

441

Isla de los Estados

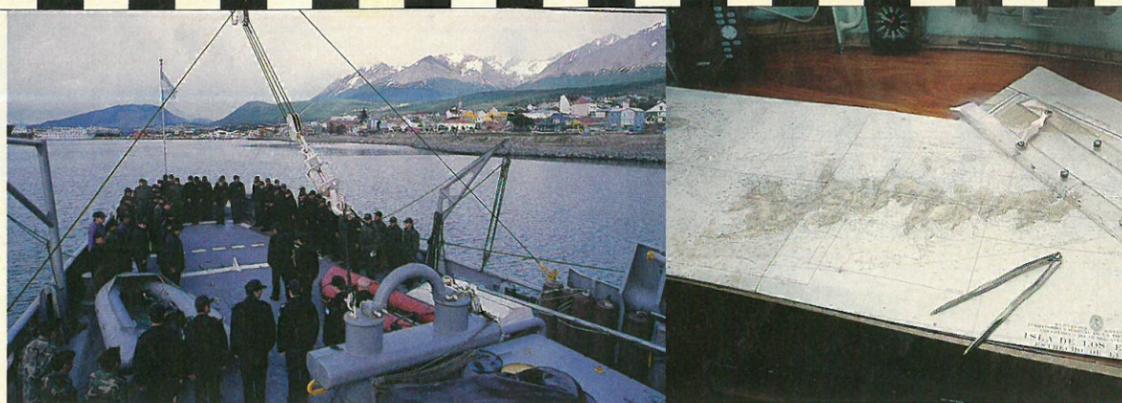
Fin de milenio en el fin del mundo

Texto Luis Frontera (Enviado especial) Mapa Paula Simonetti
Fotos Andrés Camacho (de la Subsecretaría de Turismo de Ushuaia)

EN VÍSPERAS DEL SIGLO XXI, UN PERIODISTA DE NUEVA NAVEGÓ EN UN BARCO DE LA ARMADA AL ÚLTIMO CONFÍN DE LA TIERRA Y, PARADÓJICAMENTE, ENCONTRÓ EL PRINCIPIO DE LA ARGENTINA. PRESENTE Y PASADO DE UNA BELLÍSIMA REGIÓN INHÓSPITA, QUE ES NUESTRO ÚNICO TERRITORIO INSULAR EN EL ATLÁNTICO SUR CUYA SOBERANÍA NO ES CUESTIONADA POR OTRO PAÍS.

EL VIAJE DE NUEVA





Izquierda: la partida de Ushuaia, el mapa de la isla y el compás en la cabina del capitán Barreto. Derecha: una lancha torpedera se acerca al Francisco Gurruchaga para compartir un asado.

En el lugar que aún se llama Ushuaia (o Bahía que penetra hacia el Este), los selknam creían que empezaba el mundo (no que terminaba). En los días de sol, mientras se cortaban el pelo con la valva de una almeja a orillas del Onachaga (Canal de los Onas, Beagle), veían “la raíz del universo”, entre la bruma, en la costa de enfrente. Estaban seguros de que dos colosos, Shénu (el viento) y Kox (el mar), peleaban horriblemente entre sí y que por esa razón el océano era tempestuoso en toda la zona. Jáius, una mujer fantástica pero tercamente soltera, huyó una vez hasta allí y terminó por convertirse en la solitaria Isla de los Estados, que desde entonces llevó su nombre. En cambio, otro pueblo del lugar, los yámana, bautizaron a la isla como Chuani-sin: “País en el que abunda la comida”.

Mil años después, las personas apuradas de la orilla del canal Beagle aseguran que allí termina el mundo (no que empieza). Y llegan turistas de todos los países para asistir al fin del milenio en el fin del mundo. Los habitantes de la Ushuaia de hoy, en medio del mar y las montañas, de los lagos y los bosques nevados, pero con una agitación que parece más cerca de la taquicardia que de la actividad, se quejan de padecer todos los problemas del siglo: suicidios, accidentes del tránsito, falta de trabajo y contaminación. ¿Son Tierra del Fuego y sus islas el fin o el principio del mundo? En busca de respuestas, desde Ushuaia zarpamos hacia el verdadero confin de la tierra, proa a la Isla de los Estados. O Jáius. O Chuani-sin.

