

Isla de los Estados, un olvidado rincón argentino

Por Rolando Bocanera



Rolando Bocanera

VIVIMOS EN UN MUNDO SIN ORILLAS NI BRÚJULA, DÍAS DE OLVIDO E INDIFERENCIAS Y ES CUANDO BUSCAMOS LOS SUEÑOS EN LA RIBERA DE LAS AVENTURAS. ESTA VEZ, EN UN TROZO DE PATRIA, CONFIN DEL MUNDO POBLADO, DE SOLEDADES Y FRÍO, DE VIENTOS INDÓMITOS QUE NO MUEREN NUNCA, UN LUGAR EN DONDE EL HOMBRE LIBRE DEBE CUIDAR Y DEFENDER. LA ISLA DEL ENCUENTRO, LA ISLA DE LOS ESTADOS.

Ushuaia es el comienzo del esperado itinerario, comenzaba a amanecer en la ciudad más austral de la Argentina, en ese rincón en donde se conjugan nieve, sacrificios, nacionalismo y esperanzas.

El día parecía tranquilo para una jornada que rayaba el suspenso. Uno cree que ha recorrido muchos caminos, conocido gente, costumbres y emociones, pero cuando más elevamos la vista hacia el horizonte me pregunto si fue suficiente. Cada hombre tiene un camino por descubrir, uno que, tal vez, jerarquice su existencia en ese secreto idioma de la naturaleza que nos hace comprender que no sólo se atesoran bienes, sino nostalgias, amistades y quizás la desesperación de una ración de comida. Ushuaia es pintoresca, apacible, como lo indica su nombre poético, aquel que en la lengua indígena significa "Bahía tranquila que mira al oeste". Como sabemos, Ushuaia es la capital de la provincia de Tierra del Fuego, formada por tres departamentos con Río Grande y las Islas del sector austral (Ley 23775).

Llegué a la base naval en donde embarcaríamos con rumbo a la Isla de los Estados, allí se destaca la disciplina y la profesionalidad de hombres hechos en el rigor del tiempo y la distancia. El viaje lo realizaríamos en el buque Alférez Sobral, responsable de transportarnos por esa ruta temida por sus vientos y olas. Cuando pisé cubierta pude sentir la misma emoción que otros habían sentido en ese lugar que yo estaba ocupando entonces, aunque en circunstancias un tanto distintas; pues conocía la épica historia de ese "Tigre del Mar" durante su acción en la guerra por las Malvinas, cuando herido de muerte llegó maltrecho a puerto para ser reparado y poder regresar a la lucha. Una epopeya que merece una nota complementaria. Despojos del puente de mando y su cubierta pueden verse hoy en el Museo Naval de Tigre.

La distancia obnubila la historia del Sur, allí todo es leyenda, desde la incógnita de sus poblaciones aborígenes, cuyos orígenes se pierden en el tiempo, una por el arribo por el Estrecho de Bering hace

13.000

años integrados por los asentamientos de Paili'ke Cueva de Fell y los Toldos con 12.500 años, otras más recientes, tales como Tres Arroyos y Cabeza de León en Río Grande, con 10.000 años. Según los estudios realizados por la doctora Anne Chapman en la Isla de los Estados, se encontraron asentamientos de indios Yamanes, hábiles navegantes que cruzaban el Estrecho de Le Maire en precarios botes, una de las cuatro tribus que habitan en la Isla Grande junto con los Selk'nam, los Haush y los Alakaluf.

Pero la verdadera historia del Sur comenzó en el siglo XIX, ya que durante los 400 años posteriores a la llegada de los españoles poco se hizo para explorarla. Fue Magallanes quien descubrió el Estrecho de Todos los Santos en el siglo XVI y luego Sarmiento de Gamboa quien funda dos ciudades, Nombre de Jesús, cerca de Cabo Virgen y Real Felipe, próxima a Punta Arenas. En 1587 el capitán Cavendish encuentra a un famélico habitante en esas tierras y por tal motivo rebautiza aquel inhóspito paraje como Puerto Hambre.

