy 1963). La colonia desapareció en esta fecha, pero se desconoce si esto fue un resultado de las técnicas de explotación aplicadas (Punta 1996, Malacalza et al. 2000). Una de las islas del complejo, llamada Isla de los Pájaros, es la que presenta una colonia de aves que hizo posible esta explotación; un estudio más detallado permitiría analizar la relación de este enclave con los puntos mencionados como guaneras en este informe.

La publicación del informe elaborado por Godoy para el CFI en el año 1963 coincide con la primera visita de un arqueólogo profesional al Complejo de Islote Lobos, Marcelo Bórmida.

En el contexto de esta integración patagónica a la actividad marítima global, si bien resultan relativamente escasas las menciones específicas respecto de las costas rionegrinas, a partir de los relevamientos realizados en archivos históricos, hemerográficos y digitales fue posible recolectar información sobre los naufragios más antiguos del área de estudio y susceptibles de ser considerados patrimonio siguiendo los lineamientos de la Ley Nacional 26.556 que adhiere a la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de UNESCO (2001).

4. b Antecedentes de investigaciones arqueológicas en el área de estudio

Los estudios sobre la ocupación del área que corresponde a este informe se vinculan, en primer lugar, con las investigaciones arqueológicas sobre las ocupaciones de los primeros habitantes del territorio de la actual provincia de Río Negro y el Golfo de San Matías, especialmente durante el Holoceno tardío. En este sentido, las primeras investigaciones se desarrollaron desde la década de 1960 con los trabajos de Bórmida (1964) en el sector norte de la costa atlántica

patagónica, y en la actualidad continúan con un equipo encabezado por Borella y Favier Dubois, cuyos trabajos se han concentrado en el Golfo San Matías y orientado temporalmente al estudio del área desde las ocupaciones prehistóricas (entre el 5000 y 1000 AP) a las históricas (siglos XVIII y XIX) (Manzi y Borella 2010, Borella et al., 2015, Favier Dubois, 2013, entre otros). Por otra parte, el abordaje se realiza desde una gran diversidad temática que ha buscado comprender la transformación del paisaje costero marítimo y se ha centrado en el análisis de diversas tecnologías y el aprovechamiento de recursos (ver, por ejemplo, Carranza 2016, Manzi et al. 2009, Borella y Favier Dubois 2007, entre otros).

El registro arqueológico de la costa

Antes de abordar el estudio de los restos arqueológicos presentes en la costa de Río Negro, es necesario considerar la variabilidad que la misma presenta en términos de topografía, orientación, y recursos importantes, como materias primas, fauna, flora, aguadas, posibilidades de reparo y accesos al intermareal. Esto se debe a que muchos de estos factores son los mismos que buscaban los navegantes en su derrotero. De acuerdo a los autores que citamos para los antecedentes arqueológicos, podemos observar que la costa norte, relevada en la primera campaña, y la costa oeste, que recorrimos durante la segunda campaña, constituyen dos sectores con características diferenciales.

Brevemente describiremos la costa norte como el tramo horizontal que va desde la desembocadura del río Negro hasta la localidad de San Antonio; en líneas generales, consiste en una antigua planicie fluvial que alterna acantilados y bahías con bajos como los de Caleta de los Loros, bahía Creek, el bajo de la Quinta y el de San Antonio. En ellos pueden hallarse numerosos sitios arqueológicos. Estos bajos constituyen vías privilegiadas de acceso al mar, y en ellos se desarrollan cordones de gravas, playas arenosas y campos de dunas asociados (Borella et al. 2015). El carácter heterogéneo de este tramo de costa tiene una expresión directa en la oferta de recursos variados que ofrece y en el tipo de sitios arqueológicos que presenta.

En la costa oeste, por el contrario, se destaca la presencia de la meseta basáltica de Somún Curá que desciende hacia el mar gradualmente. El trazado de la costa es homogéneo desde El Sótano hasta las cercanías de Sierra Grande, con presencia de restingas extensas que se ven interrumpidas a partir de aquí por afloramientos rocosos que cambian la fisonomía del paisaje; se observan fallas y plegamientos que llegan hasta Puerto Lobos. Este tramo de la costa incluye también la zona de Islote Lobos, de gran valor arqueológico y los estuarios de los arroyos Verde y Salado, que han arrojado algunos de los fechados arqueológicos más antiguos del sector (Gómez Otero 2006).

En lo que atañe al conocimiento arqueológico relativo a la ocupación costera de Río Negro, en los últimos años se han propuesto modelos distintivos para la costa norte y la costa oeste. Numerosos trabajos de Borella, Favier Dubois y Scartascini, en colaboración con profesionales de disciplinas afines como la Geología, han analizado la relación de los sitios arqueológicos con la topografía costera para proponer modelos de ocupación y explotación de recursos de origen marítimo y terrestres y la red de intercambios que posibilitó la movilidad de ciertas materias líticas provenientes de fuentes más alejadas (Borella et al. 2015, Favier Dubois et al. 2016).

Existen registros de ocupación humana en la costa norte del Golfo San Matías desde fechas cercanas al 6000 AP hasta los 400 AP, mientras que el tramo conocido como costa oeste presenta restos arqueológicos de actividades de explotación de recursos costeros y terrestres desde el 3000 AP. Entre las actividades que han dejado remanentes arqueológicos, se encuentran el marisqueo y la recolección y consumo de moluscos, cuyo signo más visible lo constituyen acumulaciones de valvas llamadas *concheros*. Otra fuente de material arqueológico ha sido la pesca, que ha dejado varios testimonios de las especies explotadas, además de artefactos construidos para este fin como las pesas para las redes, y posiblemente la única construcción asociada con esta explotación como puede ser la presencia de corrales de pesca construidos con rocas de la zona en Islote Lobos. También se han realizado estudios sobre otras evidencias de consumo de recursos marinos, como cetáceos y pinnípedos; además de restos de mamíferos terrestres ampliamente representados en el registro arqueológico, principalmente camélidos y roedores. Las actividades de marisqueo, pesca y recolección, eran asimismo una oportunidad para hacerse de materias primas de origen lítico en los afloramientos de la zona. Según Scartascini, en la costa norte del Golfo el registro arqueológico de las actividades de pesca presenta la mayor continuidad en términos de espacio y tiempo de toda la costa atlántica argentina (Scartascini 2017).

Un aspecto interesante de los estudios arqueológicos basados en el estudio de paleodietas es que los análisis muestran cambios a lo largo del tiempo en las proporciones observadas en el aprovechamiento de los recursos de origen marino y terrestre. El registro arqueológico refleja estas variaciones en las formas de organización social, evidentes en las pautas de consumo y aprovechamiento a diferentes escalas espaciales y cronológicas.

Gran parte del sector intermareal ha permanecido igual durante la última parte del Holoceno, con modificaciones acotadas en torno al desarrollo urbano de Las Grutas y Playas Doradas principalmente y en el caso puntual de Punta Colorada con los cambios producidos por el establecimiento del muelle y las instalaciones de la empresa Hispasam principalmente desde los años de 1970 hasta su cierre.

Las localidades arqueológicas reconocidas en ambas costas del golfo se ubican, con pocas excepciones, en terrazas marinas, que pueden dividirse en bajas (Holocenas), y elevadas (Pleistocenas) generalmente con alturas mayores a 10 m sobre el nivel del mar (Favier Dubois y Borella 2011); en los casos donde estas localidades arqueológicas no han sido perturbadas su visibilidad se relaciona estrechamente con las condiciones del entorno y las variables que modelan el paisaje observado como la dirección de los vientos y el aporte sedimentario de las dunas en algunos sectores de la costa.

4. c Resultados obtenidos organizados por sectores:

En este apartado se integran los resultados obtenidos de los análisis de fuentes históricas, los relevamientos de campo, las entrevistas y los relevamientos de colecciones privadas y de museos. Exponemos a continuación los resultados de nuestro trabajo de investigación con un criterio geográfico (Figura 3), con el fin de ordenar la lectura y comprensión de los mismos; organizamos la información comenzando de norte a sur y partiendo de los puntos elegidos, detallados en el punto 3.b. Área de investigación.

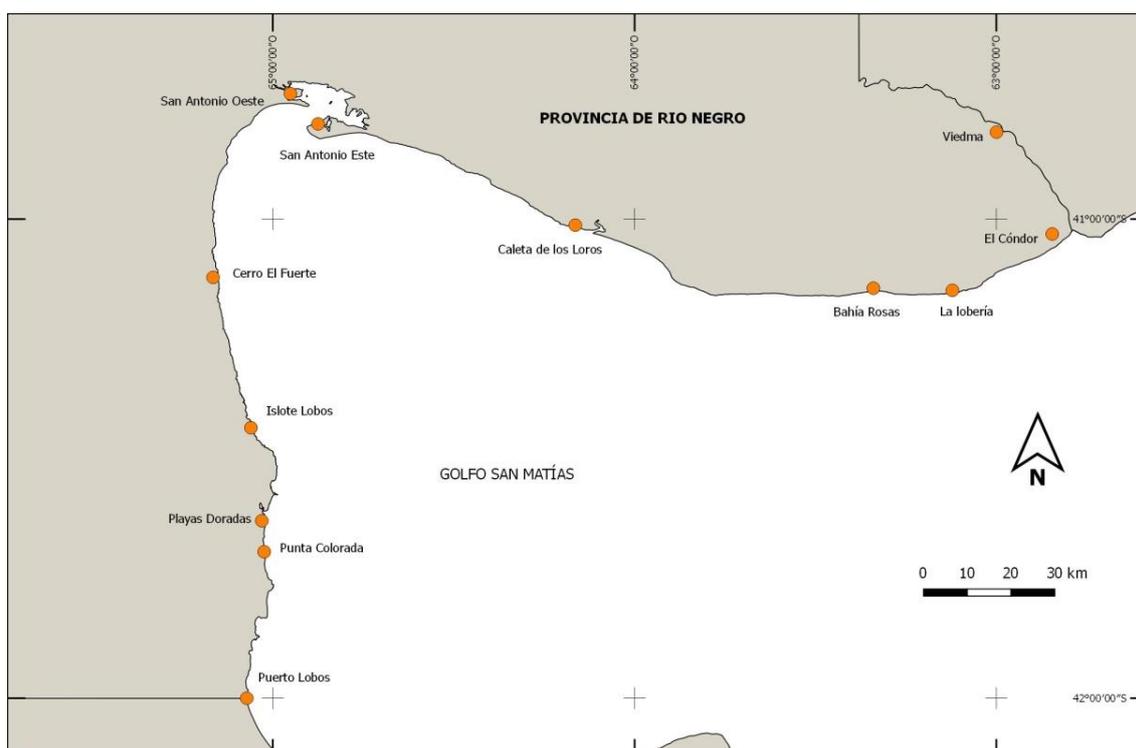


Figura 3: Sectores de trabajo

Viedma – El Cóndor

Visitamos las instalaciones del Museo Eugenio Tello de la ciudad de Viedma donde se exhibía una muestra relativa al naufragio del barco Danés

Cóndor y fotografías de época relativas a los naufragios de la zona; entre las expuestas hay algunas copias de interés con imágenes del *San Giorgio*, el *Ludovico* y el mencionado *Cóndor*.

Además de estas imágenes, se exhibe una olla o caldero de fundición de hierro donada por la familia Volponi (Figuras 4 y 5).



Figura 4: Caldero exhibido en el Museo Eugenio Tello

Es de forma ovalada, de 106 cm de longitud en su eje mayor y 68 cm de altura. Carece de patas y asas, y no presenta marcas o inscripciones visibles. Se encuentra en buen estado general de conservación; en su interior se observan restos de corrosión y sedimentos. Por el momento se carece de información sobre el origen de esta pieza. Su forma y dimensiones difieren de las de los típicos calderos utilizados a bordo de los barcos balleneros del siglo XIX para fundir y obtener aceite de la grasa de los cetáceos. Es posible que su función haya estado asociada al procesamiento de la grasa subcutánea de lobos y elefantes marinos, tal como se interpreta en el guion de la muestra en la que se exhibe actualmente la pieza.

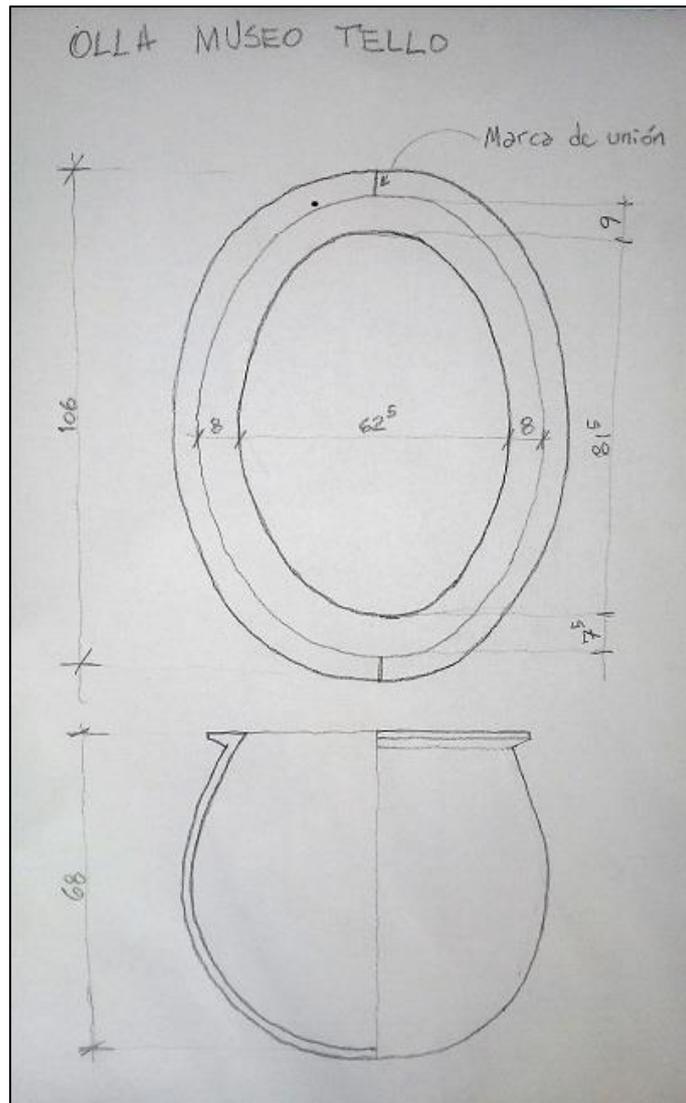


Figura 5: Croquis de la olla realizado por C. Murray

En el patio del mismo museo hay un conjunto de maderos de quebracho (Figura 6), pertenecientes a algún muelle antiguo de Viedma; son de sección cuadrangular, con medidas aproximadas de 25 x 25 cm de lado. Presentan pernos de hierro, argollas, flejes y tuercas asociadas; los datos de su procedencia están siendo investigados, ya que el museo no posee información precisa sobre el origen de los mismos.



Figura 6: Restos de madera de un antiguo muelle de Viedma

Para la obtención de datos sobre artefactos o informantes en la localidad de El Cóndor coordinamos una serie de entrevistas con distintos vecinos de la localidad; estas fueron planteadas con el objetivo de registrar dos aspectos diferentes de la investigación (Tabla 2). Por un lado, se pretendía relevar y rescatar elementos de la tradición oral y la memoria colectiva relacionados con el patrimonio marítimo en general, y con los naufragios y actividades de explotación marítima, en particular. Por otra parte, se dirigieron a recolectar datos e información que resultara relevante sobre colecciones y sus poseedores. Uno de los vecinos del Balneario El Cóndor que resultó una figura fundamental gracias a la información que proporcionó sobre lugares y vecinos a quienes entrevistar en la primera campaña, fue Mauricio Failla, Biólogo con amplio conocimiento de la costa provincial.

Tabla 2: Síntesis de entrevistas realizadas en Viedma y El Cóndor

| Entrevistas | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|--|
| Lugar | Nombre del entrevistado | Principales datos aportados |
| Viedma- El Córdoba | Mauricio Failla (biólogo) | Otros posibles informantes en el área de estudio- Poseedores de objetos o colecciones- Indicaciones sobre información bibliográfica, hemerográfica, archivística- Lugares de interés para recorrer-. |
| | Ariel Iglesias | Registro de colección propia- Lugares de hallazgos de objetos en Balneario El Cóndor |
| | Marcelo Minichelli | Información sobre el área de estudio- Relación con otros informantes |
| | Galdiamo Galdi | Otros informantes- Descripciones de El Cóndor décadas atrás |
| | Lucas Casasola, artesano local | Otros informantes- objetos propios |
| | Sr. Marziotta (BuzoProfesional) | Referencia a otros informantes y poseedores de objetos |
| | Félix Sabatella | Información sobre objetos en su poder- Información sobre hallazgos- Información sobre otros coleccionistas |
| Viedma | <i>Carlos Pazos</i> | Relevamientos propios sobre el <i>Ludovico</i> ; extracción y tenencia de partes de la nave |
| | <i>Enrique Inda</i> | Otros informantes- Objetos bajo su posesión- Referencias al <i>Ludovico</i> y al <i>San Giorgio</i> |

A partir de aquí se fueron hilvanando las entrevistas con distintos resultados, por lo que vamos a exponer aquellos que consideramos aportaron algún dato de valor para el avance de la investigación.

Como fruto de algunas de las entrevistas personales tuvimos acceso al registro de materiales arqueológicos de diverso origen que se encuentran en manos de particulares; el acceso a estas colecciones fue particularmente significativo para los restos de naufragios ocurridos en las cercanías de El Cóndor; en esta localidad además de restos estructurales de naufragios expuestos en lugares públicos tales como el molinete atribuido al *San Giorgio*, o los restos del eje y hélices provenientes del naufragio de Bahía Rosas, hay una cantidad de material arqueológico significativo recuperado de las playas frente al poblado a lo largo del intermareal. Se trata de artefactos de tamaño acotado representado por restos de vajilla, botellas, restos de madera con clavos de aleación de cobre (posiblemente bronce o latón) y pernos del mismo material además de restos metálicos indeterminados que vamos a describir más adelante.

Nafragio del Cóndor

El hoy denominado balneario El Cóndor, recibe su denominación actual de uno de los naufragios más conocidos de la costa rionegrina. En sus orígenes recibió diferentes denominaciones: “El Faro”, “la Boca”, “Balneario Massini”. El lugar fue ganando visitantes por la presencia del Faro del Río Negro¹, y sus baños terapéuticos, en gran parte estimulados por el doctor Massini. A este sitio concurrían los vecinos y los integrantes de la Orden Salesiana y del Grupo de Hermanas de la Orden de María Auxiliadora de la ciudad de Viedma (La Galera 1994).

El 26 de diciembre de 1881, un clíper de 400 toneladas encalló en las restingas de la playa adyacente al actual faro del Río Negro, se llamaba *Cóndor*; había sido construido alrededor de 1860 en Dinamarca; Hansen Kruuse era el carpintero del velero que en esta última travesía había sido contratado para transportar *champaña* francesa desde el puerto alemán de Hamburgo a la costa Oeste de los Estados Unidos, siguiendo la ruta que pasaba por nuestras costas para atravesar el temido Cabo de Hornos. Según relatan los descendientes de esa familia con larga tradición naviera, la embarcación comenzó a zozobrar frente a las costas y su Capitán, John Havemann, se arriesga a dirigirse a tierra en la zona de la desembocadura del río Negro donde, una vez más, la marea alta oculta peligrosas restingas que causarían el naufragio. En posesión de la familia López Kruuse, la libreta de navegación conserva los registros de su paso por los mares del norte, China, el Cabo De Buena Esperanza, las costas de Brasil y la última escala en Montevideo antes de encontrar su destino definitivo en las aguas patagónicas. Para 1887, Kruuse ya había desmantelado partes del barco para construir su primera vivienda.

En las páginas del sitio web de Histarmar es posible leer “Las dos historias fundantes de El Cóndor”, relatos recopilados por Pedro Pesatti sobre el origen de la localidad y su relación con el naufragio; en los mismos se recupera el testimonio de esta familia pionera y la historia que conjuga el amor con el destino de naufragio del velero mencionado.

Es conocida la existencia de artefactos que fueron preservados por la familia, entre los que destaca una talla en madera con la figura de un cóndor que se encuentra en una estancia familiar. De acuerdo con lo que puede verse en las fotos, no se trata de un mascarón de proa, como sostienen algunos testimonios de pobladores locales, sino una talla plana que reproduce la figura emblemática. En los medios de prensa hay varias entrevistas donde los descendientes de este

¹ Poco tiempo después de este naufragio, se construyó uno de los primeros faros del país que todavía se encuentra en funcionamiento; el Faro de Río Negro se inauguró en 1887, es patrimonio nacional y en el año 2017 fue declarado Patrimonio Histórico de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

tripulante, que eligió forjar su historia de vida en tierras rionegrinas, mencionan artefactos que proceden del naufragio como una mesa, vajilla, botellas pequeñas de champaña y la libreta con el derrotero del barco. (<http://perfilesespinosa.blogspot.com/2008/12/la-historia-de-un-naufragio-y-el-nombre.html>).