Planeta Agua

El Francisco de Gurruchaga, de 55 años, que ha navegado un cuarto de millón de millas, es un barco condecorado por su heroísmo. En 1982 rescató de las aguas heladas a 362 sobrevivientes del Crucero General Belgrano. Y ahora zarpó con buen tiempo, a las 8.52 de un día gris, en el fin de 1999. Preparado para 67 tripulantes, lleva 120, porque después irá a la Antártida. Y porque viajan relevos para Isla de los Estados, más un grupo de 14 civiles (científicos y periodistas).

La primera sensación a bordo de un buque de guerra es que falta intimidad. Para estar solo hay que salir a cubierta, donde se siente con más fuerza el oleaje y hace frío (menos 4° para la sensación térmica), por un viento del sudoeste que pega en la cara a 16 nudos por hora.

Luego que distribuyen las camas y se informan tres turnos distintos para comer, se lucha contra la propia impericia: ¡40 minutos para poner un colchón dentro de un cotin! (claro que trepado a la tercera de cuatro cuchetas). La cama está en la bodega, entre el cargamento.

Un oficial enseña a usar las balsas salvavidas. Si se tiene la mala suerte de abordarlas, mejor que haya en ellas muchas personas, porque su única fuente de calor son los cuerpos. No hay que guiarlas. Deben ser dejadas a la deriva, porque quienes las buscan siguen las corrientes. Allí los alimentos son a base de glucosa, que se digiere en media hora. Y sólo hay medio litro de agua para cada persona. ►

CRONOLOGÍA

- 1616** Jacobo Le Maire descubre la Isla de los Estados Holandeses (luego de los Estados).
- 1826** Luis Vernet inicia una base forestal.
- 1849** Luis Piedrabuena salva a 24 naufragos.
- 1862** Piedrabuena construye una cabaña en Cook, como refugio para marinos. Hace flamear la Bandera argentina.
- 1868** El Congreso entrega al comandante Piedrabuena la Isla de los Estados. Al morir, el Estado se las comprará a los herederos.
- 1869** Piedrabuena iza la Bandera argentina.
- 1873** Piedrabuena naufraga con el Espora. Construye el Luisito y sale a navegar.
- 1883** Muere Piedrabuena. El presidente Roca nombra subprefecto a Félix Paz, en San Juan de Salvamento.
- 1884** Expedición de Augusto Laserre. Se inaugura el faro.
- 1898** Visita la isla Roberto J. Payró, que allí se inspira para su libro *La Australia argentina*.
- 191** Visita del presidente Roque Sáenz Peña.
- 1975** El faro: Monumento Histórico Nacional.
- 1989** El futuro presidente de la Asociación Amigos de la Isla de los Estados, Mario Pereyra, realiza una expedición de 20 días de caminata por la isla.
- 1996** Un grupo de argentinos funda la Asociación Amigos de la Isla de los Estados, que preside en forma honoraria la bisnieta del héroe, Gladys Turner Piedrabuena.
- 1997** Se llama Piedrabuena al apostadero naval de Parry.
- 1999** Se declara el 10 de agosto Día Nacional de la Isla de los Estados.



El fotógrafo Andrés Camacho ante la réplica del Faro del Mundo, en San Juan de Salvamento. Página opuesta: uno de los 120 lagos de la isla y el enviado de Nueva en el Apostadero Naval Luis Piedrabuena.