En el siglo XVII los descubrimientos no son tan frecuentes; el holandés Le Maire descubre el Cabo de Hornos (por Hoors, ciudad natal de Le Maire) y la isla Sevaldo (hoy Malvinas) y el 24 de enero de 1616 avista la Isla de los Estados, nombre en honor a los Estados del gobierno holandés. De allí que el estrecho que separa la Isla con Tierra del Fuego se denominó estrecho de Le Maire. Otros aventureros surcaron



sus aguas, el capitán Cook, Colvett y Malaspina en 1789 con una expedición científica, que marcó el inicio de una colonización de la zona austral. En el siglo XIX la Argentina pone sus ojos en el Sur por el impulso de algunos espíritus nacionalistas como Vernet, Lasserre y Luis Piedrabuena, quienes sin dudas frenaron la depredadora presencia de aventureros que, sin piedad, arremetían en contra de los bosques y de la fauna autóctona. También la Isla Grande sintió el beneficio de los misioneros como es el caso de Gardiner, Bridger y Fagnano, hombres de bien que no dudaron en aplicar reglas en favor de los indígenas. Un hito que marca el comienzo de esta patriada fue el establecimiento de los límites de frontera al territorio nacional allá por el año 1818.

La cercanía de la Isla al continente, el disponer de buena agua y su clima no tan riguroso hicieron pensar en un asentamiento humano que más tarde apoyado por el resultado de la expedición científica de Malaspina y las visitas de Darwin y Foster llevó a que el gobierno argentino tome el proyecto con más interés y en especial el de establecer un presidio correccional y ampliar los estudios científicos sobre nuestra apartada zona. Es de destacar el hecho de que tanto Vernet como Piedrabuena, desde años atrás tenían instaladas factorías; en especial Piedrabuena, acérrimo defensor de nuestra soberanía a bordo de su cutter Nancy, que armado con tres pequeños cañones cuidaba la frontera de la presencia de los aventureros. Su historia es poco conocida pero sus acciones son descolantes. Fue el primero en hacer flamear la bandera argentina en la Isla Pavón y en el año 1862 dejó un cartel en el Cabo de Hornos reafirmando la frontera de la Nación Argentina.

A LA MAR...

Mis pensamientos son interrumpidos por la sirena del barco que, como una larga despedida, rompe el silencio de la bahía. Las órdenes motorizan a la tripulación, la cubierta cobra vida, las maniobras de la nave son como si estuviera despertando de un letargo y volviera a la lucha. Nos movíamos en dirección a un sol que parecía desperezarse en el cercano horizonte. Ushuaia quedaba atrás transformada en un manchón multicolor de casas y un mar tranquilo. A la derecha la costa chilena con su puerto Williams en la Isla Navarino, acérrima protectora de la navegación de los vientos de la Antártica. Aún en el canal, hicimos ancla en la bahía Aguirre para dejar abastecimientos y luego a pocas millas en Punta Sloggett, para el estudio de una vieja draga utilizada en la Patagonia por los pioneros buscadores de oro a fines de siglo XIX. Las Islas Picton y Nueva marcan nuestro derrotero y rodeando la península Mitre enfrentamos la Bahía Buen Suceso. Este es otro sitio que no podemos dejar de conocer, un gomón nos lleva al asentamiento naval, un punto de control del tráfico de los barcos. En la zona, nuestra llegada es motivo de alegría para el personal que durante 45 días debe quedar apostado hasta su relevo; con mate y tortas fritas compartimos sus momentos y yo aprovecho para recorrer las instalaciones, acompañado por su mascota, un perro ovejero.

El barco anuncia con toque de sirena su próxima partida. Ya en marcha, me dieron pena aquellos muchachos que saludando, se despedían hasta la próxima visita que los rescata de esa soledad. Y así, poco a poco, Bahía



Buen Suceso fue transformándose sólo en recuerdos, mientras que adelante, resguardando a la Isla de los Estados, nos esperaba el temido Le Maire. Comprobé allí que la fama de este estrecho no era leyenda. Ni bien enfilamos a la neblinosa y desdibujada isla, comenzamos a sufrir el escarceo, esas sacudidas producto del encuentro entre un mar de fondo con un viento cruzado. Según una creencia de los indios Yamanes este fenómeno es una brutal lucha entre dos magos de su mitología: Shenu, Dios del viento y Kox, Dios del mar que, con un humor de gigantes, se transforman en verdugos de cientos de barcos que han naufragado en las aguas bajo sus dominios. Resultado de un recuento histórico, la cifra oficial alcanza 110 barcos hundidos, más otros cuarenta probablemente con la misma suerte corrida, producto del viento antártico que al encontrarse con la Isla se divide en dos, la corriente oriental y la occidental. Esta última se arremolina en el estrecho y se transforma en una trampa segura para la navegación de todo tipo.