Naufragio del San Giorgio

Otro de los naufragios del área que, por su antigüedad, podría ser considerado patrimonio arqueológico es el del buque carguero *San Giorgio*. En el artículo periodístico de Livigni se menciona que en la década de 1920 esta embarcación italiana queda depositada en la arena en las costas del balneario El Cóndor. Se la describe como una nave de gran porte, con casco de acero. De acuerdo con el artículo:

“Hay familias de la zona que tienen recuerdos del “San Giorgio”, especialmente vajillas, y otros elementos doméstico de la vida a bordo El cabrestante, un cilindro de madera dura que albergaba la cadena del ancla estuvo como recuerdo en el Hotel Achavil, hoy Río de los Sauces, y ahora está ubicado en el parque y rotonda de acceso al balneario El Cóndor” (http://www.appnoticias.com.ar/desarro_noti.php?cod=20447).

En la muestra emplazada en el Museo Tello de la ciudad de Viedma se expone una serie de fotografías antiguas con imágenes de varios naufragios de la zona, entre las que se puede ver los restos del casco metálico de la embarcación que, según los registros periodísticos, fue posible observar frente a las costas de El Cóndor hasta la década de 1970. Se lo menciona como el *San Giorgio* (Figura 7).



Figura 7: Casco del *San Giorgio*. Fotografía expuesta en el Museo E. Tello
Fotos procedentes del archivo del Museo Salesiano de Viedma

En lo que respecta al registro de materiales arqueológicos en la zona de El Cóndor, sobresale por sus dimensiones el molinete atribuido al naufragio del vapor *San Giorgio*, ubicado en la plazoleta frente a la oficina de información turística. En la muestra expuesta en el museo E. Tello hay una fotografía con una escena de playa donde se puede ver la imagen de un molinete dispuesto en la arena, a un lado de los retratados. Esta pieza presenta similitudes con la que está emplazada en el paseo público (Figura 8).



Figura 8: Escena de playa donde se aprecia la presencia del molinete atribuido al *San Giorgio*

El artefacto que relevamos en El Cóndor (Figura 9) se trata de una gran pieza compuesta por elementos de madera y hierro. Es de accionamiento horizontal y su eje de hierro es de sección cuadrangular. El tambor de madera que lo reviste es de sección octogonal y por fuera, se observan varios guardainfantes de madera individuales.



Figura 9: Molinete atribuido al *San Giorgio*

La clavazón que une el tambor al eje cada 8 cm aproximadamente, es de hierro forjado; estos clavos son los más visibles y con cierta dificultad puede verse también otros de menor tamaño en la estructura (Figuras 10 y 11).

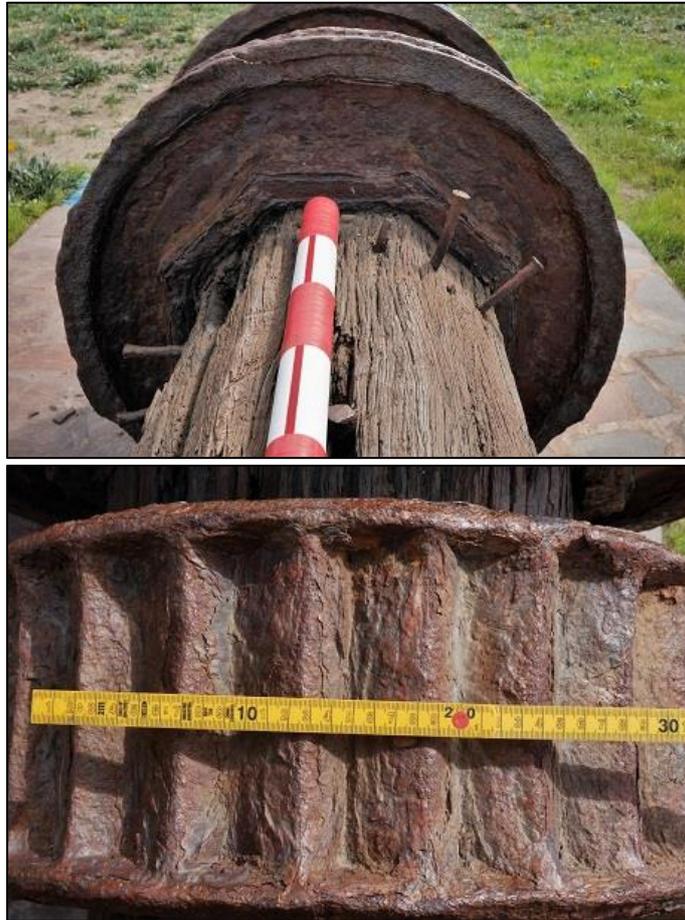


Figura 10: Detalles de los clavos de hierro y del freno del molinete

Los dientes del freno presentan una sección de triángulo escaleno que es funcional al accionar del sistema.

La madera presenta rasgos de deterioro, aunque no se observan signos de perforantes. El metal se encuentra en mejor estado, pero también con signos de evidentes de corrosión; hay que señalar que este artefacto se encuentra al aire libre, al rayo del sol muy cerca de la línea de playa y al alcance de la bruma marina y el salitre. Estas condiciones provocan una lenta pero continua pérdida del material constructivo.

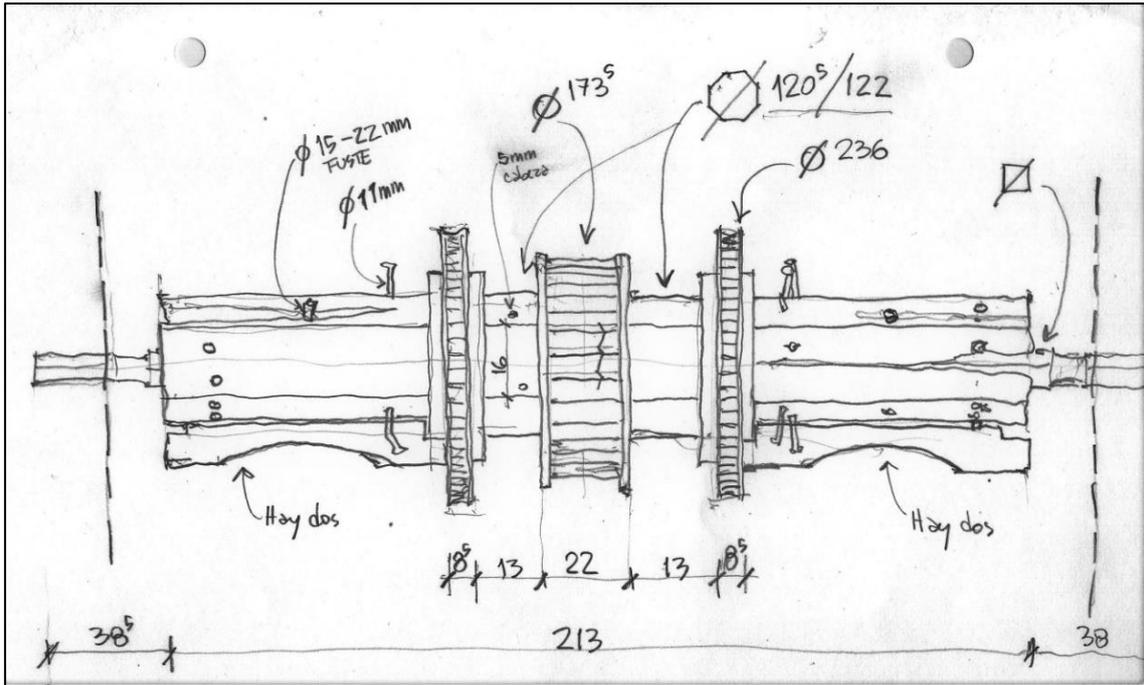


Figura 11: Croquis del molinete atribuido al *San Giorgio*. C. Murray

Una reflexión acerca de la atribución del mismo al equipamiento del *San Giorgio* es que generalmente los barcos de casco metálico como el mencionado se equipaban con sistemas de molinetes del mismo material que proporcionaba un sistema más moderno y robusto que los construidos por madera y hierro.

Uno de los vecinos entrevistados de la localidad de El Cóndor, el Sr. Lucas Casasola nos mostró en su domicilio dos fragmentos de material ferroso que provienen de uno de los naufragios costeros; los mismos se encuentran en un estado de conservación muy malo y no tienen detalles diagnósticos que puedan ser interpretados (Figura 12).



Figura 12: Restos ferrosos indeterminados

En su relato cuenta que su padre los sacó de los restos de un barco ubicados aproximadamente unos 800 metros frente a la actual Heladería Fiore, que en una bajante de marea extraordinaria se podrían ver a simple vista.

Colección Ariel Iglesias

Tal vez la entrevista que más frutos rindió a los fines del proyecto fue la efectuada a lo largo de varios días con el Sr. Ariel Iglesias, actual vecino de la localidad de El Cóndor, de profesión mecánico e hijo de un carpintero muy conocido en la zona por su afición a los temas marítimos. Ariel nos ofreció la colección de artefactos arqueológicos que tiene para que trabajemos en un registro detallado de la misma, además nos acompañó en una recorrida a la costa para mostrarnos la zona en la que encontró esos materiales casi siempre relacionados con la ocurrencia de algún fenómeno climático de importancia como tormentas o sudestadas. Según sus observaciones, los hallazgos ocurren después de grandes temporales como los que suceden en agosto o septiembre, que retiran arena del frente de playa dejando al descubierto una formación rocosa con forma de canal de unos 20 metros de ancho donde quedarían entrapados los materiales arqueológicos.

Tomamos coordenadas de GPS para los puntos que señaló en relación a la recolección del material que nos enseñó y marcamos los límites de la zona de hallazgos que nos refirió sobre la línea de intermareal observada (Tabla 3); en el punto que registramos como WP4 comienza la distribución del material encontrado por el Sr. Iglesias. Este sector lo señaló como el que aportó las maderas en mejor estado; relata que allí encontró un madero de sección cuadrangular, de 45 x 45 cm de lado, con “clavijas de madera” (posiblemente cabillas) que no pudo sacar por su gran tamaño.

El punto de GPS que le sigue, el WP5, es el que señala el comienzo de la distribución de materiales arqueológicos más pequeños como los fragmentos de cerámicas y vidrio que nos enseñó y los fragmentos de maderas con signos de ataque de perforantes. De igual manera, registramos un dato significativo de una observación suya sobre la presencia de un cambio de color en la costa que se torna rojiza, con rasgos similares al óxido de hierro. El WP6 marca el sector mencionado como manchas de óxido provenientes del naufragio (*¿San Giorgio?*) y el WP7 señala el final de la distribución de materiales arqueológicos de menor tamaño.

En la figura 13 se muestran los recorridos realizados y las zonas con hallazgos del sector referido.

Tabla 3: Puntos GPS tomados en la dispersión señalada por Ariel Iglesias

| Código | Descripción | Longitud | Latitud | Fecha y hora |
|--------|--|-------------|-------------|------------------------|
| 004 | Intermareal, comienza dispersión de materiales arqueológicos según Ariel Iglesias; en este punto recuperó los materiales mejor conservados; vio un madero estructural de sección cuadrangular, de 45 x 45 cm, con cabillas, no pudo extraerlo. | -62,820038° | -41,050085° | 09/01/2022 14:56:12 |
| 005 | Comienza la distribución de materiales arqueológicos más pequeños (fragmentos de loza y vidrio), fragmentos de madera con signos de perforantes. | -62,824392° | -41,051471° | 09/01/2022 15:03:12 |
| 006 | Sector donde se registran manchas de óxido (¿ <i>San Giorgio?</i>). | -62,825619° | -41,052075° | 09/01/2022 15:07:33 |
| 007 | Final de la dispersión de materiales arqueológicos pequeños (fragmentos). | -62,830199° | -41,05466° | 09/01/2022 15:16:18 |



Figura 13: Sector El Cóndor. Los puntos rojos indican la ubicación de dos elementos náuticos exhibidos en plazoletas públicas de la localidad (un molinete y un eje de hélice); la elipse verde señala el área en la que, de acuerdo con testimonios de vecinos de la localidad, se encontraron materiales provenientes de naufragios. La línea celeste punteada muestra el recorrido realizado en dicha área.

Trabajamos en el registro del material cedido por el Sr. Ariel Iglesias para nuestro estudio; de los fragmentos estructurales de madera que nos acercó registramos lo siguiente:

Fragmento de pieza estructural de madera

De la pieza original se conserva un fragmento de 60 cm de largo con una sección máxima de 18 x 14 cm; se pueden observar dos cabillas (pernos de madera) de 30 mm de diámetro y un perno de aleación de cobre (posiblemente latón) que presenta la cabeza rota con un diámetro de 20 mm; también, se aprecian dos orificios de clavos de una sección rectangular aproximada de 15 mm (Figura 14).



Figura 14: Fragmento de madero estructural con perno y cabillas

Este fragmento de madera presenta pocos orificios producidos por perforantes y según Iglesias, lo encontró en un sector arenoso, cerca de la línea de agua en una marea baja; podría ser parte de una pieza estructural del casco, puntualmente un fragmento de ligazón de cuaderna.

Fragmento de madera

Presenta un espesor máximo visible de 32 mm con un perno de aleación de cobre con un fuste de 18 mm de diámetro y una cabeza de 25 mm de diámetro. No presenta signos de perforantes y según relata Iglesias lo encontró en el sector rocoso, más alejado del agua. La pieza está muy fragmentada, pero podría tratarse de una traca del forro externo del casco, pieza que bajo ciertos sistemas constructivos a partir de finales del siglo XVIII se unía a las cuadernas mediante pernos de similares características (Figura 15).



Figura 15: Fragmento madera y perno

Fragmento de pieza estructural

Posiblemente parte de una cuaderna; presenta un perno de aleación de cobre sin cabeza con diámetro aproximado de 18 mm y la punta dentada o arponada (detalles en la imagen) y un orificio con diámetro de 18 mm con restos visibles de corrosión ferrosa. La superficie de esta pieza está casi completamente cubierta por orificios de organismos perforantes de madera (Figura 16).



Figura 16: Fragmento de cuaderna y detalles del perno

Fragmento de pieza estructural indeterminada

Parte de alguna pieza estructural, indeterminada; de aspecto casi redondeado por la abrasión mecánica, presenta un orificio de clavazón con un diámetro de 19 mm y signos de perforantes por toda su superficie (Figura 17).



Figura 17: Restos madera con ataque de perforantes

Fragmento de pieza estructural indeterminada

Otro fragmento indeterminado, que podría ser parte de una cuaderna u otra pieza estructural; se observa un orificio de clavazón cuadrangular con una medida de 19 mm y restos de corrosión ferrosa a su alrededor; un perno de aleación de cobre con un diámetro de 21 mm y los restos de una posible cabilla (o rama) de 21 mm de diámetro. Presenta algunos orificios de perforantes (Figura 18).



Figura 18: Fragmento madera con perno y cabilla

Fragmento de pieza estructural

Puede ser parte de una cuaderna u otro elemento estructural; presenta un orificio de clavazón con un diámetro de 17 mm y signos de corrosión ferrosa, se puede ver una marca de arandela con un diámetro aproximado de 48 mm. Se observan marcas de perforantes (Figura 19).



Figura 19: Fragmento de madera con marcas de arandela y restos de corrosión

La colección de artefactos y fragmentos que aportó el Sr Iglesias para su registro abarca una gran cantidad de piezas y fragmentos de loza, vidrio, metal y cáñamo; entre la cerámica registramos platos, tazas, cuencos y muchos de sus fragmentos que representan asas, bases y bordes de artefactos relacionados con el servicio de mesa (Figura 20).



Figura 20 Conjunto de artefactos y fragmentos de la colección en manos del Sr. Iglesias

Entre los artefactos de vidrio destacan dos botellas enteras, una de las cuales conserva el corcho y líquido en su interior; se atribuye el origen de las mismas al cargamento de Champaña de Reims que llevaba a bordo el barco *Cóndor* (Figura 21).



Figura 21: Botellas de Champaña mencionadas como cargamento del *Cóndor* y detalle del pico con banda para el atado

Además de estos dos ejemplares hay fragmentos de vidrio que parecen pertenecer a la misma tipología de botellas; son fragmentos de vidrio robusto, con formas acordes a la función de las botellas de *champaña*.

Entre los artefactos metálicos se encuentran tres tachuelas de aleación de cobre, pequeñas, de sección rectangular (Figura 22). Son del tipo utilizado para fijar las planchas del revestimiento del forro de cobre/aleación de cobre en los cascos de madera de la época (ver más abajo).



Figura 22: Tachuelas de aleación cobre

Entre los materiales presentes en esta colección se encuentra un trozo de cuerda de cáñamo sin mayores datos de procedencia.

Del conjunto de la loza recuperada del sector intermareal, un análisis preliminar nos muestra un conjunto de piezas y fragmentos que se conoce como vajilla de mesa; entre las piezas y fragmentos representadas es posible reconocer tazas, platos, bols y algunos fragmentos de piezas aún no identificadas (Figuras 23 y 24); en general, la podemos describir como una loza refinada semi vítrea de pasta blanca (*Whiteware*) y sin decoración (*Plainware*) o decoración moldeada (*Moulded*) (Julieta Frere, com. per. 2022). De uso extendido en la mitad del siglo XIX, uno de los nombres comunes es *White Granite* (granito blanco) o *White Ironstone*, que describe una cerámica de pasta lisa escasamente decorada o sin ella.

Si bien no tenemos datos precisos de que este conjunto cerámico provenga de un determinado barco, un rasgo que llama la atención entre los artefactos es el peso de las tazas debido a su robusta confección; lisas, de color blanco, sin sellos ni marcas de ninguna clase; rasgo que ha sido comentado por algunos de los informantes para artefactos similares que refieren como pertenecientes al *San Giorgio*. (Enrique Inda, com. per. 2022).

Este tipo de loza que aparece en la base de las categorías más económicas hacia la mitad del siglo XIX, sufre un cambio más tarde donde experimenta un auge relacionado con el gusto de los consumidores y la moda elevando su precio hasta equiparar el de la loza decorada o impresa en algunos mercados (Miller 1980).



Figura 23: Piezas de loza *Whiteware*



Figura 24: Fragmentos de loza *Whiteware*

Otros naufragios

Además de los tres naufragios más conocidos que hemos mencionado anteriormente (*Cóndor*, *San Giorgio* y *Ludovico*) las fuentes históricas relatan otros naufragios de los que aún no se han identificado restos pero que han ocurrido en las cercanías; entre las embarcaciones mencionadas en el banco de datos de *Histarmar*, se mencionan los siguientes:

Río Negro: Vapor a ruedas laterales, de casco de hierro y aparejo de pailebote, construido en la Boca del Riachuelo, para el armador argentino José Catorini, quien lo destinó al tráfico entre Concordia y Gualeguaychú. Sus dimensiones en metros eran: 24,80 x 3,72 (sin contar las ruedas laterales) x 1,55 y un desplazamiento de 40 toneladas. Estaba propulsado por una máquina oscilante a vapor de 40 HP, suministrado por dos calderas a carbón, con lo cual podía desarrollar una velocidad de 8 nudos.

En 1866 fue arrendado para su utilización como transporte de la Armada Argentina en el río Uruguay. En diciembre de dicho año, fue adquirido en 700 onzas de oro e incorporado a la Armada en categoría de aviso y con el nombre de *Itapiru*.

Luego de operar en la Guerra con el Paraguay, se bautizó *Río Negro* y se lo destinó a Carmen de Patagones, donde arribó el 20 de mayo de 1872 a remolque del vapor *Roseti*. Posteriormente fue convertido en pontón faro y fondeado en la boca del río Negro, donde además operó como estación de prácticos. En agosto de 1888, un fuerte temporal lo arrojó a la costa, destruyéndose completamente.

Toro: la misma base de datos menciona el hundimiento de un mercante denominado *Toro*, a un kilómetro aproximadamente del lugar de naufragio del *Cóndor*, hacia principios del siglo XX; no se conocen vestigios de esta embarcación y según la misma fuente se cree que la tripulación logró salvarse (<https://www.histarmar.com.ar/Naufraios/Naufraios-ProvRioNegro/Toro-.htm>).

En la localidad de El Cóndor, tenemos que mencionar además el hallazgo fortuito en 2015 de unas piezas estructurales de madera de gran tamaño, en el que intervino la Secretaría de Cultura de la Provincia, que se comunicó oportunamente con profesionales del PROAS-INAPL para solicitarles asesoramiento sobre el destino de los restos (Figura 25). Luego de mantenerse en custodia por la policía local, las mismas fueron reenterradas en un ambiente adecuado a instancias de las recomendaciones propuestas por el equipo de profesionales mencionado en la interconsulta; La prensa local relacionó este hallazgo con el naufragio de la embarcación que da nombre a la localidad de El Cóndor. Lamentablemente, no hay mayor información de estas piezas que una serie de fotografías (sin escala) que las muestran de manera general. Por lo que se aprecia en las fotografías, el hallazgo fue en la zona sur de la costanera actual, antes de acceder a las instalaciones que hoy se observan allí. Sobre la base de lo que se observa en las fotos, Podría tratarse de un bao de cubierta y una curva de madera donde se observa la presencia de pernos de hierro.



Figura 25: Restos estructurales hallados en 2015
Foto: Gabriela Constanzo. Secretaria de Cultura de Río Negro.