LA ISLA DE LOS 120 LAGOS

- Es una tierra de 65 km de longitud, con un cordón montañoso de 50 km (cordillera fueguina), cuyos cerros miden entre 400 y 800 metros. Mide 16 km en la parte más ancha y 500 metros en la más angosta.
- Está en el departamento Ushuaia a los 54° 46'S 18'W, 30 km al SE de la Isla Grande Tierra del Fuego y mide unos 520 km². La única forma de llegar es por barco, desembarcando en bote y, en algunas de sus partes, pueden aterrizar o acuatizar aviones.
- Hay fiordos que determinan bahías de aguas tranquilas que son llamadas puertos.
- Tiene más de 120 lagos de agua dulce. El lado sur, más castigado por las tormentas y los vientos, es el menos frecuentado.
- El promedio anual de temperatura es de 0 a 5°. En la isla llueve un promedio de 248 días al año (2.965,6 milímetros).
- Además de la fauna que describe la nota, en 1973 se llevaron ciervos colorados, de los que suelen verse cientos.
- La flora es similar a la de Tierra del Fuego.

Luego del cabo San Pio, al pasar por Buen Suceso, en un extremo de la Tierra del Fuego, se está en la zona donde se juntan los océanos Atlántico y Pacífico. No hay en otra parte aguas de ese color verde petróleo. El temporal parece incitar un vuelo gris a los lánguidos albatros que siguen al barco. Y el viento se estrella contra los acantilados de la última costa americana.

Mare tenebrarum

A las 9.55 del segundo día de navegación, con mar gruesa, se empieza a cruzar el temible estrecho de Le Maire, que tiene un ancho de 24 km y separa a la Isla de los Estados de Tierra del Fuego. Un marino explica que la corriente suele ir para un lado, mientras el viento va hacia el opuesto. Eso produce escarceos, olas irregulares y gigantes. Un personaje de Julio Verne en *El faro del fin del mundo* dice que estas aguas son "las peores del universo". Las tormentas del sur ocultan las rocas, caen granizos, lluvias y se forman terribles remolinos llamados "tide-rips". Estas aguas fueron, históricamente, lugar de "raqueadores" (del inglés wreck: naufragio) que saqueaban a las

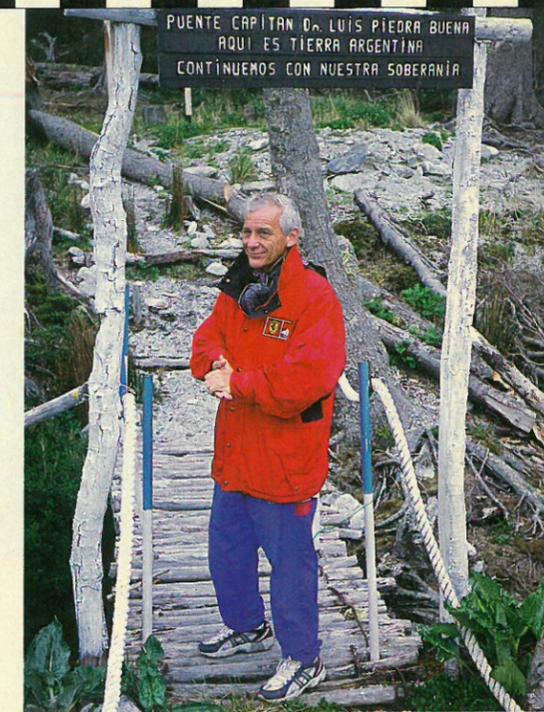
víctimas de los temporales.

En la cubierta los no acostumbrados a navegar empiezan con vómitos. Y en la cámara de suboficiales, abajo —el error es quedarse en cubierta, donde el baile es mayor—, se cuentan historias para pasar el mal tiempo. Tras cuatro horas de travesía, delante de la proa, se ve la Isla de los Estados, que por instantes desaparece bajo las nubes perennes que quedan atrapadas por sus cerros.

La Isla de los Estados (bautizada así por Le Maire en honor de los Estados Holandeses, en 1616) es el único territorio insular de la Argentina en el Atlántico Sur con dominio efectivo, y cuya soberanía no es cuestionada por ningún otro país. Y el Gurruchaga, que remolcó acorazados y portaviones en la última guerra mundial, empieza las maniobras para fondear en ella. Las realizan unos ocho oficiales, en la sala de mandos. Dirigen sondas, controlan radares, y el capitán mira por un ojo de buey de la cabina mientras su segundo lo aconseja. "Paren máquinas", dice finalmente.