POR FIN, LA ISLA DE LOS ESTADOS

La Isla, ese castillo pétreo con más de treinta picos rocosos, tiene 70 km de largo, surcada por un cordón montañoso de casi 50 km de largo y picos que alcanzan alturas entre 400 y 800 metros, tal es el caso del Monte Spegazzini con 741 me-





El Faro reconstruido 114 años después.

tros de altura o el Cerro Baue, situado en la bahía San Antonio, con 820 metros. De sus 556 km cuadrados, 292 km son costas conformadas por fiordos, bahías e islotes.

La isla se formó cuando la Cordillera de los Andes, en su recorrido hacia la Antártida, sufre un plegamiento Sureste que la separa y la aleja del continente 18 millas. Su forma se asemeja a cuatro islas unidas por cortas lenguas de tierra. Por ejemplo, entre Bahía Cook y la Vancouver sólo 500 metros separan los dos océanos. Sus picos son agudos y escarpados y sus valles ganados por una frondosa vegetación producto de los 4.000 mm de lluvias que se precipitan cada año. Su suelo está cubierto por una vegetación achaparrada y turbales. El clima es moderado al igual que el de Tierra del Fuego, aunque muy cambiante durante el día, con lluvias, nieve, sol y una espesa neblina. La isla fue bautizada por los indígenas con muy distin-

tos y poéticos nombres; sin embargo, el más conocido fue el puesto por la tribu de los Yamanes, Chuanisin o Isla de la Abundancia.

A medida que nos acercábamos su aspecto era el de un negro animal dormido, rodeado por espuma. Encerrando en ella una belleza misteriosa que la hace imponente, el Alférez Sobral se dirige hacia la bahía Parry, uno de los destinos. Allí está ubicada la base Luis Piedrabuena, el único lugar habitado en toda la isla y sólo cuatro personas preservan la soberanía. A media máquina entrábamos a la Bahía que es un escenario apoteótico, dos inmensas paredes de piedra, como un Gibraltar en miniatura, enmarcan la entrada, el giro a la derecha nos enfrenta a un mar calmo color esmeralda en donde hacemos ancla. El silencio es acogedor, sólo las olas rompiendo en las rocas de una playa rodeada de una policromía de mar, costa y árboles, parecen interrumpirlo.

Cuando el gomón nos dejó en tierra firme

pudimos admirar la vocación de servicio de cuatro personas que en un conjunto de casillas comparten su tiempo de soledad, a pesar de las comodidades, de una biblioteca, del video, de la calefacción o de un helipuerto para urgencias. Allí pudimos admirar su orden de trabajo en funciones no sólo oficiales, sino propias del mantenimiento de la base y de la recopilación de datos meteorológicos.

Sólo fueron algunas horas, repartidas entre mates, charlas y comentarios aportados por los cuarenta y cinco días de permanencia en ese apartado lugar de nuestra patria. Cuando nos despedimos, una tenue llovizna mojaba tanto a las pasarelas como el espíritu de aquellos muchachos que, no obstante el frío, no dejaron de saludarnos mientras nos alejábamos, dejando atrás la dura cotidianidad de la base Luis Piedrabuena.

Acompasado por los monótonos golpes de las máquinas del buque enfilamos hacia la bahía Cook. Sumergido en ese paisaje de historias me imaginaba el penal, nuestro próximo destino: una página del recuerdo que sólo fue tragedia, allí donde la vida fue rubricada con la maldad humana y la indiferencia social.

Las órdenes en el puente son tajantes, ya que la nave tenía que pasar por un estrangulado canal formado por los islotes Isella y Ball, un mezquino espacio que no sobrepasaba a tres o cuatro veces el ancho total del barco... Luego nuevamente la placidez.