Lobería

Recorrimos las instalaciones del Centro de Interpretación de Lobería donde mantuvimos una entrevista con algunos de los Guardas Ambientales como agentes que recorren la zona cotidianamente y el Coordinador del Área de Control y Fiscalización de la Dirección de Fauna Silvestre, Técnico. Agr. Fabian Llanos sobre la existencia de restos de interés en esta zona ya que existen interrogantes sobre la actividad de faenamiento de lobos. No obstante, una recorrida por los miradores y la línea de acantilados no arrojó resultados positivos; según la información brindada por los guardas ambientales que recorren constantemente la zona, la línea de acantilados va retrocediendo casi un metro al año debido a su carácter activo y la acción de las mareas. Esto puede implicar que tal vez no existe una zona de deposición de restos óseos o de otra naturaleza asociados con la presencia histórica de factorías que sea visible.

Bahía Rosas

Nafragio del Ludovico

El vapor chileno *Ludovico* naufragó en la zona de Bahía Rosas el 10 de julio de 1916 y la noticia fue dada a conocer por el periódico *La Nueva Era*, de Viedma, el 16 de julio. Allí se comunicaba:

“El lunes último naufragó frente a la costa del río Negro, el vapor chileno Ludovico, a consecuencia de haber sufrido averías en la máquina, que lo pusieron en condiciones de no poder con las olas.

El Ludovico, arrastrado por el temporal que ese día reinaba, fué a dar contra la costa pocos kilómetros más al sud del faro del río Negro, estrellándose en pocas horas. La tripulación, dirigida por su capitán, don Ciriaco Uribe, pudo salvarse toda y arribar a Viedma, donde se presentó a la gobernación y en el acto se le prodigaron los cuidados que su estado de fatiga reclamaba.

Al conocerse el suceso, prodújose un movimiento generoso en el comercio local con el fin de socorrer a los náufragos. El señor Manuel Marín, de la tienda San Juan, proveyó de vestuario completo a toda la tripulación; además, los señores Nazario Contin y Pablo Fischer iniciaron una cuestación pública con excelente resultado, destinada a costear los gastos que demandara la subsistencia de los infelices náufragos” (La Nueva Era, 16/07/1916: 2)

Las gestiones de socorro y auxilio de los náufragos continuarían en los días siguientes (<https://www.histarmar.com.ar/Nafragios/Nafragios-ProvRioNegro/Ludovico-.htm>).

Durante las jornadas de trabajo en el área de Bahía Rosas, recorrimos parte de la costa para definir la dispersión de restos arqueológicos atribuidos al naufragio del vapor *Ludovico*. Fruto de ello, observamos que los mismos se encuentran diseminados a lo largo de casi 800 metros, en distintas cotas del intermareal. Completamos un registro gráfico mediante croquis, fotografías generales y de detalle y la toma de las coordenadas geográficas en cada uno de los restos para elaborar un plano detallado de la dispersión observada (Figura 26).

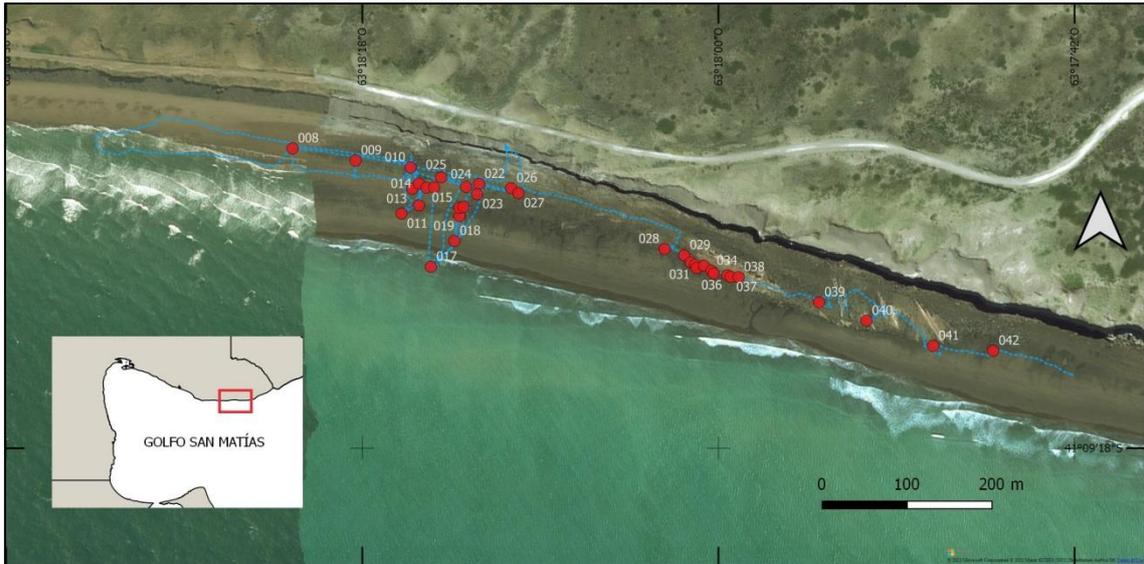


Figura 26: Distribución de los restos visibles del pecio de Bahía Rosas. Los puntos rojos indican los diferentes elementos observados y registrados; la línea celeste punteada señala el recorrido de la prospección realizada

Observamos una gran cantidad de restos arqueológicos correspondientes a la estructura del naufragio, muchos de ellos relacionados con la obra viva y otros que podrían pertenecer a la obra muerta y equipamiento del mismo; entre los restos registrados se encuentran los detallados en la tabla 4.

Tabla 4: Restos observados del pecio de Bahía Rosas

| CÓDIGO | DESCRIPCIÓN | LONGITUD | LATITUD | FECHA Y HORA |
|--------|---|-------------|-------------|------------------------|
| 008 | Elemento ferroso indeterminado, posiblemente estructural, largo de 1.5 ms ancho 0.50 ms, semienterrado en la arena. | -63,305979° | -41,151808° | 10/01/2022 13:11:01 |
| 009 | Indeterminado, podrían ser fragmentos de cuadernas unidas por una chapa | -63,305095° | -41,151937° | 10/01/2022 13:19:45 |
| 010 | BITA DOBLE, estructura compuesta, madera de cubierta y hierro; fijada a una base de madera. | -63,304322° | -41,152011° | 10/01/2022 13:23:24 |
| 011 | HELICE, cubierta de organismos incrustantes | -63,30445° | -41,152501° | 10/01/2022 13:40:44 |
| 012 | MOLINETE cubierto de organismos, se observan restos de madera asociados. | -63,304205° | -41,152414° | 10/01/2022 13:41:26 |

| | | | | |
|------------|--|-------------|-------------|------------------------|
| 013 | BITA simple, cubierta de organismos y canto rodado | -63,304298° | -41,152238° | 10/01/2022 13:54:22 |
| 014 | BITA simple, cubierta de organismos y concreciones con canto rodado | -63,304206° | -41,152181° | 10/01/2022 13:56:36 |
| 015 | Estructura de metal indeterminada, a 1.5 ms sobresale otra de menor tamaño. | -63,304101° | -41,152225° | 10/01/2022 14:25:39 |
| 016 | Conjunto de dos estructuras metálicas, una tubular (¿mástil de guinche?) y la otra, un herraje indeterminado. | -63,303992° | -41,152224° | 10/01/2022 14:28:26 |
| 017 | CALDERA, es la estructura visible más cercana a la masa de agua; casi cubierta por completo por arena limpia, de granulometría fina, sin cantos rodados. Apenas colonizada por organismos. Se aprecia una doble línea de remaches cerca de la tapa, el sedimento que la recubre no deja ver mucho más, pero aparenta un buen estado de conservación, el largo total es de 2.80 ms. | -63,304037° | -41,153068° | 10/01/2022 14:34:02 |
| 018 | Pieza ferrosa limpia de incrustantes, a un metro se observan dos partes más simétricas. Podría ser componente de máquina de vapor. | -63,303708° | -41,152793° | 10/01/2022 14:40:19 |
| 019 | conjunto de dos piezas ferrosas visibles (¿podrían ser bielas o volante?) cubiertas por organismos incrustantes. | -63,303636° | -41,152528° | 10/01/2022 14:46:19 |
| 020 | elementos ferrosos indeterminados | -63,303638° | -41,152439° | 10/01/2022 14:56:12 |
| 021 | Conjunto metal ferroso visible en dos partes, una perpendicular y otra paralela a línea de costa; la primera posee curvatura y doble línea de remaches, la paralela presenta también doble línea de remaches. Largo total 3.10 ms. | -63,30358° | -41,15243° | 10/01/2022 14:58:12 |

| | | | | |
|------------|---|-------------|-------------|------------------------|
| 022 | Masa ferrosa indeterminada, (en la secuencia fotográfica se registró primero el WP 23) | -63,303362° | -41,152187° | 10/01/2022 15:12:51 |
| 023 | CASCO, parte de estructura del casco, hay croquis por CM) | -63,30339° | -41,152294° | 10/01/2022 15:16:44 |
| 024 | Perfil de metal | -63,303544° | -41,152216° | 10/01/2022 15:29:35 |
| 025 | Elemento ferroso indeterminado. | -63,303894° | -41,152116° | 10/01/2022 15:32:08 |
| 026 | Estructura de metal, indeterminada, se ven como dos salientes y un eje que podría girar. | -63,302911° | -41,152231° | 10/01/2022 15:37:02 |
| 027 | Elemento ferroso remachado | -63,30281° | -41,152284° | 10/01/2022 15:39:35 |
| 028 | Flejes metálicos de un metro de longitud, remaches visibles, conjunto de tres partes | -63,300757° | -41,152879° | 10/01/2022 16:02:33 |
| 029 | Fragmento ferroso indeterminado | -63,300481° | -41,152945° | 10/01/2022 16:07:18 |
| 030 | Estructura metálica masiva, formada por 6 cuadernas, parte de chapa del forro y otros elementos, remachada. | -63,300391° | -41,15302° | 10/01/2022 16:08:09 |
| 031 | Conjunto material ferroso indeterminado (tres partes) | -63,300328° | -41,153045° | 10/01/2022 17:03:29 |
| 032 | Fleje metálico sin detalles | -63,300308° | -41,153081° | 10/01/2022 17:04:56 |
| 033 | Cuaderna remachada y chapa asociada, en el conjunto se ven 2 fragmentos más chicos y un tercero largo. | -63,300206° | -41,153057° | 10/01/2022 17:05:53 |
| 034 | Elemento ferroso chapa | -63,300101° | -41,153111° | 10/01/2022 17:09:29 |
| 035 | Perfil L sin orificios, cubierto casi por completo de organismos incrustantes. | -63,300068° | -41,153139° | 10/01/2022 17:10:27 |
| 036 | Fragmentos de chapas | -63,299877° | -41,153158° | 10/01/2022 17:13:54 |
| 037 | Fragmentos de perfilería con orificios para remaches | -63,299828° | -41,153176° | 10/01/2022 17:15:40 |
| 038 | Fleje de chapa | -63,299719° | -41,153178° | 10/01/2022 17:19:31 |

| | | | | |
|------------|---------------------------------|-------------|-------------|------------------------|
| 039 | Fleje de chapa remachado | -63,298589° | -41,153446° | 10/01/2022 17:24:22 |
| 040 | Chapa/cuaderna/fleje | -63,297922° | -41,153642° | 10/01/2022 17:31:27 |
| 041 | ¿Fragmento de chapa y cuaderna? | -63,296987° | -41,15391° | 10/01/2022 17:36:31 |
| 042 | ¿Cuaderna? | -63,296144° | -41,153963° | 10/01/2022 17:39:46 |

Debemos mencionar que estos restos se encuentran en un entorno de alta energía y las variables relacionadas con la ocurrencia de sudestadas y otros fenómenos climáticos modifican constantemente las condiciones de sedimentación que actúan sobre los mismos (Figuras 27, 28 y 29). Una nueva visita al sitio a los diez días de la primera, mostró un entorno significativamente distinto, con artefactos casi cubiertos por sedimentos y otros destapados con mayor visibilidad. Otra situación que se presenta en torno a este sitio arqueológico, es la posibilidad relativamente fácil de acceder y remover a voluntad parte de los restos; tal vez el ejemplo más rotundo fue la extracción conocida de parte de la estructura de propulsión, hélices y ejes asociados que actualmente se encuentran entre El Cóndor y Viedma y que mencionáramos en la entrevista al Sr Carlos Pazos.



Figura 27: Restos arqueológicos en Bahía Rosas: en primer cuadro, vista general de los restos con detalles del casco y cuadernas.



Figura 28: Caldera, hélice y molinete del *Ludovico* (Bahía Rosas)



Figura 29: Componentes de motor, bits y estructura del casco del naufragio

Como parte de los trabajos de relevamiento se registraron las medidas de las principales piezas diagnósticas de la embarcación que fue posible observar en el área relevada (Figuras 30 y 31).

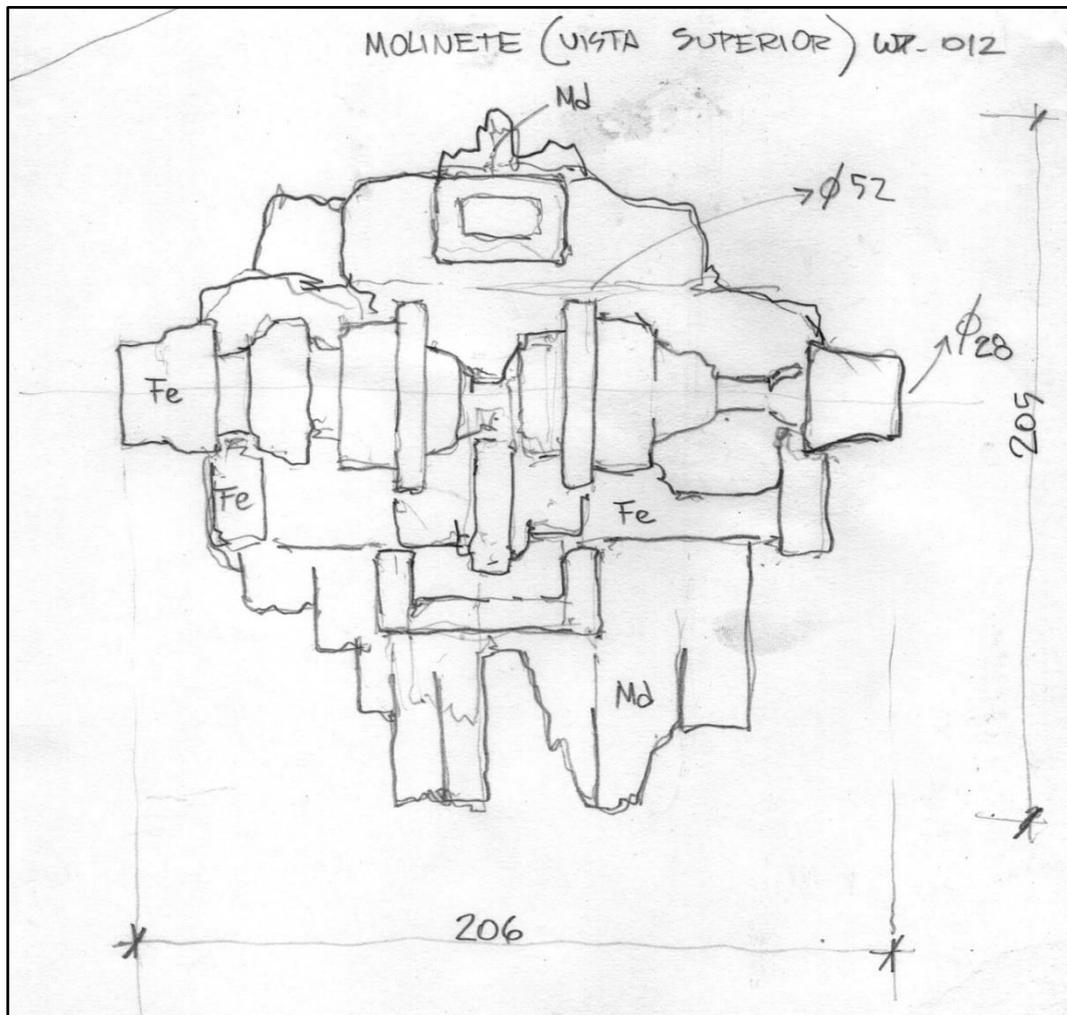


Figura 30: Croquis del molinete del *Ludovico* (C.Murray)

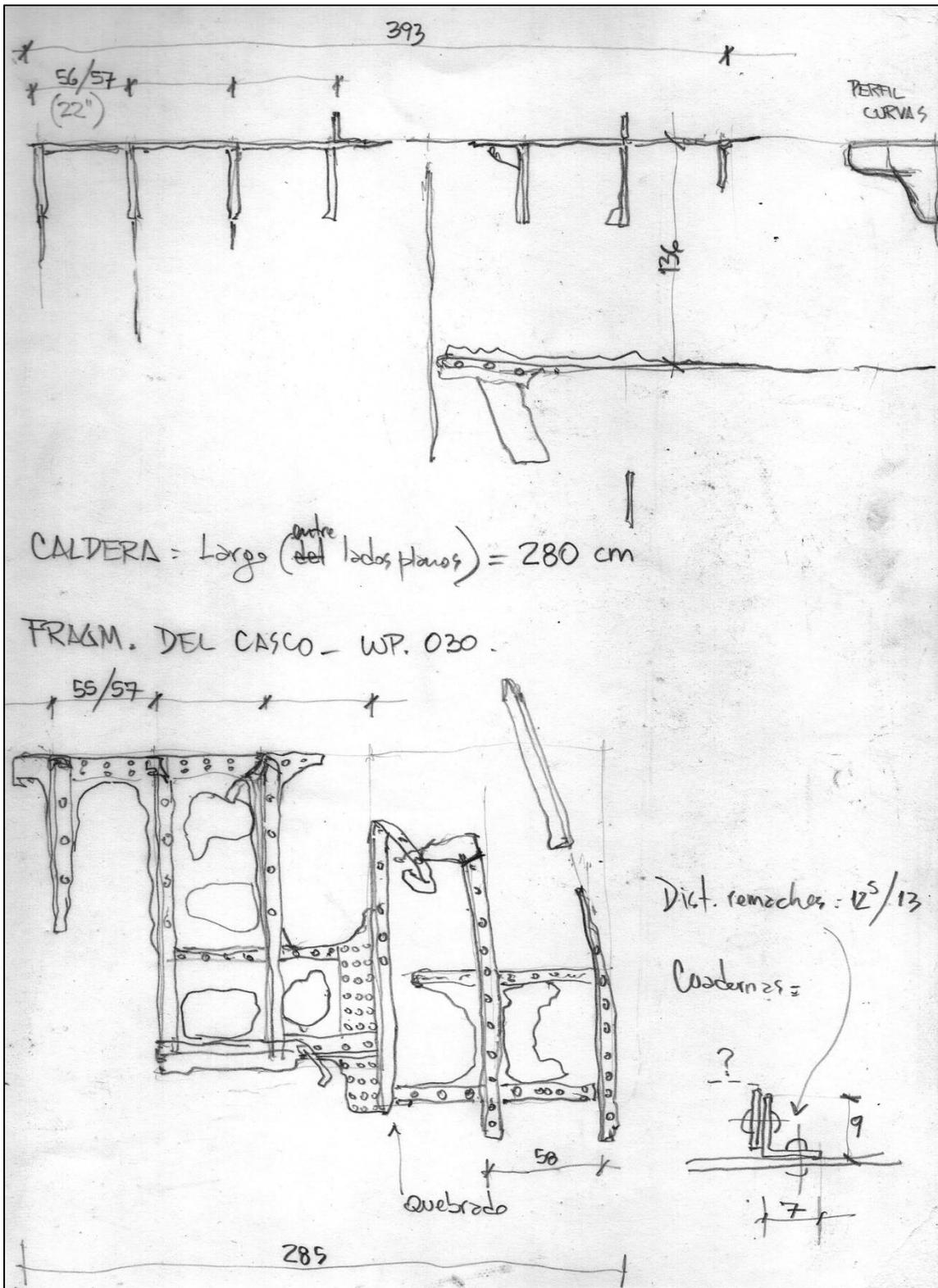


Figura 31: Restos estructurales del casco en Bahía Rosas. (Croquis C. Murray)

Restos estructurales del vapor Ludovico expuestos en El Cóndor y en colecciones privadas en Viedma

Otro de los restos estructurales asociados a la ocurrencia de naufragios en las cercanías y desplazados de su localización original está representado por los restos metálicos de codaste, parte de la pata (cortada) un eje y una de las dos hélices del vapor Ludovico. El material que los compone es de hierro/acero y tiene adheridos restos visibles de organismos incrustantes, salvo por una pequeña parte del paso de hélice que se observa construida en aleación de cobre (probablemente bronce); en algunos sectores se conservan fragmentos de planchas metálicas con remaches; la hélice de 4 palas presenta solo una de ellas, casi completa.

Concertamos una entrevista personal con el Sr. Carlos Pazos, vecino de la zona, quien años atrás fue el responsable de la maniobra de extracción de parte de los restos del vapor naufragado en Bahía Rosas. De acuerdo a su relato, los motivos que guiaron esta acción concluirían con la exhibición pública de los restos en la zona de El Cóndor, objetivo que hasta el día de hoy no se logró de manera satisfactoria ya que la mitad de los restos están mal emplazados aquí (Figuras 32 y 33) y la otra mitad en un galpón particular sin un destino claro.