Marineros en tierra

En la isla no hay muelles. Y desembarcar no



es fácil. Tiran una red al costado de la nave y hay que bajar por ella hasta el bote de goma. Pero con el oleaje, que lo baja y lo sube, el gomón está a un metro y de golpe a tres. Los pies suelen meterse en el mar helado. No sólo el bote, también el barco puede moverse. Hay gomones que se dan vuelta y motores que dejan de funcionar. Por eso en un gomón van siempre tres marinos: un mecánico, un buzo y un oficial al mando.

En medio del oleaje se baja en Bahía Franklin, lugar donde Luis Piedrabuena encalló en 1873. En la costa dejamos a cuatro biólogos: Adrián Schiavini (jefe de campaña), Silvia Gigli, Andrea Raya Rey y Fernando Biganzoli estudiarán durante un mes, viviendo en carpas, al pingüino de penacho amarillo. Muchas de estas aves, que sólo nidifican aquí y en Malvinas, mueren misteriosamente, y este equipo intentará averiguar por qué.

Enterrados en la arena se encuentran los palos machos de un barco, que serían los restos del Espora de Piedrabuena (el héroe salió de allí fabricando el cutter Luisito, con madera de la isla). Resulta pesado caminar

por Franklin, por el musgo y los pastizales, entre arbustos achaparrados.

En el lugar, de misteriosa belleza, hay cerros y árboles (guindos y canelos). Y de pronto Schiavini señala unos pequeños puntos blancos, primero, y otros más grandes después: "Son los pingüinos de penacho amarillo, de unos dos kilos cada uno. Y aquellas son las cabras que Piedrabuena introdujo en la isla", dice.

A la vuelta se penetra al mar caminando, para no encallar el gomón. A poco de andar el motor no funciona y hay que arreglarlo allí. Hace frío. Está oscuro y el zarandeo es fuerte. Estamos empapados. Cuanto menos experiencia se tiene, el miedo es mayor. Y de golpe se piensa en naufragios y parece que todos los muertos del mar se quejaron. Pero el bote arranca. Se sube la red y, ya en el barco, esperan con té y con facturas calientes, hechas a bordo.

Alimentos terrestres

Al otro día se baja en Puerto Parry, una bellísima piscina natural abierta entre las montañas de piedra, con aguas transparentes y color Caribe. Por el fondo se ven ca-

UN TRABAJO SIN HORARIO

El capitán de corbeta Gustavo Ignacio Barreto es comandante del aviso ARA Francisco de Gurruchaga.

¿Había navegado con periodistas?

No. Fue mi primera experiencia. Y valiosa. Porque uno no tiene oportunidad de conocer personalmente a quienes están en los medios, detrás de las notas.

¿Cuánto gana?

1.200 pesos mensuales.

¿Cuál es su horario?

A bordo no hay horario. Permanentemente hay un 33 por ciento del personal en servicio y un 66 por ciento descansando.

¿Dónde va a estar el 31 de diciembre?

En la Base Yúbani de la Armada Argentina, en Antártida. Voy a pasar Navidad y Año Nuevo allí. Por supuesto que extrañaré a mi familia, pero la Antártida es muy importante.

¿Se anima a decir las primeras diez palabras que se le ocurran?

Desafío, impotencia, sorpresa, soledad, preocupación, alegría, satisfacción, decisión, previsión, camaradería.



El capitán Barreto controla las maniobras de su barco. Derecha: el suboficial primero Farfán, buzo salvamentista, en acción. El oleaje puede complicar la bajada al gomón.

minar las centollas. El barco entra por un desfiladero de 100 metros de ancho. Una playa de arena de 800 metros, es allí el único sitio de la isla que permite el aterrizaje de un avión (pequeño).

Es también el único lugar habitado. Y en el Apostadero Naval Luis Piedrabuena los marinos que serán relevados invitan al "asado más austral de la historia".