La bahía Cook, llamada así en honor al navegante inglés, está históricamente relacionada con la expedición de Lasserre, el proyecto oficial era instalar una cárcel correccional y la construcción de un faro en el peñón de San Juan del Salvamento, como seguridad de los barcos que navegaban por esa apartada zona. Este faro fue bautizado como "El Faro del Fin del Mundo" por el libro escrito por Julio Verne cuyo argumento se desarrolló en aquellas latitudes.

UNA LUZ EN EL FIN DEL MUNDO

Haciendo una corta reseña histórica podemos recordar que el Presidente Julio A. Roca es quien decide poner en práctica una corriente colonizadora de nuestro sur Patagónico; entre ellos está el proyecto presentado por Santiago Bove de instalar una colonia penal, basado en estudios de una expedición suya durante el año 1882. En 1884 la visita científica de Lasserre decide crear una subprefectura en San Juan del Salvamento y allí entonces construyen el faro, una luz en el fin del mundo. Como mano de obra se llevan presidiarios



acompañados por sus esposas; además se inicia la colonia penal. Recién en 1890 trasladaron a los primeros reclusos, todos ellos por causas políticas y militares.

Roberto Payró visita San Juan del Salvamento en 1898 y en su informe considera que el penal es inhumano y que Bahía Cook sería un destino mucho más saludable para emplazar una nueva prisión. Es allí en donde una vez más echamos ancla.

Nuevamente el gomón nos acerca a una playa pedregosa, al sitio en donde años atrás y por recomendaciones de Payró, había sido trasladado el presidio y del que como testigos sólo quedaban restos de postes podridos, algunos de ellos, aún en pie. Continuando con el histórico relato, un nuevo informe insiste con la insalubridad de la zona, así es que el gobierno decide reinstalarlo en Tierra del Fuego, más precisamente en un sitio cercano a Ushuaia conocido como Bahía de las Golondrinas. En 1902 comienza el éxodo y también con ello se apaga la luz del mítológico faro, para ser montado en un islote llamado Observatorio; lo mismo le sucede a la subprefectura.

El traslado fue lento. Ochenta y seis presos tendrían que permanecer en Bahía Cook hasta llegado su turno de ser reubicados. En tales circunstancias cincuenta y siete de ellos, luego de asesinar a los guardias, escaparon. Sin embargo, fueron recapturados poco tiempo después. En 1911 la totalidad de los presos estaban en el presidio de Ushuaia que funcionó hasta 1947 y en 1950 se anexó a la Base Naval, hoy convertido en un museo digno de ser visitado.

Debo confesar que no me impactó tanto caminar entre los restos del penal de Bahía Cook como sí hacerlo por su cementerio. Medio ocultas entre las hierbas, pude contar treinta y tres cruces de madera carcomidas por el tiempo, en las cuales ni siquiera se leían nombres o fechas. Quizá hayan sido de presos o de guardias que dejaron sus efímeras vidas sin un nombre tallado que los recuerde, cómo saberlo. Separada de ese montón de anónimas señales se destacaba una de metal, protegida por una verja. Una que daba cuenta del derrotero padecido por el capitán del barco Swanilda y su esposa, muertos en un trágico naufragio durante su viaje de bodas y estando frente a la Isla Observatorio. En un rincón una ermita con la virgen Stella Maris, protectora de los navegantes, colocada, según una placa, en 1946 por los tripulantes del Rastreador Bouchard. Sólo 500 metros la separa de la Bahía Vancouver, unida por un difícil sendero, adornado por bosques de canelos e incómodos turbales.

Sin dudas el próximo destino es uno de los más esperados del viaje, la Bahía de San Juan del Salvamento, el punto más oriental de la isla. Su entrada es de fácil acceso, con



más de 700 metros de costa a costa, su orientación hacia al Oeste la protege de los vientos antárticos y norte. Quizá haya sido éste el motivo por el cual la Bahía de San Juan se constituyera, durante el siglo XIX, en el sitio más frecuentado. Las instalaciones de la subprefectura, la prisión y el faro popularizaron la zona, pues su estratégica ubicación facilitaba el acceso de los barcos que recalaban en la Isla Sabalido, hoy islas Malvinas. Con la inauguración del faro el 25 de mayo del año 1884 los naufragios disminuyeron considerablemente.