El Sr. Pazos nos dio acceso a fotografías originales de toda la maniobra de remoción, corte y extracción de los restos arqueológicos para su traslado y nos brindó la posibilidad de registrar en campo la mitad de los restos del *Ludovico* que se encuentran en un galpón de su propiedad.

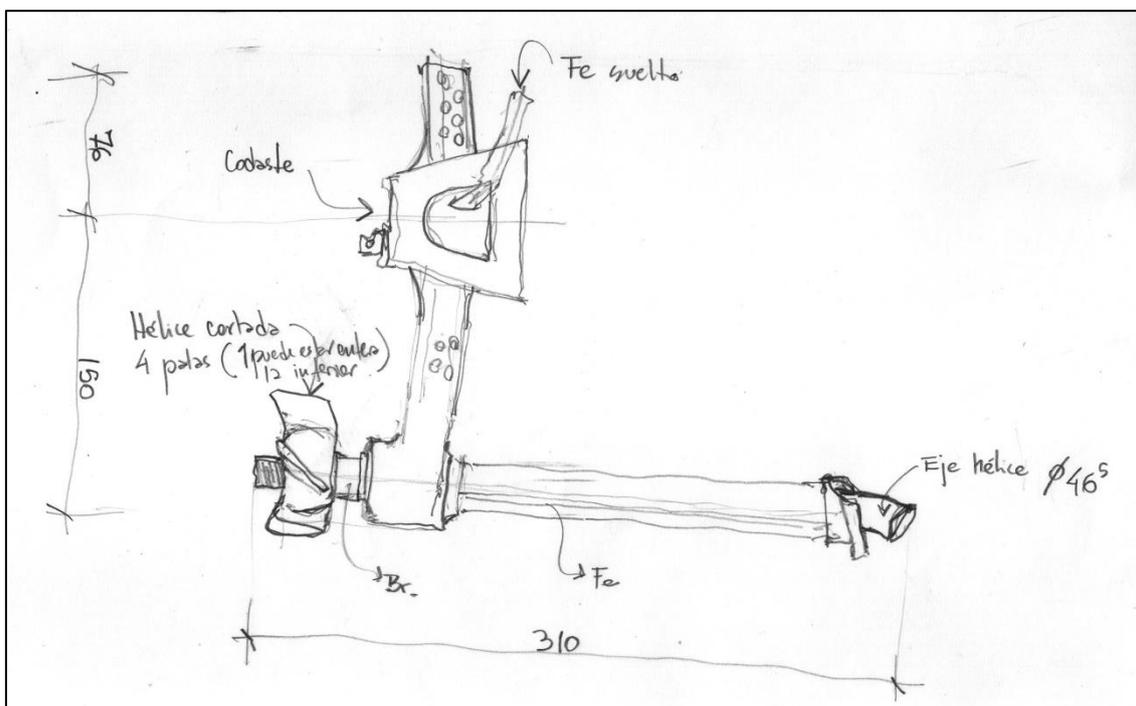


Figura 32: Restos estructurales del *Ludovico* ubicados en la plazoleta costera de El Cóndor
Croquis: C.Murray

El estado de conservación en general es malo, con pérdida importante de masa ferrosa. Los mismos se encuentran en una pequeña plazoleta donde está implantada una antena repetidora, a la intemperie y sin posibilidad de circulación peatonal, por lo que en las recomendaciones de este informe sugerimos su traslado a un lugar más apropiado (Figura 33).



Figura 33: Registrando parte de Codaste, Eje y Hélice del *Ludovico* ubicados en la plazoleta de El Cóndor

El vapor en cuestión presentaba un sistema de doble hélice que fue cortado *ex profeso* antes de su traslado; en el galpón donde se encuentran estos restos se registró el otro eje y una hélice que en conjunto presentan un mejor estado de conservación general, con tres de sus palas bien conservadas (Figuras 34 y 35).



Figura 34: Eje y hélice del naufragio del *Ludovico*

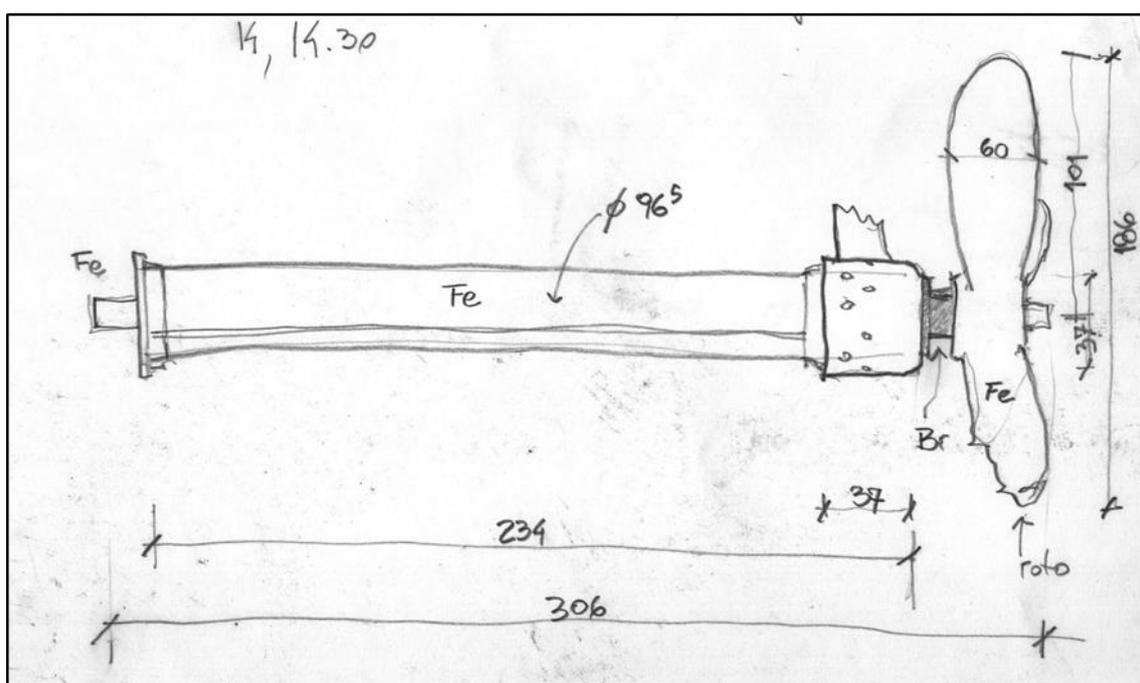


Figura 35: Restos estructurales del *Ludovico* dispuestos en una propiedad particular.

Croquis C.Murray

Otro de los artefactos relacionados con este naufragio surgió a través de una entrevista con el Sr Enrique Inda, quien nos recibió en una propiedad cercana a El Cóndor para mostrarnos y posibilitar el registro de un conjunto de piezas de hierro correspondiente a parte de los candeleros (baranda) del naufragio del *Ludovico* (Figura 36).



Figura 36: Parte del candelero atribuido al vapor *Ludovico*

Una entrevista con el Sr Félix Sabatella, vecino de la localidad de El Cóndor, nos brindó variada información sobre artefactos encontrados en la localidad de Patagones, menciones sobre hallazgos en Caleta de los Loros y el registro de un fragmento de un artefacto de bronce que posiblemente corresponda con un ojo de buey, que el mismo Sabatella refiere como proveniente del vapor *Ludovico* (Figura 37).



Figura 37: Fragmento del marco de un ojo de buey (C. Sabatella. Foto: Bianca Minichelli)

Otro dato importante sobre artefactos del *Ludovico* trasladados a El Cóndor que aportó el Sr Iglesias, es el relativo a la presencia de restos de los barriles de madera (que no se conservaron) usados para transportar cemento. Los mismos se encuentran en el predio conocido como *Las Casitas* en esta localidad y provendrían del naufragio entre cuya carga se encontraban estos barriles. Este relato es congruente con el registro fotográfico histórico de la playa donde varó el *Ludovico*, que muestra un casco naufragado junto a numerosos barriles dispersos en la arena (Figura 38). En uno de los barriles registrados se puede apreciar la impronta que dejaron las duelas de madera en el cemento (Figura 39).



Figura 38: Naufragio del *Ludovico* con los barriles de cemento dispersos en la playa
Archivo General de la Nación: Departamento de Fotografía



Figura 39: Detalle de los barriles provenientes del Ludovico

Existe otra mención, aunque muy vaga, sobre otro naufragio en la zona de Bahía Rosas. Forma parte de los archivos digitales sobre naufragios de Histarmar, donde se menciona el naufragio del *Petrel*, un barco remolcador con casco de acero que perteneció a la Armada Argentina. Tenía una eslora de 16,50 metros y estaba propulsado por una máquina alternativa a vapor de 80 HP. En el año 1929, se hundió en Carmen de Patagones y es reflotado. Posteriormente, se vuelve a hundir en Bahía de las Rosas.

Bajada Echandi

El recorrido por esta zona reveló restos arqueológicos de caracteres históricos muy perturbados, asociados a la antigua presencia de una casa de pescadores sobre el acantilado; no observamos otro tipo de restos.

Área Natural Protegida Caleta De Los Loros/Punta Mejillón/Pozo Salado

Dedicamos los días de trabajo en el Área Natural Protegida a recorrer parte de la misma, mantener entrevistas personales con pobladores del lugar y personal de los Guardas Ambientales que conocen la zona; nuestra intención era ubicar los restos de un naufragio del que se han extraído materiales de variada naturaleza. Nos acompañó en el inicio de estos relevamientos el Sr Pedro Pedersen, quien conoce de primera mano la zona donde se ubican los restos ya que, siendo muy joven, acompañó a su padre y otras personas como testigo en una maniobra de extracción de la gran olla de hierro que se encuentra hoy en el patio del Museo Histórico Municipal de San Antonio Oeste.

Existen variados relatos orales que refieren la extracción de materiales del barco naufragado. Entre las menciones de interés, pudimos registrar personalmente esta gran olla que perteneciera a la embarcación; fragmentos de una cadena y una curva de hierro provenientes del naufragio que se encontraban en un campo de la Familia Nazabal y un reloj de bolsillo en posesión de la misma familia, que fuera extraído hace muchos años del mismo sitio.

Caleta de los Loros

En un gran número de testimonios orales y en bancos de datos como la citada página de Histarmar, se menciona la presencia de un “velero” naufragado en la zona de Caleta de los Loros: *ballenero*, *velero inglés*, *lobero norteamericano* son algunos de los términos que se utilizan para describirlo. A este se lo ubica temporalmente hacia fines del siglo XIX y se lo conoce bajo una serie de nombres muy parecidos, según la fuente consultada: *Mary Jane*, *Eliza Jane*, *Anne Mary*. Este naufragio ha sufrido la extracción indiscriminada de material a lo largo de muchos años, hasta su cobertura total, debido a la dinámica sedimentaria de la caleta. Cabe aclarar que la designación del naufragio como *Mary Jane* no tiene razones de peso por el momento y se basa en la mención (no demostrada) sobre la existencia de un fragmento recuperado del naufragio que llevaría dicho nombre.

Aunque poco o nada se sabe de las circunstancias que llevaron a su hundimiento, la presencia del naufragio en esta zona se conoce desde hace muchos años y los relatos sobre distintos episodios de extracción de materiales son numerosos. Entre estos eventos, de la única que hay un registro visual es de la “expedición” organizada por vecinos y algunos funcionarios oficiales interesados en recuperar materiales del mismo; además de fotos particulares (gentileza de Sebastián Leal, figura 40), se publicaron algunas más en una nota del semanario *Siete Días* en la década de 1970, que desarrollara el periodista Roberto Vacca. En esta nota se ven distintos objetos arqueológicos y una descripción somera, en algún caso errónea, de los mismos.



Figura 40: El Sr. Leal posando junto a la olla de ballenero recuperada del pecio (gentileza Sebastián Leal)

Según los registros de una entrevista personal que efectuara el Sr Pedersen a uno de los integrantes de la expedición, tenemos constancia que participaron de la misma los siguientes integrantes: Roberto Vacca (periodista de la revista *Siete Días*), Sr Rojas (fotógrafo de la revista) y los Vecinos de San Antonio Oeste: “Yayo” Leal, Jorge Denughes, Alejandro Izco, Emilio Kanje, Arnoldo Falcoff (buzo profesional del Instituto de Biología Marina de San Antonio Oeste), “Cato” Rojas (buzo aficionado), Juan Domingo Navarrete y padre (pescadores), Rubén Centeno (pescador), Omar Madariaga (Prefectura Naval Argentina), además de ambos Pedersen.

Resulta interesante cotejar la información que se conserva (escrita u oral) sobre los hallazgos de la misma con otros testimonios de vecinos. En algunos casos, se repiten las menciones sobre ciertos artefactos recuperados de los que desconocemos su paradero actual o que tal vez no se conservaron (Tabla 5).

Tabla 5: Síntesis de entrevistas realizadas en Caleta de los Loros/Pozo Salado/Punta Mejillón

| Entrevistas | | |
|---|---------------------------------|---|
| Lugar | Nombre del entrevistado | Principales datos aportados |
| Caleta de los Loros/Pozo Salado/Punta Mejillón | María Nazábal | Entrevistada en camino a este sector del área de estudio- Informó sobre sus propios recuerdos y derivó la consulta a sus hermanos- Mencionó video de Miguel Roa que entrevistó a su padre |
| | Lelio Nazábal y Carlos Pailemán | Mención de hallazgos y rescates de piezas (herramientas, cadenas, morsa, anillos, huesos, traca, entre otros elementos)- Mención a la olla rescatada en el lugar y que se encuentra en San Antonio- Registro de objetos |
| | Pedro Pedersen | Información sobre hallazgos y rescates en este sector del área de estudio- Participó del rescate de la olla que se encuentra en el museo de San Antonio |
| | Graciela Nazábal | Entrevista telefónica por COVID- Registro fotográfico de un reloj proveniente de este sector del área de estudio |

Testigo presencial del evento de extracción de materiales en su niñez, el Sr. Pedersen ha seguido interesado en el sitio y revisitado el lugar con frecuencia para ubicar elementos del naufragio; hace algunos años se comunicó con profesionales del PROAS-INAPL para brindar la información recolectada, así como las coordenadas que él tomó para referir la ubicación que recuerda de los restos. La Dra. Mónica Grosso lo asesoró sobre el registro de datos obtenidos a través de entrevistas con informantes, el relevamiento de materiales extraídos en las expediciones previas y la protección de eventuales materiales que pudiesen encontrarse con posterioridad.

Basados en la información aportada por los testigos que alguna vez observaron el pecio, entre los que se cuenta Pedersen, realizamos una serie de prospecciones centradas en una zona amplia en torno a los puntos referidos como posibles contenedores de restos. Recorrimos el área completando una serie de transectas a pie, de las que participaron seis personas, sin hallazgos arqueológicos de ninguna clase (Figuras 41 y 42).



Figura 41: Recorrido de transectas en Caleta de los Loros



Figura 42: Topografía de Caleta de los Loros; cursos de agua y bancos de sedimentos

Asimismo, recorrimos un tramo de la actual línea superior de la caleta, donde se acumula la resaca de las mareas, sin resultados positivos; estas transectas de prospección se registraron mediante GPS (Tabla 6). Durante el

recorrido de las mismas fue posible ubicar un antiguo pozo de agua que mencionara el Sr. Pedersen como utilizado para las enfilaciones (Figura 43).



Figura 43: Sector de Caleta de los Loros. El punto rojo indica la localización del pozo de agua registrado en el área; los puntos verdes señalan los lugares en los que, de acuerdo con testimonios de vecinos de la localidad, se encontraron materiales arqueológicos. La línea celeste punteada señala el recorrido de la prospección realizada.

Tabla 6: Punto de localización del pozo de agua

| CODIGO | DESCRIPCION | LONGITUD | LATITUD | FECHA Y HORA |
|--------|---|-------------|------------|------------------------|
| 044 | Antiguo pozo de agua indicado por Pedro Pedersen y otros (referencia para enfilar). | -64,076556° | -41,02663° | 16/01/2022 18:04:36 |

Entre los datos confirmados sobre hallazgos en relación a este pecio accedimos a los registros de una pieza que relevó hace algunos años el Sr Pedersen; La dinámica sedimentaria le permitió en esa ocasión proceder al relevamiento detallado de una pieza estructural de madera, posiblemente una traca de la embarcación que actualmente no es posible ver en superficie pero para la que se cuenta con un registro de sus principales dimensiones y rasgos, realizado por aquel en el año 2014 (Figura 44).

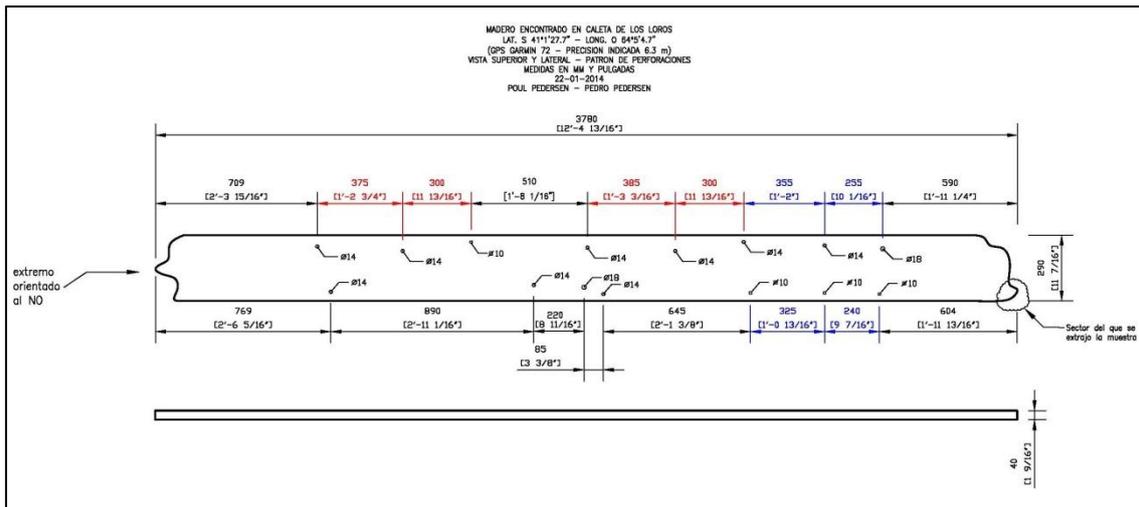


Figura 44: Traca del forro del naufragio ubicado en Caleta de los Loros
Croquis: P. Pedersen

En una comunicación personal sobre este hallazgo, el Sr Pedersen menciona que los orificios de la traca coinciden con las medidas de los clavos recuperados por su padre años antes y que en esta ocasión pudimos registrar nosotros. Siguiendo las recomendaciones brindadas por profesionales del PROAS en ocasión de ese hallazgo, el Sr Pedersen enterró por completo la tabla en el mismo sector y nos suministró las coordenadas de GPS.

Pedersen relata entre sus recuerdos de las visitas al sitio y sus charlas con los protagonistas de la “expedición” que fueron responsables de las extracciones, la presencia o mención de los siguientes materiales:

- Un poste (¿mástil?) De madera con anillos de hierro al que amarraban embarcaciones que sobresalía más de dos metros del lecho; estima un diámetro de 50 a 60 cm basado en la dificultad para atarse al mismo en maniobras de amarres de embarcaciones menores (dato que se repite en otras entrevistas como la del Sr. Félix Sabatella);
- Restos óseos humanos bajo la olla recuperada, asociados a un zapato de cuero (entrevista a Rubén Centeno, participante de esa expedición).
- Un zapato que él mismo observó sin restos óseos asociados;
- Varios anillos con corazones o formas de diamantes;
- Barriles pequeños con tapa de bronce y un contenido de polvo negruzco que asocian a la presencia de pólvora;
- Gran cantidad de esferas de metal de 1 cm. De diámetro que sostienen eran de acero (podría tratarse de algún tipo de munición para armas de puño según el diámetro, pero el material en que se fundían los proyectiles era plomo);
- Un reloj;
- Candados de bronce con la inscripción VR (¿Victoria Regina?).

Además de estos datos, el Sr. Pedersen nos facilitó para su registro un par de clavos de cobre recuperados de la zona por su padre, junto a la olla; se trata de dos ejemplares de distinto tamaño en buen estado de conservación:

Clavo de aleación de cobre 1 (Figura 45): es el más grande de los clavos, de sección cuadrangular y cabeza tronco-piramidal. Está incompleto (le falta la punta). La forma y dimensiones son compatibles con los clavos que se utilizaban, entre otras cosas, para fijar las tablas del forro externo a las cuadernas.



Figura 45: Clavo de aleación de cobre de Caleta de los Loros

Clavo de aleación de cobre 2 (Figura 46): el más pequeño de los clavos, con cuerpo tronco-piramidal y cabeza redondeada, en buen estado de conservación; su forma y tamaño es compatible con las tachuelas utilizadas para fijar al casco las planchas del revestimiento de metal (de cobre o aleación de cobre). Este sistema se introduce hacia el último tercio del siglo XVIII en las armadas y marinas mercantes europeas, extendiéndose a otras partes a lo largo de la siguiente centuria (ver, por ejemplo, Ciarlo 2017 y la bibliografía allí citada).