Se dice que Parry es tan bella como los fiordos de Noruega, pero más natural. Y como en la cumbre, a 800 metros, hay un lago de agua dulce de donde siempre cae un chorrillo azul, al día siguiente trepamos. Se tardan dos horas de duro trajín en subir y bajar, pero el lugar premia el esfuerzo: hay frutillas silvestres, calafates de color violeta, manzanitas del diablo, helechos, canelos florecidos y guindos (árbol con el que curaban el escorbuto en el siglo pasado). Y el lago. Aún sin nombre.

A la noche se duerme temprano. Al día siguiente, a las 7, mientras el Gurruchaga se aparta por tres horas para ir a arreglar un boyón, se desembarcará en el destino más deseado, o sea el Faro del Fin del Mundo, en San Juan de Salvamento. ►

DE LA PUNA A LA ANTÁRTIDA

José Modesto Farfán (39) es suboficial primero, buzo salvamentista y cumplió destino en el portaaviones 25 de Mayo. Se sabe que ha nadado con mil kilos de explosivo en tareas estratégicas, durante la guerra en el Atlántico Sur. Su tarea específica es el salvataje en el mar. Durante varias "trepadas" al gomón, mantuvo este diálogo con Nueva.

¿Cuál es su labor extraprofesional?

Difundir en mi Jujuy natal todas las actividades navales. Allá muchos no conocen el mar. Completo eso mostrando a los del Sur, con fotos y videos, cómo es la puna.

¿Su trabajo más difícil?

Rescatar cadáveres del Lear Jet, en 1984, en aquel accidente frente a Ushuaia, donde murió el gobernador de Tierra del Fuego.

¿Cuánto gana por mes?

1.100 pesos.

Suponga que en un rescate tiene que elegir entre llevar un documento histórico de la Marina o una persona. ¿Qué elige?

La persona, claro. La vida humana no se repone. Y los documentos sí.



Amibol Ford
director Fac. Ciencias Sociales DBA



MIRAR HACIA EL MAR

El contraalmirante Carlos Álvarez es el jefe del Área Naval Austral. En su despacho de Ushuaia, antes del viaje a Isla de los Estados, habló con Nueva.

Por el Atlántico Sur navegaban en los '80 2.000 buques al año. Por el Atlántico Norte, 20.000. A uno lo protege la OTAN, y al otro el TIAR. ¿No es más importante el Atlántico Norte?

Por cierto, las líneas marítimas que unen al mundo desarrollado navegan por el Norte, no por el Sur. Pero hoy se espera que el Atlántico Sur sea navegado con mayor frecuencia, por los trabajos de mantenimiento en el canal de Panamá. En cuanto a la OTAN y el TIAR, no son comparables: mantienen la defensa de intereses distintos. Además, la Argentina es considerada aliada extra OTAN.

El criollo no es dado a navegar. ¿Un país que no ama el mar puede cuidar las costas?

Yo no diría que el argentino no navega. La Armada lo hace. Mucho y bien. Pero la Argentina es un país que, efectivamente, nació a caballo. Y como tal ve en su territorialidad la búsqueda y concreción de todas las demandas y expectativas. Pero para crecer en el concierto de las naciones, la Argentina tendrá que mirar hacia el mar.

¿Qué opina de la explotación turística de Isla de los Estados?

Todavía no es viable, sobre todo por el clima. Hay que avanzar por la explotación turística de Tierra del Fuego, que espero sea inteligente y ventajosa para todos.

Nieve copo a copo

Empezó a funcionar en 1884, año de su construcción. Está en la base del monte Richardson, donde lo erigió la expedición de Lasserre, y alumbró por 18 años. Cuando dejó de funcionar, en 1902, se hizo otro faro (algunos los confunden) que está en la Isla Observatorio. Pero éste, el de San Juan de Salvamento, es el "Faro del Fin del Mundo".

Luego de trepar unos 30 minutos se está ante su réplica, construida en 1993: 8 metros de diámetro y 6,5 de altura, de madera de pino y cedro canadiense. El techo es de zinc y lo coronan un mástil y una bocha de acero. Es automático (no necesita que un torrero viva allí) y posee una linterna con seis lámparas automáticas, con un alcance de 10 millas y alimentadas por energía solar con dos paneles de 50 vatios. En 1890, también, funcionó en este lugar el presidio militar que luego se trasladó a Puerto Cook.