Dejando un poco de lado el relato de la historia, retomo entonces el de mi viaje. Estábamos navegando entre niebla y sorteando Punta Cardozo cuando de pronto pudimos divisar el legendario faro, aquella luz que tan popular hizo la pluma de Verne, "La Luz del Fin del Mundo". Allí, a casi 70 metros sobre un risco de color grisáceo, un mito se hacía realidad frente a mis ojos.

A toda máquina, el Sobral entraba como un gladiador a sus calmas aguas, mientras que las olas parecían acariciar su casco. De una vez anclamos a unos 500 metros de ese sitio en donde hace noventa y nueve años atrás estaba el penal y en donde hoy nada más se puede encontrar un desierto de sufrimientos, nostalgias y olvidos.

Desembarcamos en sus costas, pedregosas y cubiertas de musgo que hacía incómodo el caminar. De sus borrados senderos sólo quedaban canaletas hechas por los riachos de sus frecuentes lluvias. Cuando llegamos al sitio de la prisión, algunos cimientos y unas cuantas piedras desordenadas atestiguaban su ubicación. No lejos de allí, oculto entre la maleza y los árboles el viejo cementerio de San Juan del Salvamento utilizado entre 1882 y 1902, encontrándonos nuevamente con la insignificancia y el olvido humano, sólo seis tumbas se conservaban demarcadas

por esas cruces de maderas ya podridas por la inclemencia del tiempo y el devenir de los años. Ocupadas por otros hombres que hicieron la historia y que fueron olvidados, sin lágrimas que humedecieran el recuerdo de sus vidas en esa agreste y triste tierra.

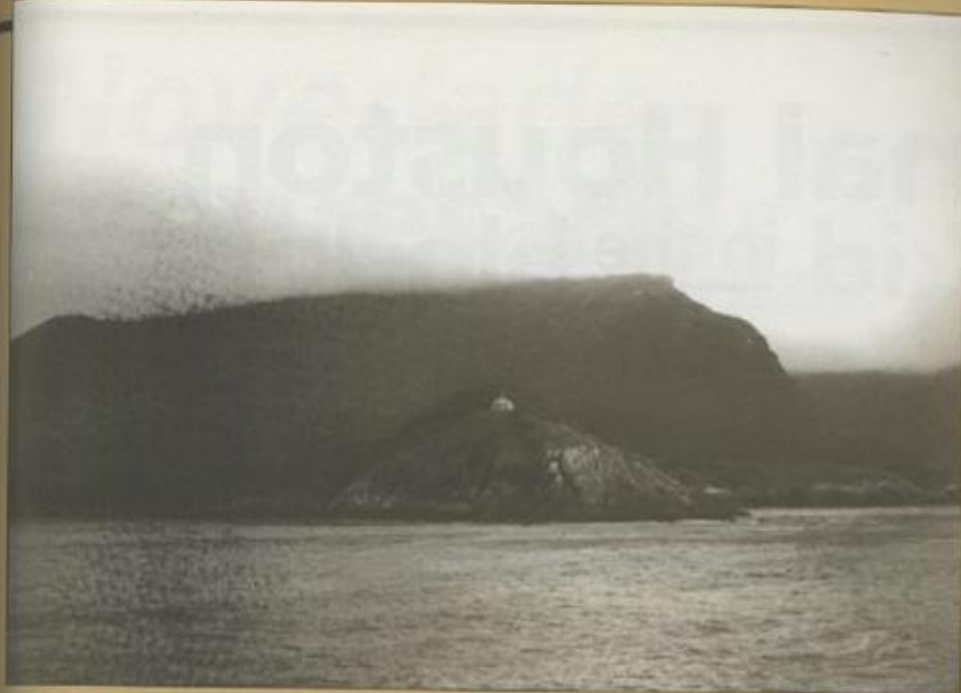
RECORDANDO A JULIO VERNE

El gomón nos acerca al sendero de subida al faro, a tan sólo cinco kilómetros del viejo cementerio. El acceso es resbaladizo y empinado. En medio de aquella trepada, en los descansos que tomábamos para recuperar el aliento o darle



una tregua a la sorpresa, se podía divisar al Sobral mecidiéndose en un mar con fama de salvaje, por entonces tranquilo, aunque siempre frío. Jadeantes de emoción llegamos al faro, a esa leyenda que muchos argentinos desconocen, a esa luz que ayudó a quebrar las sombras de la noche y a ahuyentar a los fantasmas de un naufragio en la zona más austral del continente.