Figura 46: Tachuela de aleación de cobre. Caleta de los Loros.

Otro de los pobladores originales de Caleta de los Loros con los que mantuvimos varias entrevistas personales, el Sr. Lelio Nazabal, nos brindó valiosa información sobre sus recuerdos del naufragio y datos relacionados con el mismo.

Resulta interesante que el relato construido alrededor de este naufragio por distintos testigos que no tienen relación entre sí, presenta varias similitudes en las descripciones de los artefactos observados. Es particularmente útil para el caso de algunos artefactos de los cuales no se conservan ejemplares (o nosotros no pudimos acceder a ellos), pero se repiten en varios informantes. Un ejemplo de esto es la presencia de una cantidad importante de anillos decorados con un corazón; son mencionados como recuperados entre los restos del naufragio y descritos por varios vecinos que coinciden en sus atributos principales: manufactura sencilla, baratos, hechos de “oro peruano”.

Una visita a una chacra en las cercanías de la caleta, a la que accedimos gracias al Sr Nazabal, nos permitió registrar dos artefactos que de acuerdo con su testimonio fueron extraídos por su padre del naufragio de Caleta de los Loros:

La primera de ellas se trata de una pieza de hierro, robusta y con forma de L (Figura 47). Posee dos orificios pasantes para clavazón en su brazo más corto y uno en el otro brazo. Este último posee además una argolla o cáncamo de hierro. Su forma y características permiten identificarla preliminarmente como una de las curvas verticales que se utilizaban en barcos balleneros del siglo XIX y principios del XX para sostener lateralmente la estructura de ladrillos de los fogones (*try-works*) en los que se fundía la grasa de las ballenas para obtener el aceite.

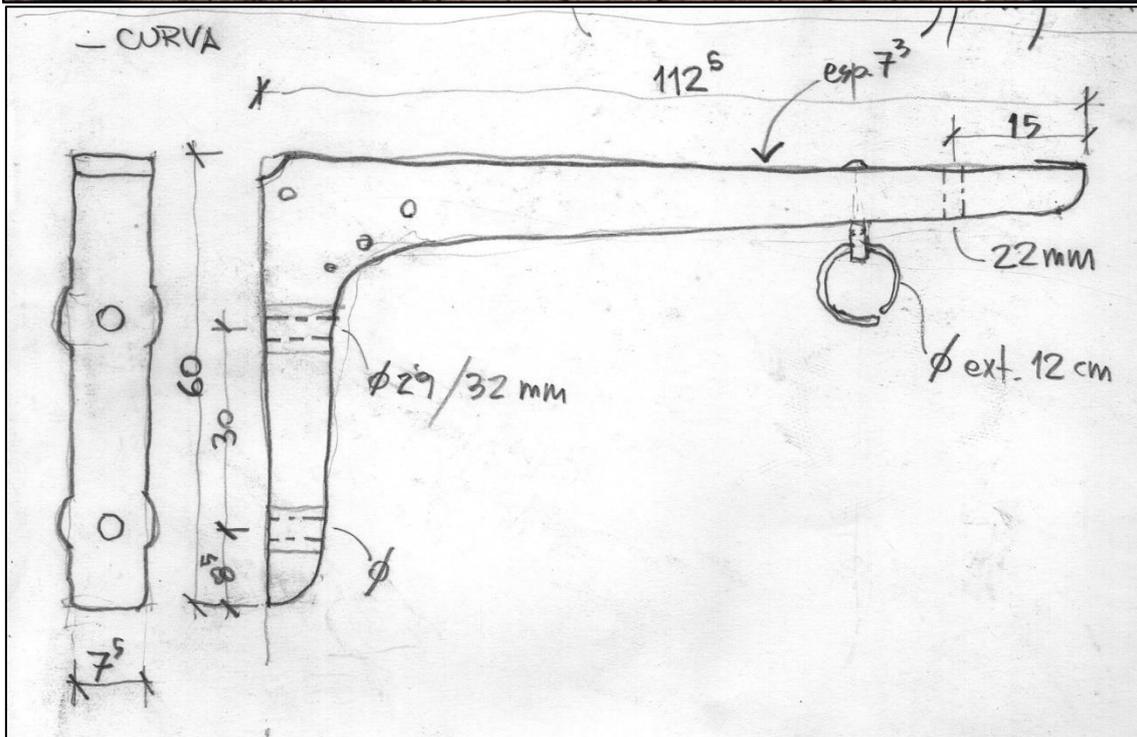


Figura 47: Foto y croquis de la curva de hierro. Croquis C. Murray.

En la figura 48 puede observarse un par de estas piezas en posición funcional, además de su relación de cercanía con las ollas utilizadas por los barcos balleneros a bordo, alojadas en el interior del fogón de ladrillos. Cabe recordar aquí la extracción de una olla similar del pecio, que se encuentra en el museo de San Antonio, a la que nos hemos referido en otro apartado. La

presencia de estos dos elementos sugiere que la embarcación representada en el sitio era un ballenero.



Figura 48: Par de curvas de hierro en posición funcional (a la derecha de la estructura de cocina). Foto: New Bedford Whaling Museum

El otro artefacto está representado por un tramo de cadena compuesta por seis eslabones visibles (puede haber más enterrados). Los eslabones poseen contrete. Sus dimensiones sugieren que se trata de parte de un cable de ancla de una embarcación de tamaño mediano. La pieza de hierro presenta signos de corrosión avanzada, visibles a ojo desnudo a nivel superficial (Figura 49).

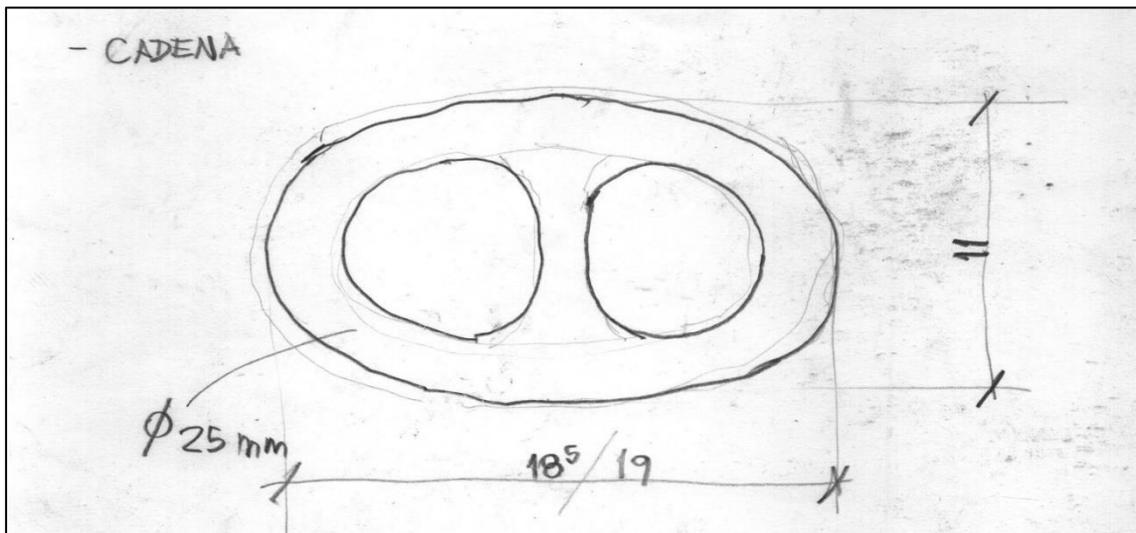


Figura 49: Detalles de un eslabón del fragmento de cadena. Croquis C.Murray

Otro de los aportes del Sr Nazabal fue la referencia en el terreno de un sector donde se hallaron restos humanos que él describió “como de cristianos” desestimando la posibilidad de que se tratara de un entierro aborigen (Tabla 7). Según él, estos restos tendrían algún tipo de relación con el naufragio; esta no es la única mención a la presencia de restos óseos en el marco del naufragio de Caleta de los Loros. Con base en esta información, realizamos una prospección visual por la zona, sin detectar ninguna clase de hallazgos, aunque tomamos las coordenadas para un eventual estudio posterior.

Tabla 7: Punto de localización del enterratorio referido por Lelio Nazabal

| CÓDIGO | DESCRIPCIÓN | LONGITUD | LATITUD | FECHA Y HORA |
|--------|---|-----------|-------------|------------------------|
| 047 | Punto referido por Lelio Nazabal como enterratorio; se ven lascas en la superficie cercana. | -64,0659° | -41,006584° | 17/01/2022 13:17:38 |

Otra integrante de la familia Nazabal, Graciela, nos permitió registrar un reloj de bolsillo que según su relato ella misma extrajo del naufragio durante su niñez (Figura 50). Lo recuperó cubierto completamente por concreciones que limpió mecánicamente guiada por su padre hasta dar con el mecanismo. Debido a que no se le practicó ninguna clase de tratamiento de conservación desde su extracción, la pieza presenta los engranajes internos oxidados, aunque todavía es posible observar algunos datos grabados en las tapas, hechas en un metal no ferroso.



Figura 50: Imágenes del reloj de bolsillo: detalle de los engranajes e inscripciones

Con los datos que figuran en el mecanismo fue posible estimar una cronología aproximada y un origen para el mismo; puede tratarse de la marca suiza **M.J. TOBIAS**, copia de la prestigiosa marca de relojes inglesa **M.I. TOBIAS**, fabricados hacia mitad del siglo XIX.

Olla de ballenero expuesta en el Museo Histórico Municipal de San Antonio Oeste

Uno de los artefactos con gran valor patrimonial que procede del mismo naufragio de Caleta de los Loros está representado por una gran olla de hierro del tipo usado en embarcaciones balleneras (Figura 51). Luego de una extracción asistemática en la década de 1970 la misma se trasladó hacia San Antonio Oeste, a las dependencias del museo histórico local. Esta olla fue relevada en el año 2014 por el equipo del PROAS-INAPL y en función de un requerimiento de la Dirección del Museo de ese momento, se envió un informe sobre el estado y las recomendaciones para su conservación (Grosso 2014, Ammirati 2014). En este artefacto todavía se pueden apreciar rasgos constructivos específicos de esta tipología, como las dos caras planas que permiten la ubicación de dos o hasta tres ollas adyacentes en las cubiertas de

los balleneros. Esto brinda un punto de apoyo y equilibrio mayor para artefactos tan voluminosos.



Figura 51: Olla de ballenero procedente de Caleta de los Loros
Museo Histórico Municipal de San Antonio Oeste

En la figura 52 se aprecian dos ejemplares dispuestos de esta manera, a bordo de una embarcación ballenera.



Figura 52: Fotografía de una embarcación ballenera. New Bedford Whaling Museum.

Existen en nuestro país pocos ejemplares como este de los que se conozca su procedencia. En relación a su estado, tenemos que comentar que la actual exposición a la intemperie (el edificio principal del museo se incendió en septiembre de 2019) y la acumulación de restos orgánicos en su interior por la caída de hojas y ramas de los árboles cercanos está provocando un deterioro notable en su conservación. Además, hemos registrado nuevos orificios en el metal y pérdida de masa importante en las paredes de la misma.

San Antonio Oeste

La bahía de San Antonio y su puerto, a pesar de encontrarse equidistante entre los emplazamientos de Valdez y Patagones, presenta algunas características que los navegantes evitaban como amplias mareas y bancos de arena.

Tabla 8: Entrevistas en San Antonio Este, Oeste y Las Grutas

| Entrevistas | | |
|---|--------------------------|--|
| Lugar | Nombre del entrevistado | Principales datos aportados |
| Puerto San Antonio Este/ San Antonio Oeste/ Las Grutas | Claudio Barbieri | Información sobre naufragios actuales en este sector del área de estudio- Información sobre otros posibles informantes |
| | Sebastián Leal | Recuerdos transmitidos por su padre/fotografías |
| | Mirta Carbajal | Información sobre otros informantes- Registro de pieza en su poder, regalada a su marido por buzo Tony Brochado- |
| | Raúl González | Entrevista telefónica/ datos varios SAO |
| | Quinino Sáenz (pescador) | Entrevista telefónica/ datos varios SAO |
| | Prefecto Pablo Hernández | Información sobre referentes del conocimiento histórico de este sector del área de estudio- Información sobre posibles informantes para el próximo sector a trabajar en la segunda etapa |

En la localidad de San Antonio Oeste entrevistamos a la Sra. Mirta Carbajal, cuya vida estuvo ligada a la cultura marítima, siendo además esposa e hija de marinos. Preside la Fundación Inalafquen. Nos facilitó el acceso a una pieza de madera estructural proveniente de un naufragio que le fuera cedida a su esposo por el buzo local Tony Brochado hace varios años (Figura 53). Se trata de restos de madera con signos acentuados de desgaste y abrasión mecánica; puede ser un fragmento de cuaderna que cubrieron con barniz actual; se observan pernos de cobre con desgaste y fragmentos de cabillas de madera.

Si bien intentamos contactar al Sr. Brochado para obtener más datos sobre la procedencia del mismo, lamentablemente no fue posible comunicarnos.



Figura 53: Fragmento de madera correspondiente a una posible cuaderna con perno de aleación de cobre y cabillas de madera

En las costas de San Antonio Oeste, recorrimos también el conjunto de barcos varados en el paseo costero y que funcionan como un polo importante de atracción turística (Figura 54).



Figura 54: Embarcaciones con potencial valor patrimonial, abandonadas en el paseo costero de la localidad

Entre ellos se encuentran algunos ejemplares de embarcaciones menores con sistemas de construcción de interés. Un ejemplo de esto son los restos de la lancha pesquera que lleva el nombre *Tenor Beniamino Gigli* (en honor al músico italiano) y que se encuentra en un franco proceso de vandalización debido a la falta de cuidados (Figura 55). Si bien estos barcos no entran bajo la esfera legal de protección porque no superan una antigüedad de 100 años, deberían ser objeto de conservación para las generaciones venideras ya que son excelentes ejemplos de embarcaciones construidas para el uso marítimo-costero.

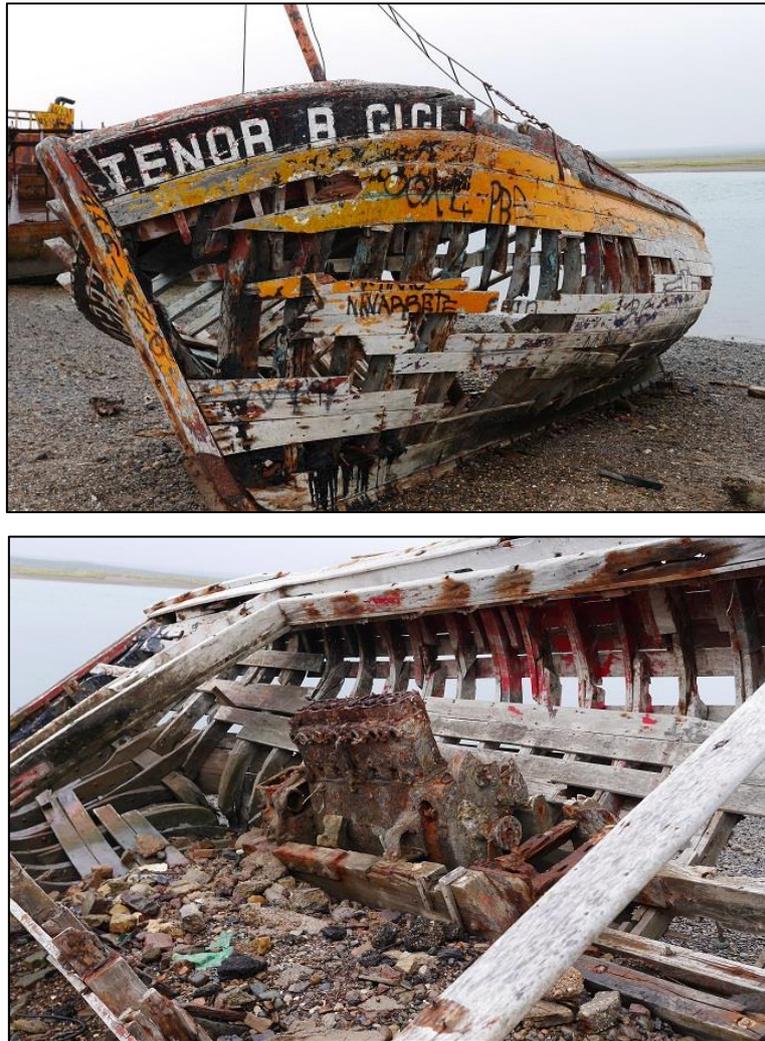


Figura 55: Barca *Tenor Beniamino Gigli*.

Otro elemento presente en la zona de San Antonio que posee valor patrimonial es el ancla de hierro forjado que se expone en la puerta de un bar, para la que lamentablemente no disponemos de datos de procedencia (Figura 56). En este caso, podemos apreciar la presencia del arganeo (anilla) que de manera usual se relaciona con el uso de cabos y un cepo recto de metal que podría indicar una fecha de fabricación aproximada hacia la primera mitad del siglo XIX.



Figura 56: Ancla forjada del siglo XIX

Durante el relevamiento del tramo de costa entre San Antonio Oeste y las playas de Orengo y Vintter, registramos un anclote en la casa de la familia Batista, que la recuperó en las cercanías de un médano. Se trata de un anclote menor del patrón Almirantazgo, con cepo rebatible, del tipo utilizado por embarcaciones menores de pesca o chalupas (Figura 57 y Tabla 9). En cuanto a su temporalidad, este tipo de piezas fueron ampliamente utilizadas a lo largo de gran parte del siglo XIX (ver Curryer 1999; Ciarlo 2019; y los estudios allí citados, para más información sobre el desarrollo, fabricación y uso de anclas modernas).



Figura 57: Anclote de hierro forjado con cepo móvil

Tabla 9: Área de hallazgo de anclote por la familia Batista

| CÓDIGO | DESCRIPCIÓN | LONGITUD | LATITUD | FECHA Y HORA |
|--------|--|-------------|-------------|------------------------|
| 049 | Área del hallazgo del anclote. Familia Batista. | -64,616227° | -40,847822° | 19/01/2022 13:01:01 |

En el acceso a la playa conocida como Punta Perdices, sobre una de las orillas, se observan los restos de pilotes cortados de un antiguo muelle de la Prefectura Naval Argentina (PNA) (Figura 58 y tabla 10).



Figura 58: Restos del antiguo muelle de la PNA

Tabla 10: Localización del antiguo muelle de Prefectura

| CÓDIGO | DESCRIPCIÓN | LONGITUD | LATITUD | FECHA Y HORA |
|--------|---|-------------|-------------|------------------------|
| 048 | Restos de antiguo muelle San Antonio Este; se observan seis postes en la playa. | -64,869847° | -40,792923° | 18/01/2022 19:18:20 |

Un párrafo aparte merecen los artefactos dispuestos en el patio del Museo Histórico de San Antonio Oeste, que sufrió un incendio hace unos años y está en proceso de reconstrucción en otro emplazamiento; no obstante, a la fecha estos dos elementos de valor patrimonial están expuestos a la intemperie sin los recaudos pertinentes. El primero de ellos está representado por la olla de ballenero procedente del naufragio de Caleta de los Loros descrita previamente, y el segundo artefacto es un ancla de tipo Almirantazgo, con cepo rebatible; esta corresponde a una tipología en uso desde mediados del siglo XIX (Figura 59). Fabricada en hierro mediante la técnica de forjado, evidencia signos fuertes de corrosión. Se observa la presencia de un grillete en lugar de arganeo, lo que se asocia al uso de cadenas en lugar de cabos para fijarla a la embarcación.



Figura 59: Ancla del Museo Histórico Municipal de San Antonio Oeste

Relevamientos por el Camino de los Pulperos desde Las Grutas a El Fuerte

Además de estas actividades, la costa rionegrina en gran parte de este tramo fue testigo de la explotación de un recurso que es el sustento de una forma

de organización social que subsiste desde los primeros años del siglo XX: el pulpero. Esta actividad consiste en la recolección de mariscos y pulpos en gran parte del intermareal; la misma se practica de manera artesanal, en determinados meses del año, en que los pulperos se trasladan a lo largo de casi 180 km de costa y transitan parte de lo que se conocía como el antiguo “Camino Real”. Este término fue acuñado para describir la senda que comunicaba en épocas de la Colonia a los fuertes de Carmen de Patagones, en el Río Negro, y San José, en Península Valdés, a través de un territorio habitado por distintas poblaciones indígenas.

Se trata de una actividad basada en la experiencia y en la observación, que consiste en la recolección de una variedad de pulpo con la ayuda de un gancho sencillo de metal durante la recorrida a pie por la zona de restingas. Según los registros históricos de esta actividad, a partir de 1920 se distribuían familias a lo largo de este camino conformando unidades de recolección organizadas en “riales” y alojándose en construcciones muy precarias a manera de refugio llamadas “enramadas”, construidas con distintas variedades de arbustos y cuyos restos aún permanecen y son reutilizados. Además, utilizaban construcciones auxiliares como la “cama” para conservar los pulpos frescos hasta su transporte para la comercialización. Según los datos publicados en *La Zona Costera Patagónica: pesca y conservación* (Zaixso 2015), el registro de capturas de pulpo en el Golfo San Matías se remonta a 1953; en 1967 alcanzó un máximo de 307 Tn y en los últimos años ronda las 20-40 Tn anuales.