Allí la isla parece exhibir toda su belleza. De golpe cae granizo y al instante brilla un sol caliente contra las piedras de la costa. Hace frío y cae una pequeña nevada y enseguida, sobre las sonrisas de la bahía, reina un calor reconfortante. En la orilla hay gran cantidad de algas llamadas cachi-yuyos, los vogavantes vuelven colorado el océano y debe existir krill. Los pingüinos desfilan en fila india, vuelan caranchos australes, condores, halcones, albatros y petreles. Hay leña, turba, nutrias, frutos diversos y unas aves llamadas "quebrantahuesos" que se alimentan de restos animales.

Y como a las 10 el barco aún no regresó y tenemos hambre, el buzo, cabo primero Eduardo Rodríguez, baja a la playa, recoge cholgas (grandes mejillones) y, con el mismo fuego que hizo para secar nuestras ropas que se mojaron en el gomón, las asa. Y las comemos con apio salvaje, delicioso, mucho más fuerte que el que conocemos, y con algo que llaman "frutitas del bosque" y sabe a cereza. A las 14.42, con alegría, escuchamos la sirena del Gurruchaga que viene a buscarnos.

Todos estamos agotados. El médico de a bordo me ha dado antiinflamatorios para los golpes en las rodillas (durante las trepadas y descensos), y descubro que padezco sabañones en las manos. Al irme, firmo el cuaderno de visitantes (allí menciono a mis nietos, Santiago y Salvador) y cierro la puerta del faro.

¿Fin o principio?

El último descenso fue en Cook, donde en 1899 se inauguró el presidio que en 1884 estuvo en San Juan de Salvamento. Este puerto tiene fama de ser el mejor fondeadero de Isla de los Estados. Luego de una playa de cantos rodados, en la costa, en medio de un viento ensordecedor, se ven restos de tumbas (¿hay belleza más solemne que esos cementerios marinos que cantó Paul Valéry?). Brotan flores silvestres y marmóreas de esas tumbas de naufragos. Una de ellas, protegida por rejas, perteneció a una pareja de enamorados, el capitán Paine y su esposa, que naufragaron y murieron frente a la isla, en 1910. También se pueden ver, so-

Los restos del Espora, que naufragó en 1873. Página anterior: dos de los biólogos que pasarán un mes estudiando el pingüino de penacho amarillo (izquierda) y el asado de mejillones improvisado por el cabo primero Eduardo Rodríguez (derecha).

nte el pasto verde y el musgo de color bordó, restos de una construcción (sería la casilla de Eyroa, puesta por Piedrabuena para amparo de naufragos) y, en la orilla, un pequeño santuario con la imagen de Stella Maris, protectora de los marinos, colocada en mayo de 1946.

En alta mar, otra vez frente al temible Le Maire, se puede reflexionar sobre el país: Sarmiento decía que el argentino se siente aprisionado en un barco porque odia lo que hizo grande a Europa, la navegación. El hombre de la pampa, que no tiene cultura de mar y ni siquiera come pescado, vive en la contradicción de querer ser mediterráneo en un territorio oceánico. De hecho, en este siglo, Chile pasó a compartir el Atlántico con la Argentina, luego del Acuerdo por el Beagle, y Gran Bretaña se hizo país limítrofe, en océano, después de Malvinas. Y los marinos argentinos más famosos del siglo no lo fueron por sus navegaciones: Rojas, Massera y Astiz.

Al pisar Isla de los Estados se está fuera del continente americano, pero dentro de la Argentina. Y esa sola relación convence de la importancia que entraña el Atlántico Sur: miles de variedades de peces y mariscos, ballenas que ya no existen en otros mares, krill, combustibles, energía eólica y geotérmica. Ésa es tal vez, para los argentinos, la mayor enseñanza del fin del milenio en el fin del mundo: en el siglo XXI habrá que hacerse al mar helado, quebrar mástiles, partir timones, vivir la aurora antártica, negociar allí donde todo espera para ser hecho o para ser perdido para siempre ●