Desde 1902, fecha en que el primitivo faro fue trasladado a la Isla Observatorio, el viejo centinela se fue deteriorando por el viento, la nieve y los años. En cuanto llegamos al nuevo faro, descubrimos abandonado en un rincón un montón de madera carcomida, como tumba y prueba de su existencia. En el año 1973 durante la realización del Primer Congreso de Ciencia Histórica Fueguina, el legendario Faro volvió a ser recordado y declarado Monumento Histórico. En 1984 al cumplirse su centenario, la Marina efectuó un relevamiento recuperando sus restos y, con una fiel réplica de sus planos originales, construyeron así una maqueta a tamaño natural frente al



Museo de Ushuaia, la cual fue inaugurada en el año 1997.

Sin embargo allí no terminó su historia. Un aventurero francés, llamado Andrés Bronner, en un viaje al sur patagónico durante el año 1993, recalca en la Isla de los Estados, logra llegar hasta los restos del faro aún vigente y recordando la novela de Verne decide reconstruirlo en el sitio primitivo. A su regreso a Francia forma una asociación que llamó "Amigos del Faro del Fin del Mundo", recaudó de sus socios, entre ellos el mismísimo presidente de Francia, Chirac, un monto cercano a los 200.000 dólares destinado al montaje del Faro. Para lo cual se tendría en cuenta, no sólo su forma primigenia sino también sus dimensiones reales, salvo una modificación en su sistema de iluminación, ya que de sus ocho paredes sólo dos tendrían linternas, aunque en lugar de funcionar con aceite, serían reemplazadas por paneles solares de construcción francesa y con una potencia de 50 w/h cada uno, permitiendo un alcance de luz de 15 millas mar adentro.

Mi llegada a la cima del risco fue como retroceder un siglo y mientras el personal de la Marina ajustaba el equipo solar yo divagaba pensando en la necesidad del sacrificio humano. Caía la tarde cuando desembarcamos. El gomón seguía esperando por nuestro regreso en la playa; para entonces me di cuenta de que aquella aventura estaba llegando a su fin.

Levamos anclas. La idea inicial de tomar por el costado sur de la isla fue descartada debido al mal tiempo, así que lo hicimos por el lado norte, el que a pesar de la protección que ofrecían sus costas, no pudimos librarnos del "pesto". El embravecido mar no quería darle tregua a la nave, y olas

como murallas nos castigaban con bruscos balanceos. Sheno, el viento y Nox, el mar, no menguaban su enojo por haber invadido sus helados dominios. Sin embargo, seguimos navegando dejando atrás a ese pedazo de cordillera con su misterioso manto de nubes y frente a nosotros el Beagle, los paisajes parecían repetirse constantemente. Marcando el final de la odisea y el de una aventura se erguían de fondo, la Isla Nueva, Navarino y una colorida Ushuaia.

Cuando llegamos al puerto, la Jefatura de la Base esperaba al Sobral como es de rutina. Luego de los saludos protocolares nos despedimos; al retirarme no pude evitar mirar al Sobral, quedaba allí meciéndose pausadamente, como descansando de su lucha, como recobrando sus fuerzas para una próxima batalla con el mar y no con los hombres. Mi mirada fue una mirada de agradecimiento y gratitud por haberme hecho vivir una etapa más de mi existencia en aquella isla que nació para ser presidio y terminó siendo una leyenda prisionera, tal vez, de sus propios recuerdos o de nuestro olvido. ●

Rolando Bocanera, un asiduo colaborador de Petrotecnia, es ingeniero egresado de la Facultad de Ingeniería Química de la Universidad Nacional del Litoral. Se desempeñó como jefe en el área siderúrgica de los Altos Hornos Zapla en Jujuy. En 1964 ingresó a YPF en el Yacimiento del Norte, en Salta, con otros destinos en el interior del país, ocupando el cargo de gerente y luego en 1977 como interventor de Compras y Contrataciones de la empresa. Fue profesor de la cátedra de Posgrado de la Universidad de Buenos Aires en la carrera Ingeniería del Petróleo. Estudió Administración de Empresas y luego Arqueología y es piloto civil.