Según Santa Ana y colaboradores (2018), “los orígenes del camino no están claros en la bibliografía. Hay antecedentes que lo citan antes del siglo XVIII como una huella generada por grupos indígenas nómades durante sus desplazamientos rutinarios en busca de forraje o aguadas, donde se abastecían de recursos marinos (Scartascini, 2011) como lobos marinos, peces y pingüinos”.

La explotación de recursos a lo largo de este camino ha generado un registro arqueológico e histórico que está siendo estudiado por los arqueólogos mencionados y funciona como base para la generación de modelos explicativos acerca del uso y movilidad de recursos costeros provenientes de esta zona. En otras palabras, parte de lo que hoy estudiamos es resultado de un uso recurrente del espacio geográfico por generaciones de pulperos: “argumentamos que a través de su práctica productiva, los pulperos fueron actores clave en la (re)construcción del camino real y por lo tanto, en la construcción de un nuevo paisaje” (Santa Ana et al. 2018:15).

Como no pudimos acceder al Camino de los Pulperos desde la zona de Islote Lobos debido a las lluvias, procuramos relevarlo desde su acceso norte. Recorrimos las bajadas a la costa de El Buque y Piedras Coloradas, y llegamos a la playa de El Sótano. Los pulperos de la zona acceden al camino atravesando esta última playa hacia el norte. Entablamos conversaciones informales con pulperos que venden sus productos a la vera del camino. La Sra. Ana, nos contó

que donó a un museo local una roca con una virgen grabada o figura semejante que encontró en la playa. Otros pulperos de la zona exponen un conocimiento de primera fuente sobre los hallazgos de enterratorios arqueológicos y picaderos. En lo que se refiere a restos de origen marítimo, solo relatan la presencia de naufragios modernos, accidentales, o intencionales con fines recreativos, como los que conocimos a través del relato de un buzo profesional de la localidad, el Sr. Claudio Barbieri.

Durante el tránsito por el camino referido, tuvimos una serie de charlas con quienes se encontraban pescando o pulpeando en la costa, aunque estas no nos brindaron información de relevancia sobre restos observables hoy en día. Frecuentemente, las menciones hacían referencia a sitios arqueológicos en tierra, como entierros y concheros, o sitios con restos de talla en superficie.

Luego de acceder a la ruta que fuera originalmente el Camino Real de las crónicas históricas, llamaron nuestra atención los carteles dispuestos regularmente con citas bíblicas, en particular considerando que, en el imaginario popular, el área del cerro El Fuerte (Figura 60) ha sido asociada a la presencia de templarios y la búsqueda del Santo Grial. La zona posee, entonces, una significancia religiosa.



Figura 60: Foto tomada desde la vera del Camino de los Pulperos hacia El Fuerte.

Hoy el trazado del camino está fragmentado en sectores que se pueden transitar libremente, sectores intransitables por falta de mantenimiento o por la presencia de tranqueras asociadas a campos privados; además, la creación de

áreas naturales protegidas ha significado un cambio en el uso irrestricto de este camino por un sistema de explotación como el pulpeo o la pesca que necesita desplazarse por la costa en busca de su recurso.

A lo largo del camino y donde la vegetación ofrece algún tipo de reparo, es frecuente observar restos históricos y modernos de enramadas. Diversos materiales asociados a la pesca y ocupaciones temporales pueden observarse en superficie. Un ejemplo de lo dicho es el registro del WP 66 (Figura 61), correspondiente a los restos de un pequeño refugio de pulperos que se localiza en una de las entradas marinas; presenta evidencia de reutilización y basura de distintas temporalidades y en su construcción se utilizaron ramas de Tamarisco.



Figura 61: Restos de refugio precario, construido con arbustos de la zona.

En las cercanías de El Fuerte se encuentran edificaciones de carácter más reciente (Figura 62), que se construyeron con materiales como ladrillos, piedras de arenisca y algún tipo de argamasa, además de las chapas utilizadas comúnmente; las ocupan hoy en forma periódica quienes continúan con la práctica del oficio.



Figura 62: Refugios en uso por parte de pulperos.

Islote Lobos

Antecedentes sobre la explotación guanera

El guano es producto de las deposiciones de algunas especies de aves (principalmente Cormoranes) que anidan en las costas de la Patagonia, especialmente en las Provincias de Chubut y Santa Cruz, generalmente en islotes planos y rocosos con escasa cobertura arbustiva.

Uno de los legados que intervino en la génesis de la explotación guanera en territorio patagónico fue la exposición que hiciera el Barón Alexander Von Humboldt sobre el valor del guano como fertilizante natural, a su regreso de las exploraciones científicas por las costas del Perú y otros países apenas comenzado el 1800 (Godoy 1963, Punta 1996). Los principales elementos fertilizantes del guano son el nitrógeno, el fósforo y el potasio, que se presentan en distinta proporción de acuerdo a la zona de proveniencia. Luego de los análisis pertinentes se dictaminó que el guano explotado en nuestro territorio era de inferior calidad a los provistos por la costa del Pacífico; a pesar de la ventaja relativa otorgada por nuestra cercanía a los mercados europeos el producto de nuestras guaneras se vendía a un precio menor. Aun así, la actividad se siguió practicando de manera furtiva hasta casi finales del siglo XIX, cuando fue reglamentada.

La extracción de guano se inició en la Patagonia a mediados del siglo XIX de una manera desordenada, sin controles de sobreexplotación y sin una técnica adecuada para la ejecución de lo que llamamos hoy una práctica sustentable.

Según las fuentes históricas hubo un período, comprendido entre 1840 y 1885, durante el cual se produjo el reconocimiento y la explotación en gran escala y sin control de las zonas más productivas. La actividad extractiva llegó al punto máximo en el año 1852, durante el cual había en la zona más de mil quinientos hombres y alrededor de cien naves dedicadas a la extracción, transporte y comercialización del guano (ver Godoy 1963, Punta 1996). Los trabajos citados mencionan a embarcaciones francesas e inglesas de guaneros descriptos como “furtivos” que explotaban recurrentemente este producto en determinados puntos de la costa patagónica. Un trabajo de García menciona los reportes de oficiales de la Marina Argentina, que “pusieron en evidencia la presencia de instalaciones francesas que explotaban el aceite de aves y lobos marinos, barcos norteamericanos cargando guano y pieles de mamíferos marinos y otras embarcaciones extranjeras cazando cetáceos y pinnípedos sin autorización del gobierno, y sin pagar un gravamen o los derechos de exportación” (García, 2009:208).

Relevamientos en el área de Islote Lobos:

Accedimos al área de Islote Lobos (Figura 63) a través de los campos del Sr. Bregante, junto a Leonardo Juber, guardaparque de la Administración de Parques Nacionales. Como mencionáramos antes por el estado de algunos caminos costeros fue necesario buscar los accesos a través de caminos cortados por cárcavas y otros accidentes hasta encontrar los adecuados para transitar.

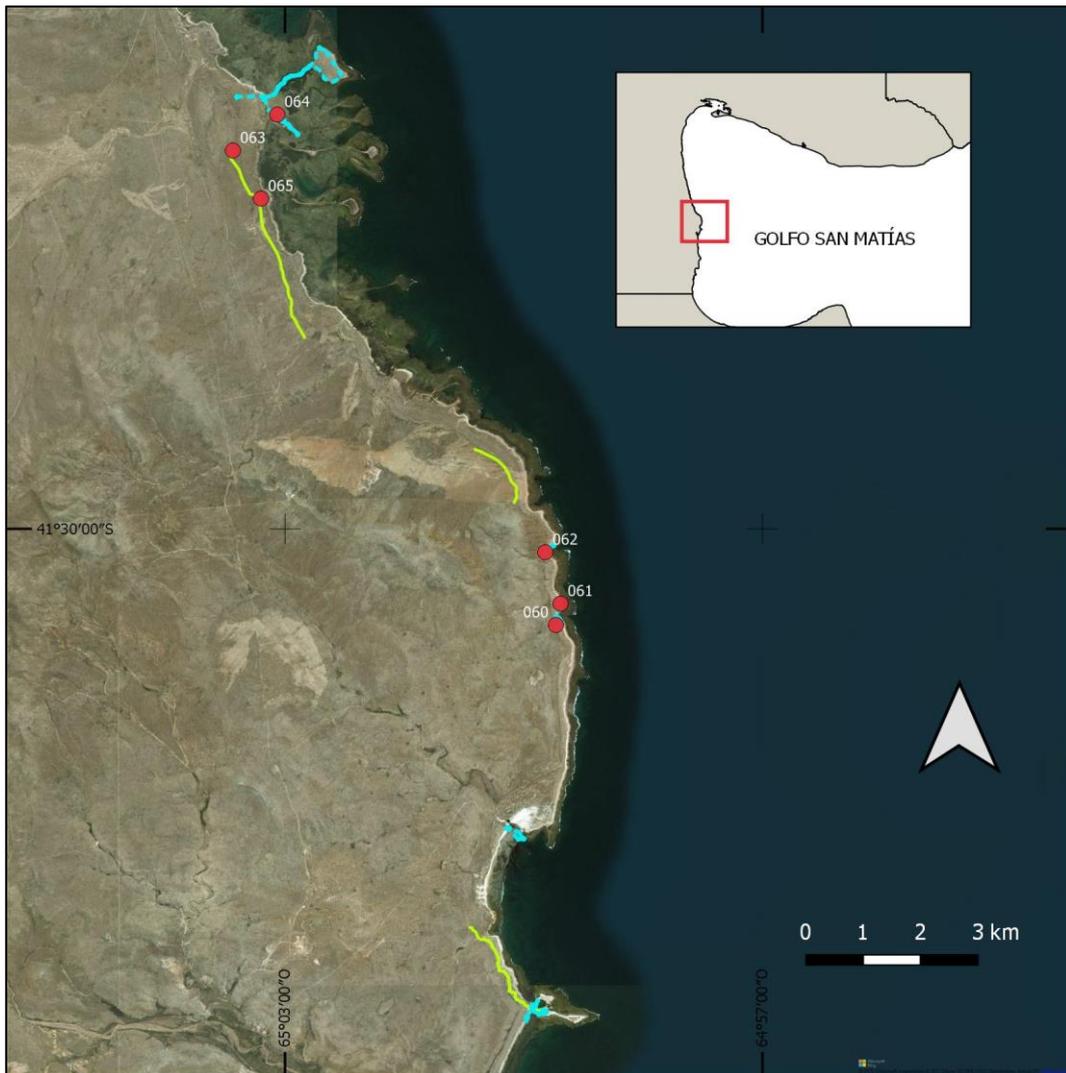


Figura 63: Relevamiento costero de la zona de Islot de Lobos. En celeste figuran los tramos realizados a pie. En amarillo, los realizados en vehículo.

Recorrimos el área intermareal en torno a los islotes y registramos algunos puntos de interés, como los restos de un refugio pulpero actual (WP 60, Figura 64).



Figura 64: Restos de refugio actual en Islote lobos

Entre los restos del refugio precario se observan cajones de pesca, trozos de cabuyería en desuso, alambres y una parrilla metálica, entre otros materiales de descarte.

Siguiendo la cota donde por causa de las mareas se produce la acumulación natural de basura moderna (generalmente elementos que flotan), observamos restos de maderas de pequeñas dimensiones con clavazón de aleación de cobre que registramos con el WP 61 (Figuras 65 y 66).



Figura 65: Fragmentos de madera unidos con clavazón de aleación de cobre



Figura 66: Detalle de un clavo remachado sobre arandela

Debido a la falta de asociaciones contextuales es difícil atribuirles un valor patrimonial, pero podrían pertenecer a la tapa de una escotilla u otro fragmento de la estructura de un pesquero; Fueron objeto de registro ya que el uso de estos clavos de aleación de cobre se relaciona habitualmente con elementos de origen náutico.

Siguiendo el relevamiento en el sector de islotes registramos con el WP 62 un pozo de agua dulce de carácter estacional, ubicado a unos 120 mt del intermareal. Este tipo de registros resulta de vital importancia a la hora de cotejar los datos históricos con las menciones de aguadas utilizadas por navegantes de antaño.

Guaneras

Según los datos brindados por conocedores de la zona de Islote Lobos, es posible observar los restos de dos guaneras asociadas con explotaciones antiguas; en el sitio más grande de los referidos y probablemente debido al nitrógeno aportado al suelo por el guano acumulado, se yergue un bosque de chañares; es el WP 63 (Figura 67). A este sector se lo conoce como *La Guanera*.



Figura 67: Guanera grande (WP 63).

Sin embargo, la zona del refugio actualmente utilizado por personal de Parques Nacionales, que es menos conocida, presenta montículos alineados, más semejantes a una disposición de este tipo de explotación, que registramos como WP 65 (Figura 68).



Figura 68: Posible Guanera localizada próxima al puesto de Parques Nacionales (WP 65).

Posibles Corrales de pesca (Figura 69): En las cercanías de *La Pastosa*, una de las islas de la formación, observamos estructuras de roca que pueden haber funcionado como corrales de pesca prehistóricos. El estudio e interpretación de estas estructuras es abordado por otros trabajos arqueológicos en la zona (Cardillo y Scartascini 2015, Scartascini 2020). Como fue mencionado, este tipo de corral se construye con el objetivo de aprovechar el ingreso de peces con la marea y la posibilidad de utilizar rocas que se encuentran en afloramientos locales como trampas para pesca. Este punto corresponde al WP 64.



Figura 69: Posibles Corrales de pesca estudiados por Scartascini. Foto: A. Castelli.

Un puestero del campo cercano (ver sección entrevistas) los describió como una construcción reciente, de hace aproximadamente unos 50 años, hecha por pobladores locales con el fin de pescar lisas. Observamos rocas de litología semejante a los corrales hacia el sur, no muy lejos, cerca de las primeras islas. Podemos ver que las rocas de color oscuro están sueltas, rodadas y planas, fáciles de recolectar y apilar. Sin embargo, los corrales, por sus dimensiones (considerando que presentan por lo menos 40 cm de sedimento cubriendo estructuras) difícilmente sean el producto del esfuerzo de un par de jóvenes pescadores sino, por el contrario, el resultado de un trabajo a escala comunitaria que años después fuera reacondicionado con el mismo fin.

En el camino de acceso pedestre a este islote es posible observar en superficie la abundancia de lascas, material arqueológico removido y restos de material más moderno, incluyendo un fragmento de gres correspondiente a una

botella de ginebra. Estos sitios arqueológicos, en los que se observan materias primas de buena calidad, especialmente líticos, se encuentran actualmente en estudio por el equipo de Florencia Borella.

Playas Doradas y Punta Colorada

Realizamos las primeras entrevistas en la zona de Playas Doradas en base a recomendaciones de personal de la PNA y vecinos del lugar. Entrevistamos al Sr. Jorge, propietario de La Posada de la Luna y uno de los primeros habitantes del balneario; y al Sr. Cachi Sigueiro, quien, entre otras actividades, se dedicaba al pulpeo y la pesca artesanal en las costas de la zona. El Sr. Sigueiro conoce muy bien la costa hasta el río Negro y nos confirmó que los refugios que relevamos pertenecían a familias de pulperos. También nos mencionó que en esa zona existían salientes de roca con arte rupestre, pero que fueron extraídas por un extranjero y ya no estaban.

Además, en esta localidad entrevistamos al Sr. Carlos Zapata, buzo profesional, quien relató su hallazgo del *Santa Cecilia*, pesquero artesanal incendiado y hundido en enero de 1980 cerca de Punta Colorada. Si bien no brindó las coordenadas del naufragio, aclaró que hay una diferencia de aproximadamente una milla (c.a. 1,85 km) con la posición que muestran las cartas náuticas de la PNA. Los restos se hallan a unos 12 m de profundidad. Según Zapata, el casco de madera del pesquero está siendo depredado por buzos deportivos que visitan el lugar.

Al lado de la Minera MCC o antiguo muelle de Hipasam, se localiza el puesto de la PNA; allí entrevistamos a su encargado, el Ayudante de 3ra Alejandro Alfredo Urbina. El puesto depende de San Antonio y la oficina administrativa se localiza en Sierra Grande. Los prefectos no tienen recuento de ningún resto de más de 100 años. Solo se observa un barco pesquero moderno que llegó de Mar del Plata y se encuentra en el lugar desde 2018. También mencionaron que el pontón es de la década de 1970 y que la dársena pesquera cerró en 2019.

Partiendo de Playas Doradas, entre playa José Manuel y la bajada siguiente, observamos la presencia de dunas fijas que podrían haber ofrecido posibilidades de refugio. Hallamos dos sitios arqueológicos con una amplia representación de restos líticos, entre hoyos de deflación de dunas costeras. Los datos de los mismos fueron trasladados a los arqueólogos que están trabajando en el área considerada.



Figura 70: Recorridos entre Playas Doradas y Punta Colorada. En celeste figuran los tramos realizados a pie.

El WP 52 (Figura 71) corresponde a una gran boya metálica, dispuesta sobre el intermareal, con un gran gancho de grúa depositado en su parte superior, posiblemente asociada a las instalaciones del muelle construido por Hipasam en la década de 1970. A una distancia relativamente cercana, encontramos otra de estas boyas, también depositada sobre las cotas altas de la playa, registrada con el WP 56.



Figura 71: Restos de una boya (WP 52)

Recorriendo la misma costa llegamos a una marisma; una picada artificial abierta a su vera norte expuso perfiles consolidados. En este sector observamos otros sitios arqueológicos relacionados con la presencia de cazadores/recolectores que oportunamente informamos a los arqueólogos que investigan el área.

Sobre la meseta ubicada arriba de la picada observamos un vagón térmico dispuesto sobre ruedas metálicas de camión con la inscripción “Playa Pupinos”. Conserva el piso metálico en buen estado y las paredes de chapa con remaches de aluminio muestran signos avanzados de deterioro; una de las entrevistas con antiguos pulperos de la zona confirmó que se trataba de uno de los refugios utilizados estacionalmente en esta explotación. Se registró el punto como WP 54 (Figura 72).



Figura 72: Refugio “Playa Pupinos” (WP54)

A unos 200 metros de la mencionada caseta, se encuentra otro refugio de chapa que registramos como WP 55. Es un refugio de chapa, también precario y posiblemente utilizado por pulperos.

Puerto Lobos

Producto del desarrollo económico, cultural y social que adquiere la región patagónica hacia fines del siglo XIX y principios del siglo XX, surgen una serie de asentamientos entre los que se destacan dos puertos que irán adquiriendo preponderancia con el correr de los años: Puerto San Antonio Oeste y Puerto Madryn. También surgirá, como un enlace entre estos puertos, Puerto Lobos, que se integrará al circuito comercial y al de circulación de personas propio de la región (O’Dwyer y Ocampos, 2015). Si bien Puerto Lobos no es hoy en día parte del territorio de Río Negro (se encuentra a escasos 100 m al sur del límite interprovincial), es para nosotros la puerta de acceso a un área de trabajo e investigación, por lo que lo mencionamos en este apartado.

De acuerdo con O’Dwyer y Ocampos (2015), Puerto Lobos fue fundado en 1916, y constituía un enlace entre San Antonio Oeste y Puerto Madryn, así como un camino obligado en la circulación de personas y de objetos, de transacciones económicas y comerciales. Su creación y surgimiento se habría debido a las condiciones naturales de su muelle y a las circunstancias económicas que favorecían la explotación ovina y exportación de lana hacia inicios del siglo XX. En su momento de mayor auge, contaba con instituciones y

comercios básicos para el desarrollo de los escasos cuarenta pobladores que allí se instalaron: Juzgado de Paz, comisaría, escuela, oficina de correos y telégrafos y cementerio, además de un hotel y una sede del Automóvil Club Argentino. Adicionalmente, el muelle oficiaba de puerto para las barcazas de tránsito con los fardos de lana extraídos de las estancias cercanas.

La explicación de su falta de trascendencia, decadencia y desaparición se atribuye a los cambios en las políticas económicas y a las disputas territoriales en la determinación de los límites interprovinciales entre Chubut y Río Negro durante la primera mitad del siglo XX (O'Dwyer y Ocampos, 2015).

Relevamientos en el área de Puerto Lobos

A causa de las lluvias, el acceso a Puerto Lobos por el camino costero estaba cerrado. Por ende, optamos por tomar el camino que parte de Sierra Grande. Ya en Puerto Lobos (Figura 73), prospectamos sectores de la costa en dirección hacia el norte, donde existe una marisma que desemboca en el mar. Esta presentó algunos rasgos de interés que fueron relevados y que se describen más abajo. Respecto a los restos de las edificaciones históricas mencionadas anteriormente, solamente permanecen la estructura edilicia del antiguo hotel y un tanque de agua; no observamos restos de muelles o estructuras similares.



Figura 73: Relevamiento de costa en Puerto Lobos. En celeste figuran los tramos realizados a pie. En amarillo, los realizados en vehículo.

Tal como aclaramos anteriormente, incluimos una breve descripción de este punto, aunque no pertenece estrictamente a la jurisdicción de Río Negro, porque es el acceso al límite provincial y el tramo sur de la costa que prospectamos.

En la zona de Puerto Lobos entrevistamos a la Sra. Elsa, a cargo de un almacén ubicado en el cruce actual de la Ruta 3 y la entrada a Puerto Lobos propiamente dicha. Elsa fue pobladora del lugar toda su vida y nos explicó cómo funcionaba la localidad antes de su desdoblamiento, con oficina de correos, escuela, comisaria y un muelle de maderos en funcionamiento junto al puerto, para los trabajos del ferrocarril. Hoy se observan los restos materiales de las edificaciones que mencionamos y la existencia de un cementerio pequeño para

el emplazamiento de tumbas de pobladores locales sobre la terraza costera (Figura 74).



Figura 74: Tumbas en la costa de Puerto Lobos

El relevamiento en este sector brindó dos puntos de interés. En primer lugar, sobre una de las bardas del cauce en la desembocadura de la marisma, registramos un elemento de hierro indeterminado, que estaba aislado; hipotéticamente, podría ser parte de una estructura de embarcación que se cortó mediante oxi-corte y se trasladó al lugar para ser utilizada como muerto (peso para fondear algún elemento), corresponde al WP 57 (Figura 75).



Figura 75: Elemento ferroso indeterminado (WP 57).

El otro punto de interés se registró como WP 58 (Figura 76) y consiste en una acumulación de rocas perpendiculares al cauce del arroyo. Las rocas están dispuestas en dos filas, y tal vez una tercera. Las dos acumulaciones principales están separadas por 11 m y tienen un ancho de 5,60 m. Esta estructura podría ser de interés, ya que responde a los principios que rigen para el funcionamiento de los corrales de pesca observados; quedan cubiertas al ascender la marea y podrían haber funcionado como trampas. De la misma manera que sucedió con otros potenciales sitios arqueológicos los datos precisos sobre este punto serán trasladados a los profesionales que trabajan en esta zona.



Figura 76: Acumulaciones de rocas (WP 58).

Siguiendo por el camino costero desde Puerto Lobos en dirección al norte, encontramos uno de los asentamientos más grandes en uso actual por pescadores y marisqueros; se observan tractores, embarcaciones, redes y trampas de pesca (Figura 77). Además, hay construcciones de material que se ven ocupadas en la actualidad y, en el mismo terreno, una acumulación de furgones y carrocerías de colectivos en desuso. Estas estructuras han oficiado de refugio en el pasado, y son por tanto evidencia de una ocupación recurrente del espacio.



Figura 77: Campamento marisquero actual en la zona de Puerto Lobos.

Otros hallazgos

Queremos mencionar que durante las actividades de relevamiento y prospecciones en el área de estudio, nuestro equipo identificó una serie de sitios arqueológicos y paleontológicos que no están contemplados entre los objetivos de nuestro proyecto de investigación de manera que fueron registrados, georreferenciados y derivados a los profesionales correspondientes. Puntualmente, al paleontólogo de la provincia, Sr Rubén Juárez, para la evaluación de una serie de pisadas fósiles; y a una de las arqueólogas que trabajan la franja costera, Dra. Florencia Borella, para los sitios observados correspondientes a cazadores/recolectores y marisqueros.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Durante el desarrollo de nuestros trabajos de campo y las charlas con distintos vecinos nos llamó la atención una conexión forjada entre identidad y patrimonio marítimo; especialmente es el caso de los naufragios cercanos a la localidad de El Cóndor y su relación tan vigente con la población actual. El Cóndor no solo nace vinculado a la existencia de un naufragio, sino que vive en la actualidad ese vínculo de una manera muy fuerte; pocos puntos de nuestra geografía muestran una relación tan presente con su patrimonio marítimo como la que observamos allí.

En otras localidades de la costa patagónica gran parte de la población desconoce la existencia de naufragios en su entorno; aquí se espera con ansiedad nuevos hallazgos vinculados al patrimonio marítimo, tal vez como una herencia vinculada a la gesta por la defensa de ambas ciudades costeras que tiene más presencia en la última década como resultado de un nuevo impulso en las investigaciones.

Replicando la escasez de documentos históricos, los relevamientos de patrimonio cultural marítimo en la zona costera del oeste del Golfo San Matías arrojaron pocos hallazgos; el relato que sostiene que los navegantes de antaño que se dirigían a aguas australes seguían un derrotero recto sin entrar al seno del golfo parece tener un reflejo en la ausencia de relatos o datos sobre naufragios o sus restos en gran parte de este tramo. El carácter furtivo de empresas balleneras y loberas puede haber incidido en la falta de instalaciones más permanentes, a diferencia de lo que sucede en otros puntos del litoral patagónico o fueguino.

Los estudios de Arqueología marítima histórica en este tramo costero son recientes. Eventualmente podrán producirse hallazgos con el avance de las investigaciones, mientras que los estudios históricos podrán ayudar a evaluar áreas específicas con potencial arqueológico.

De la materialidad con valor patrimonial en el sector oeste, pueden destacarse sobre el trazado del antiguo Camino Real los restos de los refugios construidos para alojar a las familias de pulperos que explotaban este recurso. Aún hoy es notable la precariedad de algunos refugios temporarios que presentan algún signo de utilización actual por pulperos o pescadores artesanales.

El producto de este proyecto es un primer paso para otorgar contexto y evaluar el estado real de los restos arqueológicos relevados; de aquí en más la

provincia como gestora de su patrimonio tiene la oportunidad de planificar una adecuada política de conservación y de futuras investigaciones centradas en esta herencia.

Recomendaciones generales

Los sitios y materiales registrados en este estudio son bienes significativos para la historia e identidad cultural de las comunidades costeras y de la Provincia de Río Negro en su conjunto. Como tales, es altamente recomendable realizar acciones de difusión de este patrimonio dirigidas principalmente a acrecentar su conocimiento y promover su valoración y protección. Para ello pueden utilizarse tanto los medios periodísticos locales como recursos elaborados específicamente (charlas, folletos, carteles, páginas de internet). Las Jornadas “Historias bajo las aguas”, realizada en Viedma en 2016 con amplia convocatoria del público, demuestra que el tema de los naufragios y la historia marítima suscita gran interés entre la población.

Si bien los restos de naufragios y otros sitios asociados a la historia marítima de la Provincia de Río Negro están protegidos por la legislación local como parte de su patrimonio arqueológico (Ley 3041), es conveniente emprender acciones complementarias dirigidas a su protección efectiva y preservación. Esto es particularmente importante en los sitios que tienen una alta accesibilidad, que son más vulnerables al impacto de las actividades humanas, las cuales pueden ocasionar daños ya sea en forma voluntaria o involuntaria. Con este objetivo se puede dar intervención a la autoridad marítima (la Prefectura Naval Argentina) y a otras fuerzas de seguridad para que ejerzan algún tipo de control sobre los sitios más vulnerables.

En relación a la preservación de estos sitios, debe recordarse la importancia de no perturbar los contextos

de depositación de los materiales, pues de otro modo se pierde parte de su potencial informativo. Asimismo, dichas condiciones ambientales son las que han contribuido significativamente con la preservación de los restos, por lo que su alteración pondría en riesgo su integridad.

A partir de los interesantes resultados obtenidos en el desarrollo de este proyecto, recomendamos realizar acciones en pos de profundizar las investigaciones sobre este importante patrimonio.

Recomendaciones particulares

Los recorridos efectuados sobre la costa de la provincia nos han permitido reflexionar sobre la disposición de algunos materiales de gran valor patrimonial que actualmente yacen desplazados de su contexto original, en lugares inadecuados para su preservación a mediano o largo plazo. En el caso de los

objetos exhibidos en El Cóndor como el molinete del *San Giorgio* y parte del sistema de propulsión del *Ludovico*, debemos expresar que la exhibición de material arqueológico a la intemperie en el marco de un paseo costero, sin ninguna clase de protección, provoca un deterioro paulatino que es irreversible a corto-mediano plazo.

Para el primer caso, el del molinete exhibido en la plazoleta, además se suma el daño provocado por la presencia de regadores en funcionamiento muy cerca de los restos expuestos, que aceleran el proceso de deterioro por oxidación del material. Por otra parte, el lugar elegido para la exhibición de la hélice en el paseo de la costanera constituye también una elección inapropiada; a la intemperie, sin protección y en un entorno donde no hay facilidad para el tránsito de peatones, quizás sería conveniente reunir los restos de la hélice y su eje con la otra parte que se encuentra en un galón privado y lograr la exposición del conjunto en un entorno apropiado. Estas exhibiciones deben complementarse con una cartelería adecuada, informativa, valorativa y de concientización sobre la importancia de este patrimonio.

Tenemos que mencionar también que, debido a la materia de la que están contruidos ambos conjuntos expuestos, es necesario consultar con un profesional de la conservación las medidas más apropiadas para ralentizar su deterioro y garantizar su estabilización en un futuro, dado el avanzado grado de corrosión que presentan.

Con respecto a las colecciones y objetos en manos privadas sería importante gestionar su exhibición en una sala o museo local y, al mismo tiempo, promover el registro de los mismos en función de lo estipulado para estos casos en el texto de la Ley Nacional 25.743.

El uso de cartelería también debería ser considerado importante en el caso del *Ludovico*, siguiendo una línea de información de la historia del naufragio y de recomendaciones respecto a situaciones de hallazgos de valor patrimonial. En este caso, y dadas las condiciones particulares del mismo, debería considerarse la declaración de interés y la preservación *in situ* siguiendo las recomendaciones de la Convención de la UNESCO (2001).

A partir de las conversaciones y entrevistas mantenidas con los Guardias Ambientales de las Reservas Naturales provinciales, ha surgido, además, la propuesta de realizar cursos de formación en protección del patrimonio cultural.

En el caso de Caleta de los Loros, proponemos replicar el uso de cartelería y, dado que se registraron algunos artefactos con carácter diagnóstico, pensar la posibilidad de reunir estos artefactos en un lugar adecuado donde pueda vincularse la información extraída a estos elementos con la olla perteneciente a un barco ballenero hallada en el lugar y que actualmente se encuentra en malas condiciones de preservación en el patio del Museo Municipal de San Antonio Oeste.

El ejemplar dispuesto en el patio del museo en San Antonio presenta severos daños en su estructura debido a su exposición a la intemperie y la acumulación de hojas de los árboles cercanos que depositan una capa constante de humedad en su interior. Una decisión urgente tiene que disponer su traslado a un nuevo emplazamiento con las condiciones adecuadas de conservación hasta tanto se concluya con la construcción o arreglos para la nueva sede del museo accidentado. Lo mismo podemos sugerir para el ancla que se encuentra a su lado, si bien no pudimos recabar información sobre su origen, esta debería ser preservada en razón de su valor patrimonial y para la historia marítima del lugar.

6. PARTICIPANTES Y AGRADECIMIENTOS

Los trabajos de investigación durante el proyecto fueron realizados por un equipo formado por los siguientes profesionales:

Coordinador Gral. Lic. Damián Vainstub

Primera campaña en terreno: Lic. Damián Vainstub; Arq. Cristian Murray; Prof. María Núñez Camelino y Lic. Bianca Minichelli.

Segunda campaña en terreno: Lic. Damián Vainstub; Mg. Ana Castelli y Dr. Guillermo Gutiérrez

El Dr. Nicolás Ciarlo ha participado en la investigación y procesamiento de resultados, así como en la elaboración de los informes.

Queremos agradecer a las siguientes personas e instituciones que nos brindaron su apoyo y colaboración para los trabajos de campo realizados:

A la Subsecretaria de Patrimonio y Cooperación Cultural, Natalia Villegas y a la Asesora Legal de la Dirección de Patrimonio y Museos, Dra. Gabriela Costanzo de la Secretaría de Cultura de Río Negro.

Personal de Prefectura Naval Argentina en dependencias de San Antonio, Playas Doradas y Carmen de Patagones.

Un agradecimiento especial para el Sr Mauricio Failla, Biólogo y entusiasta de las ciencias en general.

Al Sr. Marcelo Minichelli; Ariel Iglesia; Carlos Paileman y los hermanos Nazábal: Lelio, María y Graciela.

Al Sr Pedro Pedersen por su constancia y la Sra. Mirta Carvajal por su amable atención.

Al personal del Museo Histórico Provincial José Eugenio Tello de la ciudad de Viedma

Al personal del Museo Histórico Regional "Emma Nozzi", de la ciudad de Carmen de Patagones.

Sr Ariel Lapa y los Guardas Ambientales del Área Natural Protegida Caleta de los Loros/ Punta Mejillón/ Pozo Salado. A Sergio Méndez.

Al Guarda parques Nacional Sr Leonardo Juber y Lic. Soledad Caracotche, de Parques Nacionales.

Sr Bregante, propietario del campo con acceso a Islote Lobos.

Sr Claudio Barbieri y Sebastián Leal de Cota Cero Buceo por su apoyo logístico.

A todos los vecinos de las distintas localidades que nos facilitaron información y aceptaron ser entrevistados para esta investigación.

7. BIBLIOGRAFIA

- Ammirati, G. (2014). Informe sobre el estado de conservación de olla de hierro del Museo Municipal de San Antonio Oeste, Río Negro, Argentina. PROAS – INAPL, Ms.
- Argüeso, A. y N. C. Ciarlo, (2017). Fieldwork Methodology in South American Maritime Archaeology: A Critical Review. *Journal of Maritime Archaeology* 12 (3):179-197. <https://doi.org/10.1007/s11457-017-9190-y>
- Borella, F. y C. M. Favier Dubois (2007). Arqueología De Cazadores –Recolectores En La Costa Del Golfo San Matias (Río Negro). *INCUAPA 10 años. Perspectivas Contemporáneas en la Arqueología Pampeana y Norpatagónica*.
- Borella, F., Cardillo, M., Favier Dubois, C. y Alberti, J. (2015). Nuevas investigaciones arqueológicas entre Punta Pórfido y Punta Odriozola: implicancias para el entendimiento de la dinámica de las ocupaciones humanas en la costa Oeste del Golfo San Matías (Río Negro). *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, XL (1), 233-252.
- Borella, F., Cardillo, M., Scartascini, F., Alberti, J., Steffan, P. y Favier Dubois, C. (2016). Primeros resultados de las investigaciones arqueológicas en el Área del Complejo Islote Lobos, costa oeste del golfo San Matías (Río Negro). *Actas del XIX Congreso Nacional de Arqueología Argentina. Serie Monográfica y Didáctica*, vol. 54, 685-690.
- Bórmida, M. (1964). Arqueología de la costa norpatagónica. *Trabajos de Prehistoria*, 14, 7.
- Buscaglia, S., y Bianchi Vilelli, M. E. (2016). From Colonial Representation to Materiality: Spanish Settlements on the Valdés Peninsula, Patagonian Coast (1779–1810). *Historical Archaeology* vol 50 (2): 69-88.
- Carranza, M. E. (2016). Análisis de conjuntos líticos de superficie desde una perspectiva tafonómica. *Estudios en la costa norte del golfo San Matías, Río Negro, Argentina. Arqueología*, 22(1), 235-236.
- Cardillo, M. (2013). Cambios En El Paisaje, Uso Del Espacio Y Conjuntos Líticos Promediados En La Costa Norte Del Golfo San Matías (Río Negro, Argentina) Durante El Holoceno Medio-Tardío. *Comechingonia virtual. Revista Electrónica de Arqueología*. Número 1: 1-26
- Cardillo, M y Scartascini, F. (2015). Possible Fishing Structures on the West Coast of San Matías Gulf, Río Negro, Patagonia Argentina. *The Journal of Island and Coastal Archaeology*. 00. 1-5. 10.1080/15564894.2015.1074131
- Casado Arboniés, M. (1991). Bajo el signo de la militarización: Las primeras expediciones científicas ilustradas a América (1735-1761). En A. Diez Torres *et al.* (eds.) *La ciencia española en ultramar*. 19-48. Aranjuez, Doce Calles.
- Ciarlo, N. C., 2015. Arqueometalurgia de naufragios históricos en Argentina: estado de la cuestión y perspectivas futuras. *Intersecciones en Antropología* 16:161-178. <http://www.ridaa.unicen.edu.ar/xmlui/handle/123456789/1144>
- Ciarlo, N. C., 2017. Experimentación, transferencia tecnológica y conservadurismo: notas sobre la introducción del aforro de cobre en los barcos de madera del siglo XVIII. *Revista Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica Latinoamericana* 6:9-27.

<https://doi.org/10.35305/tpahl.vi6.48>

Ciarlo, N. C. (2019). Aportaciones históricas y arqueológicas al estudio del proceso de estandarización en la industria ancorera de las potencias marítimas europeas del siglo XVIII. *Arqueología* 25 (2):169-193. <https://doi.org/10.34096/2Farqueologia.t25.n2.6866>

Ciarlo, N. C. (2021). Investigación arqueológica y puesta en valor de las actividades marítimas en Norpatagonia, 1779-1879. Informe de avance de actividades (2021). Presentado a la Dirección Provincial de Museos y Preservación Patrimonial, Secretaría de Cultura de la Provincia de Buenos Aires. MS.

Ciarlo, N. C.(comp.) (2019). Investigación arqueológica y puesta en valor de las actividades marítimas en Norpatagonia, 1779-1879. Informe de investigación (bienio 2017-2018). Programa de Arqueología Histórica y Estudios Pluridisciplinarios, Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ciarlo, N. C., A. Argüeso A. Castelli, L. Coll y R. de Oliveira Torres, (2022). Maritime archaeology in Northern Patagonia: research of historical shipwrecks located between Bahía San Blas and Carmen de Patagones, Province of Buenos Aires, Argentina. En: D. Elkin y C. Delaere (eds.), *Underwater and Coastal Archaeology in Latin America*. University Press of Florida (En prensa).

Curryer, B. N., (1999). *Anchors. An Illustrated History*. Chathan Publication, Londres.

De Paula, A. (1985). Planeamiento territorial y fortificaciones portuarias en Patagonia y Malvinas durante el dominio español. En *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, pp. 299-348, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.

Destefani, Laurio H. (1970). *Historia marítima argentina*. Cuántica. Buenos Aires.

Elkin, D., (2019). "Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX". *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 238-275.

Elkin, D., C. Murray, R. Bastida, M. Grosso, A. Argüeso, D. Vainstub, C. Underwood y N. Ciarlo (2011). *El Naufragio de la HMS Swift (1770)- Arqueología Marítima en la Patagonia*. Vázquez Mazzini, Buenos Aires.

Elkin, D.; C. Murray; M. Grosso; G. Gutiérrez; M. Trassens; R. Bastida (2015). Investigaciones interdisciplinarias en sitios arqueológicos de naufragio en el golfo nuevo (Provincia del Chubut): primeros resultados. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología* vol. 24 p. 20 – 39

Elkin, Dolores y Frere, Julieta. (2022). British Merchandise on the Cape Horn Route: Nineteenth-century Earthenware in Tierra del Fuego (Argentina). *Journal of Maritime Archaeology*. 17. 1-22. 10.1007/s11457-021-09317-w.

Endere, Maria Luz *et al.* (2015). *La protección legal del patrimonio en las provincias de Buenos Aires, La Pampa y Río Negro. Viejos problemas y nuevas perspectivas*, en: Intersecciones en Antropología 16: 207-219. 2015. ISSN 1666-2105 Copyright © Facultad de Ciencias Sociales - UNCPBA – Argentina

Enrique, Laura A. (2015). *Un diario de viaje inédito de Basilio Villarino y el mapa de la travesía: más de un siglo de periplo por los archivos*. <http://journals.openedition.org/corpusarchivos/1409>

Falkner, T. (1774). *A description of Patagonia, and the adjoining parts of South America: containing an account of the soil, produce, animals, vales, mountains, rivers, lakes, yc. of those countries; the religion, government, policy, customs, dress, arms, and language of the Indian inhabitants; and some particulars relating to Falkland's Islands*. C. Hereford. Pugh.

Favier Dubois, C. (2013). Hacia una cronología del uso del espacio en la costa norte del golfo San Matías (Río Negro, Argentina): sesgos geológicos e indicadores temporales. *Tendencias teórico-metodológicas y casos de estudio en la arqueología de la Patagonia*, 87-96.

Favier Dubois, C. y F. Borella, (2011). Contrastes en la costa del golfo: una aproximación al estudio del uso humano del litoral rionegrino. En F. Borella y M. Cardillo (eds.), *Arqueología de pescadores y marisqueadores en Nordpatagonia. Descifrando un registro de más de 6.000 años*: 13-42. Buenos Aires, Dunken.

Favier Dubois C. M. *et al.* (2016). Una perspectiva geoarqueológica del registro de ocupaciones humanas en el Golfo San Matías (Río Negro, Argentina) en *Intersecciones en Antropología* - Volumen especial 4: 47-59. 2016. ISSN 1666-2105 La Geoarqueología en la Argentina: aportes y avances. Facultad de Ciencias Sociales - UNCPBA – Argentina

Floria, C. A., y García Belsunce, C. A. (1992). *Historia de los Argentinos Vol. 2*. Editorial Larousse, Buenos Aires.

García Enciso, I. J. (1972). *La gesta de Patagones*. Editorial Universitaria

García Guraieb, S. *et al.* (2010). *El Buque Sur: Un Entierro Primario Múltiple De 2300 Años En La Costa Del Golfo San Matías, Río Negro, Argentina*. En MAGALLANIA, (Chile), 2010. Vol. 38(1):135-146

García, S. (2009). *El Estudio De Los Recursos Pesqueros En La Argentina De Fines Del Siglo XIX*. En Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, p. 206-221

García, S. V. (2021). *Los Balleneros y el conocimiento de los mares del sur en la primera parte del siglo XIX*. *Varia Historia*, 37, 717-744.

García, S. V., Podgorny, I., (2013). (1790). *Los Pilotos del Río Negro y las escorias de la Patagonia*. En: ACHIM, M., y PODGORNYY, I. Museo al detalle. Colecciones, antigüedades e historia natural, 1870, 127-156.

Godoy Juan C. (1963). *Evaluación De Los Recursos Naturales En Argentina; Vol. I, Tomo VIII: Fauna Argentina*; publicación del CFI.

Gómez Otero, J. (2006). *Dieta, uso el espacio y evolución en poblaciones cazadoras-recolectoras de la costa centro-septentrional de Patagonia durante el Holoceno medio y tardío*. Tesis doctoral inédita, Universidad Nacional de Buenos Aires.

Gorla, C. A. (1984). *Los establecimientos españoles en la Patagonia*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

Grosso, M. (2014). *Informe de evaluación preliminar de la olla de hierro del Museo Histórico Municipal de San Antonio Oeste, provincia de Río Negro*. PROAS – INAPL, Ms.

Grosso, M., D. Elkin, C. Murray y M.A. Castro (2015). Evidencia arqueológica de naufragios en zonas costeras: El caso del Parque Nacional Monte León (Provincia de Santa Cruz), *Magallania*, vol. 43 p. 93 – 118

Grosso, M. y Murray C. (2022). Explotación De Guano En La Costa Atlántica Patagónica En El Siglo XIX. Primeros Resultados De Las Investigaciones Arqueológicas En Las Islas Leones Y Tova (Provincia De Chubut); Comunicación oral presentada en las XI Jornadas de Arqueología de la Patagonia.

Guber, R. (2004). *El salvaje metropolitano: reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo* (pp. 323-323). Buenos Aires: Paidós.

Haller, S., Schwindt, E., y Vezub, J. (2015). *La historiografía del mar: antecedentes en la costa patagónica (siglo xix)*. Actas de las 6° Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, 49.

Haller, S. C., y Vezub, J. E. (2018). *Conexiones interoceánicas de la costa patagónica en el siglo XIX: Antecedentes de Historia Marítima*. Anuario IEHS. Volumen 33 (1). 15-38.

Kokot, R. R. (1999). *Cambio climático y evolución Costera en Argentina*. Facultad de Ciencias Exactas y Naturales. Universidad de Buenos Aires. http://digital.bl.fcen.uba.ar/Download/Tesis/Tesis_3183_Kokot.pdf

La Galera (1994). *El Balneario 1897-1930*. Año I, N° IX, Viedma.

Landa, C., J. Rodríguez Saumell, N. C. Ciarlo, L. Coll, E. Montanari, A. Castelli, A. Raies, J. Angueyra, J. Doval, R. De Oliveira Torres y F. Gómez Romero, (2021). Una mirada arqueológica sobre la Guerra del Brasil en el centro-sur bonaerense hacia 1827-1828: la batalla de Carmen de Patagones y construcción del Fuerte Cruz de Guerra. En: A. M. Medrano Enríquez y F. Montoya Mar (coord.), *Estudios históricos inter y transdisciplinarios. Complementariedad en el conocimiento de las sociedades del pasado*, pp. 261-284. Universidad Autónoma de Zacatecas "Francisco García Salinas", Zacatecas, México. ISBN 978-607-555-068-8.

Malacalza, V. E.; Bertellotti, N. M. (2000). Cambios poblacionales de los Cormoranes (*Phalacrocorax*) en Punta Lobería, Patagonia Argentina; Neotropical Ornithological Society; Ornitología Neotropical; 12.

Manzi, L. M., y Borella, F. (2010). Disturbaciones antrópicas recreativas del registro arqueológico en la costa del golfo San Matías, Provincia de Río Negro, Argentina. *Informes Científicos Técnicos-UNPA*, 2(3), 146-169.

Manzi, L. M., Favier Dubois, C. M., y Borella, F. (2009). Identificación de agentes perturbadores y estrategias tendientes a la conservación del patrimonio arqueológico en la costa del Golfo de San Matías, provincia de Río Negro. *Intersecciones en antropología*, 10(1), 03-17

Manzi, L., Borella, F. y Cardillo, M. (2011). Distribuciones artefactuales: una aproximación a la estructura espacial del registro arqueológico del litoral atlántico rionegrino. En F. Borella y M. Cardillo (Comps.), *Arqueología de pescadores y marisqueadores en Nordpatagonia. Descifrando un registro de más de 6000 años* (pp. 43-66). Buenos Aires: Editorial Dunken.

Miller, G.L. (1980). Classification and Economic Scaling of 19th Century Ceramics; en *Historical Archaeology*, Volume 14.

Murray, C., D. Vainstub, M. Manders y R. Bastida, (2008). *Tras la Estela del Hoorn. Arqueología de un naufragio holandés en la Patagonia*. Buenos Aires, Vázquez Mazzini Editores.

Murray, C. M. Grosso, D. Elkin, F. Coronato, H. De Rosa, M. Castro y N. Ciarlo (2009). Un sitio costero vulnerable: el naufragio de "Bahía Galenses" (Puerto Madryn, Chubut, Argentina). Un

sitio costero vulnerable: el naufragio de Bahía Galenses (Puerto Madryn, Chubut). En: *Arqueología de la Patagonia. Una mirada desde el último confín*, Tomo 2, M. Salemme, F. Santiago, M. Álvarez, E. Piana, M. Vázquez y E. Mansur (eds.), pp: 1093-1108. Editorial Utopías, Ushuaia.

Navarro Floria, P. (1999). *Historia de la Patagonia*. Ciudad Argentina.

Navarro Floria, P. (2003). *La nacionalización fallida de la Patagonia Norte, 1862-1904*

O'Dwyer, P. A. y Ocampos, L. J. (2015). *El puerto inconcluso*. En: Miguel Ángel De Marco (h) compilador. María Beatriz Girardi y Juan Pablo Robledo, editores. Acta de las 6tas. Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, NODO IH- IDEHESI/CONICET, Rosario. 2015

Punta, G. (1996). *Estado De Situación Del Recurso Guanero En La Republica Argentina*. Informe Técnico N°6; Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera Patagónica GEF / PNUD WCS / FPN

Rey, Héctor Daniel (1977). *La Navegación en el Río Negro. (1880-1950)*. Tesis De Licenciatura; Universidad Nacional Del Comahue, Departamento De Historia, Ms.

Rey, H. D., J. Quiroga, B. Moldes de Entraigas, A. Peronja, G. N. Suárez, J. Entraigas, J. A. Bustos y E. Cardone (1987). *Historia del Valle Inferior del Río Negro. El nuevo distrito federal*. Buenos Aires: Plus Ultra.

Rodríguez Saumell, J., N. C. Ciarlo, L. V. Coll, C. G. Landa, A. Argüeso y L. Dam, 2022. La batalla de Carmen de Patagones (1827): una aproximación arqueológico-histórica a un paisaje de conflicto fluvio-marítimo mediante modelos espaciales de SIG. *Anales de Antropología* (En evaluación)

Ruffini, M. (2001). La cuestión de la tierra pública en Río Negro: Avances y perspectivas (siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX). *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos SA Segreti"*, 1(1), 95-112.

Ruffini, M. (2009). Estado y política agraria en la frontera sur argentina: el territorio nacional de Río Negro (1916-1930). *Estudios fronterizos*, 10(19), 85-118.

Santa Ana, C. y Gerardo, Bocco y Cinti, A. (2018). *Construcción social del paisaje y (des)estructuración territorial. El "camino de los pulperos" en la costa atlántica patagónica*. Universidad Nacional Autónoma de México. Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental.

Scartascini, F. L. (2017). 5.000 años de pesca en la Bahía san Antonio, Río Negro, Patagonia Argentina. *Latin American Antiquity*, vol. 28, no. 3, Cambridge University Press, pp. 394-408,

Scartascini, F. (2020). *Arqueología de la pesca en la costa rionegrina: Patagonia Argentina* / - 1a ed ilustrada. - San Carlos de Bariloche: IIDyPCa - Instituto de Investigaciones en Diversidad Cultural y Procesos de Cambio. Libro digital, PDF.

Vallega, A. H., Fabre, M. M. O., Antonioli, L., Nicastro, E., y Rago, I. (2001). *Historia de la Patagonia. Desde el siglo XVI hasta 1955*. Programa de Investigación Geográfico Político Patagónico. UCA. Buenos Aires. 68 pp

Varela, M. T. (2009). La virtual autonomía municipal en los territorios nacionales: Viedma, capital del territorio nacional de Río Negro (1906-1912). *XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*

Villarino, B. (1782). Diario de la navegación emprendida en 1781 desde el río Negro. Colección Pedro De Angelis, 642-700: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcvd6v7>

Senatore, M. X. (2007). *Arqueología e Historia en la colonia española de Floridablanca - Patagonia, siglo XVIII*. Editorial Teseo, Buenos Aires.

Solimano, P. J. *et al*, (2019). *Línea de base Del Área Natural Protegida: Puerto Lobos. Informe Final*. CFI Río Negro. Argentina

Viedma, A. (1837). Diario de un viage a la costa de Patagonia para reconocer los puntos donde establecer poblaciones, en *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Pedro De Angelis, comp., Tomo 6. Buenos Aires: Imprenta del Estado.

Vinci, L. M. C. (2004). *Plan de manejo de la costa marítima de Río Negro*.

Ygoborne, A. D. (1977). *Viajeros Científicos en la Patagonia durante los siglos XVIII y XIX*. Editorial Galerna Buenos Aires.

Zaixso, H. E. y Boraso, A. (2015). *La Zona Costera Patagónica: pesca y conservación / - 1a ed.* - Comodoro Rivadavia: Universitaria de la Patagonia –EDUPA.

ANEXOS

a. FICHA DE REGISTRO DE SITIOS

1. IDENTIFICACIÓN

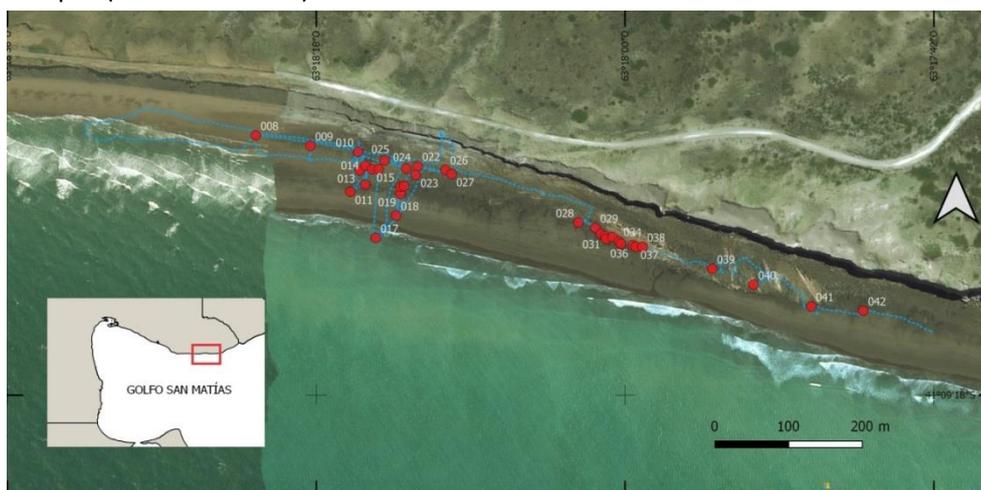
- 1.1. Sigla: **RNG-AA-BR-01 (Bahía Rosas 1)**
- 1.2. Denominación: **Bahía Rosas 1**

2. LOCALIZACIÓN

- 2.1. Long. Lat.(del punto central) / Datum: **-63,300391°-41,15302° / Datum WGS84**
- 2.2. GPS **Garmin Oregon 450**
- 2.3. Localidad/Paraje/Lugar: **Bahía Rosas (Río Negro)**
- 2.4. Descripción de la ubicación (con croquis con orientación): **extremo este de la playa de Bahía Rosas, frente al mirador construido al costado de la ruta 1**
- 2.5. Jurisdicción (nacional, provincial, municipal): **Provincial**
- 2.6. ¿Es área protegida? **no**

3. CONTEXTO ARQUEOLÓGICO

- 3.1. Tipo de sitio u objeto (pecio, estructura portuaria, arte de pesca, objeto aislado, indeterminado, etc.): **pecio. Diversas fuentes identifican la embarcación como el vapor *Ludovico*, que naufragó en la zona en 1916.**
- 3.2. Descripción general del contexto: **se trata de una extensa dispersión de restos estructurales y del equipamiento correspondientes al pecio**
- 3.3. Cronología inferida **segunda mitad del siglo XIX y principios del XX**
- 3.4. Materiales: **hierro o acero, madera, aleación de bronce.**
- 3.5. Croquis (con orientación)



3.6. Superficie en m2: 57.500 m2

3.7. Para el caso de un pecio:

- 3.7.1. Función inferida (mercante, militar, pesca, otro) **mercante**
- 3.7.2. Tipo de propulsión (vela, vapor, motor, mixto, otro) **vapor**
- 3.7.3. Material del casco (madera, hierro, acero, compuesto, otro) **hierro o acero**
- 3.7.4. Tipo y material de la clavazón: **hierro o acero**

- 3.7.5. Elementos diagnósticos (equipamiento, anclas, etc.) **molinete, hélice, caldera, partes de la máquina, bitas de amarre**
- 3.7.6. Artefactos asociados (cerámica, vidrio, metal, óseo, etc.) no
- 3.7.7. Dimensiones: eslora conservada, manga conservada: **el casco se presenta desarmado y disperso.**
- 3.7.8. Dimensiones de elementos estructurales: **fragmentos submétricos a conjuntos de 6-8 metros de longitud.**

4. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES

- 4.1. Descripción ambiental del emplazamiento (conjunto de agentes y factores de origen biótico y abiótico -florísticos, faunísticos, climáticos, geomorfológicos, geológicos, hídricos- que interactúan con el recurso) **el sitio se emplaza a cielo abierto, al pie del acantilado y sobre la franja de intermareal, a lo largo de casi 800 metros de costa.**
- 4.2. Ambiente (marino, fluvial, humedal, etc.) **marino**
- 4.3. Geoformas (playa, acantilado, restinga, desembocadura, humedal, etc.) **acantilado, playa, restinga**
- 4.4. Nivel: submareal; intermareal inferior, medio o superior; supramareal: **intermareal inferior, medio y superior**
- 4.5. Pendiente y Topografía del fondo: **pendiente leve de playa hasta la línea del acantilado**
- 4.6. Tipo de sustrato (limo, arena, canto rodado, roca, etc.) **arena, presencia de afloramientos rocosos de escasa potencia expuesta.**
- 4.7. Grado de sedimentación/exposición de los restos: al momento del relevamiento se registraron restos completamente expuestos y restos parcialmente sedimentados. **los restos se cubren y descubren de sedimento en ciclos irregulares dependiendo de factores climáticos y mareas.**
- 4.8. Organismos (incrustantes, algas, etc.) **presencia de organismos incrustantes (mejillines, cirripedios balanus) y escasa presencia de algas.**
- 4.9. Dinámica costera (energía baja / media / alta) **energía media/alta**

5. ESTADO DE CONSERVACIÓN

- 5.1. Bueno / Regular / Malo (según ficha APN) **malo**
- 5.2. Especificar detalles
 - 5.2.1. Evidencia de alteración natural o antrópica: de acuerdo con información obtenida en el transcurso del proyecto **el casco ha sido desmantelado y desguazado en varias instancias; hay registros de corte para extraer estructuras y trasladarlas a El Cóndor y Viedma.**
- 5.3. Para el caso de un pecio: integridad estructural (4 categorías del grado de fragmentación del casco) **c) Fragmentos desarticulados del casco, con faltantes significativas en su estructura, asociados con elementos sueltos y dispersos.**

6. RIESGO DE ALTERACIÓN

- 6.1. Sin riesgo significativo / Vulnerable / En riesgo inminente (según ficha APN) **vulnerable**

6.2. Especificar variables de riesgo: **estructuras expuestas a la vandalización y extracción de materiales.**

7. ACCESIBILIDAD

7.1. Bajo / Medio / Alto (según ficha APN) **alto**

8. VISIBILIDAD

8.1. Bajo / Medio / Alto (según ficha APN) **medio / alto, dependiendo de cobertura sedimentaria**

9. GRADO DE CONTROL

9.1. Bajo / Medio / Alto (según ficha APN): **Medio**

10. CONOCIMIENTO

10.1. Bajo / Medio / Alto (según ficha APN) **Alto**

11. ACTIVIDAD HUMANA

11.1. Usos actuales del área (pesca, recolección, deportivo, industrial, turismo, infraestructura, sin uso, etc.). Tareas económicas, recreativas o tradicionales llevadas a cabo sobre el lugar del recurso o en sus cercanías (económicas: amenaza; tradicionales o recreativas: oportunidad). **Pesca / turismo**

11.2. Infraestructura, instalaciones **Mirador de madera sobre el acantilado y al costado de la ruta 1**

12. FUENTES DE INFORMACIÓN

12.1. Datos de la fuente (oral, bibliográfica, internet, etc.) **este naufragio es ampliamente citado en diversos medios que incluyen la prensa, libros, internet y bases de datos, relatos orales, etc. Estas fuentes identifican a la embarcación como el vapor Ludovico, que naufragó en la zona en 1916. (base de datos sobre naufragios de Histarmar; periódico "La Nueva Era" edición del 16 de julio de 1916; rio negro online, etc.)**

13. TAREAS REALIZADAS

13.1. Relevamiento, recolección de superficie, sondeos, excavaciones, protección, puesta en valor. Otros. **tareas de relevamiento mediante croquis, mediciones, registro con GPS y fotografías.**

13.2. Comentarios: **toda esta información ha sido reunida en un informe sobre patrimonio marítimo bajo la supervisión de la Secretaría de Cultura de Rio Negro y el CFI.**

14. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR

14.1. Evaluación general del contexto: **el sitio está constituido por los restos de una embarcación de casco metálico y propulsión a vapor. En diversas fuentes se la identifica como el vapor Ludovico, que naufragara en 1916; en fotografías de la**

época se observa el casco íntegro y toda la zona de playa adyacente con parte de la carga de barriles dispersos (posiblemente como resultado de maniobras de alije); luego de años expuesto a los factores climáticos y antrópicos quedan restos dispersos a lo largo de la playa con un alto grado de deterioro; la excepción la constituye la presencia de una hélice de hierro intacta sobre el sedimento.

14.2. Inferencia del proceso de formación: **a partir de un evento de naufragio debido a encallamiento en la costa, la embarcación habría perdido integridad estructural producto de la alta energía del ambiente y la ocurrencia de actividades de salvamento extracción posterior de materiales**

14.3. Factores de transformación identificados:

14.3.1. Culturales: **desguace, extracciones selectivas de estructuras y remoción de estructuras.**

14.3.2. Ambientales (erosión por corrientes, acción biológica, etc.): **energía del oleaje en eventos de tormenta, corrosión, abrasión. La acción antrópica sobre el mismo aceleró los procesos actuantes.**

15. VALORES DEL SITIO

15.1. Científico, histórico, público, estético, biológico, económico, turístico, identitario, otro (Justificar) **el sitio constituye un elemento de valor patrimonial porque forma parte del acervo cultural e histórico del litoral rionegrino. Al estar localizado en un sector fácilmente accesible de la costa, tiene potencial para el desarrollo de actividades educativas y turísticas. Su valor arqueológico radica en las posibilidades que ofrece para el estudio de tecnologías de construcción de barcos a vapor y de procesos de formación de sitios de naufragio costeros. Se trata de un sitio protegido por los alcances de las leyes correspondientes.**

16. OBSERVACIONES GENERALES:

17. RECOMENDACIONES:

- a.** puesta en valor con cartelería en el mirador
- b.** evaluar una posible reunión de materiales dispersos en un mismo sitio, una propuesta puede ser el mirador existente allí.
- c.** promover una mayor investigación arqueológica de los restos encontrados.

18. REGISTRO

18.1. Nombre y apellido: **Damian Vainstub**

18.2. DNI: **17963261**

18.3. Datos de contacto: **damianvainstub@gmail.com**

18.4. Fecha: **mayo de 2022**

18.4.1. Observaciones: **en el informe entregado por el que suscribe al CFI y la Secretaria de Cultura hay más información sobre este pecio.**

a. **Proyecto Inventario RN: Archivos Shapefile SIG**

Acceso:

<https://drive.google.com/drive/folders/1nBITZbXGDsggwQ-zkyziyWpSJRF2oBmi?usp=sharing>

c. **Proyecto Inventario RN: Archivos fotográficos**

Acceso:

https://drive.google.com/drive/folders/15DsUAbe93u3mgDPrRgaX6ltJ_DNGahn7?usp=sharing

d. **Proyecto Inventario RN: Fichas RENYCOA**

Acceso:

<https://drive.google.com/drive/folders/1NFAQTDdchoYdrdkcJKqHE3X8mYBNATQQ?usp=sharing>