

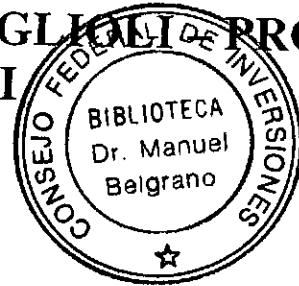
0/4. 3012
515

44178

LA RUTA DE LOS GALESES EN LA PATAGONIA

INFORME FINAL

EXPERTO PRINCIPAL: ING. SERGIO SEPIURKA
COLABORADORES: ING. JORGE MIGLIAIOLI PROF.
MARCELO GAVIRATI



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES (CFI)

ESQUEL, CHUBUT, OCTUBRE DE 2003

ROCKY TRIP LA RUTA DE LOS GALESES EN LA PATAGONIA

RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe Final contiene la pre-edición del libro “Rocky Trip–La Ruta de los Galeses en la Patagonia” que incluye además el CD “Un viaje para soñar y cantar en libertad”. El libro tiene una extensión de 320 páginas a todo color, alternando sus textos con más de 300 fotografías integradas mediante una moderna diagramación; en tanto el CD contiene veinte grabaciones con una duración total de una hora.

La obra es el resultado de casi un año de trabajo durante el que se recorrieron exhaustivamente, entre otras, las zonas de la costa, la meseta y la cordillera del Chubut. Las mismas se corresponden con las tres partes principales del libro que describe toda la epopeya de la inmigración galesa que se instaló primero en el valle inferior del río Chubut, para trasladarse luego por el desierto patagónico extendiéndose finalmente hasta la cordillera de los Andes. El contenido general del libro es el siguiente:

- **Introducción.**
- **Parte I. Camwy. Un sueño de libertad.**
- **Parte II. Dryngo'r Andes. Hacia el Oeste.**
- **Parte III. Cwm Hyfryd. Junto al Trono de las Nubes.**
- **Epílogo.**

La Introducción acerca al lector al contenido general de la obra, explicando el sentido del viaje Este-Oeste que la misma describe a lo largo del tiempo y del espacio, en el marco de esa geografía tan extensa como variada que los galeses transitaron a lo largo de la fascinante historia de su proceso colonizador. Se explica allí la idea del título **Rocky Trip** – uno de los viejos topónimos con el cual los colonos denominaron una empinada cuesta rocosa que debían transitar con sus carros, hoy ya casi olvidada por la llegada del asfalto– como símbolo del azaroso viaje que esas familias emprendieron desde Gales y de los duros tiempos que les tocó vivir.

La primera parte del libro describe por un lado las principales motivaciones para la emigración galesa a la Patagonia procurando el acercamiento del lector al contexto histórico que le dio origen y a su cultura : “**Las desventuras del Dragón Rojo**”, “**Ideas, Sociedades y Utopías**”, son los nombres de dos capítulos preparados con el auxilio de reconocidos expertos en la materia: Fernando Coronato de Puerto Madryn y Glyn Williams de Gales. Otras tres colaboraciones abordan las principales tradiciones de la cultura galesa en el Chubut: “**La lengua galesa, un símbolo de identidad**” de la académica Ana Virkel, “**Sembrando de chacras y capillas el Valle**” de Fernando Williams y el “**Eisteddfod del Chubut**” del poeta Owen Tydur Hughes.

Se abordan además otras tradiciones como “**La torta galesa y la ceremonia del té**”, en tanto que en “**Tiempos Difíciles en TreRawson y Gaiman**” el historiador Marcelo Gavirati aborda la clave del éxito de la colonia galesa del Chubut: la convivencia pacífica

con los pueblos indígenas tehuelches. Una carta inédita encontrada por los autores en el curso de este trabajo constituye un elemento de especial valor para entender dicha clave. En **“De Liverpool a Punta Cuevas”** se indaga acerca del precario asentamiento que establecieron sobre una playa del Golfo Nuevo cuando desembarcaron en Puerto Madryn el 28 de Julio de 1865, aniversario que se conmemora anualmente en el Chubut. En tanto que en **“A las vueltas con el río”** se aborda la lucha histórica contra las recurrentes inundaciones del Valle Inferior del Chubut. En otros capítulos como **“Los proyectos de colonización en la Patagonia Argentina”** y **“El paisaje humano”** se enfocan algunas de las particularísimas características que la colonización galesa le imprimió al Chubut.

En el capítulo **“La cadena Pujol y el Hotel donde soñaba El Principito”** se hace referencia a la construcción pionera del extenso corredor que unió la costa y la cordillera cuando –tal vez como ahora– todo estaba por hacerse. Justamente esta es la idea fuerza que resume la primer parte que tiene lugar junto al **Camwy** (nombre con el que los colonos denominaban al río Chubut), adónde los galeses llegaron tras **un sueño de libertad**, no para “hacerse la América” sino para **“Hacer la Patagonia”**.

La segunda parte del libro hace hincapié en la filosofía que los galeses practicaron al **“Recorrer la Patagonia”** por todos los medios y en todas direcciones. Siguiendo a los **“Galeses en sendas de tehuelches”** y compartiendo con ellos su deslumbramiento ante el espectáculo de la **“Patagonia, un parque geológico y paleontológico”**.

Imaginando que en **“En la Patagonia las huellas duran para siempre”**, se describen históricos viajes a caballo, en carro y en primitivos automóviles, circulando con ellos por viejas y olvidadas rutas y senderos, entrevistando a los descendientes de los viejos pioneros y a legendarios personajes que parecen salidos de una película.

El lector viaja entonces a caballo **“Por la ruta de los rifleros de Fontana, junto al comandante Thomas y al baqueano Evans”**, o junto a otros precursores de **“El turismo aventura del siglo XIX”**. Y **“Haciendo huellas”** transita junto a **“Los carros y su Rocky Trip”** marchando a bordo de las tropas de mulas que a veces se alejan de los accidentes del río buscando aliviar el viaje por **“La picada de Crockett”**.

También a bordo de legendarios automóviles el lector recorre **la vieja ruta nacional 25** pasando por El Sombrero junto a **“El intrépido Shrewsbury y sus máquinas pinchadoras”** a partir de la década del veinte y luego a bordo del colectivo del legendario **“Miguelito”**. Como tantos patagónicos, lamentamos no poder subir a **“El tren que todavía no cruzó al Pacífico”**, ni poder visitar el pueblo que estaba planificado para construir junto al ferrocarril en **“Arroyo Pescado, puerta de entrada de los pioneros”**. Una puerta al paraíso que alguna vez fue manchada por la sangre de colonos galeses asesinados por bandoleros norteamericanos.

La segunda parte de la obra invita entonces a recorrer la Patagonia en todas sus formas, descubriendo desde la mirada reseca por el polvo del desierto, igual que la de los pioneros, los nuevos horizontes que se presentan al atravesar la meseta patagónica rumbo al Oeste, vislumbrando montañas cubiertas de nieve que, presumimos, esconden sitios de singular belleza.

La tercera parte del libro es justamente la descripción de ese Valle Encantador que encontraron, un lugar que denominaron el **“Cwm Hyfryd, junto al Trono de las Nubes”** como testimonia la primera carta fechada en el mismo que este libro ofrece por primera vez al público. Un lugar al que alguna vez fue todo un enigma entrar (**“El enigma de la entrada al Cwm”**) pero del que ya nunca los colonos galeses y quienes los siguieron, querrían salir.

Será por eso que todos los años siguen llegando nuevos colonos, como el **“25 de Noviembre, llegada anual de los Rifleros, entre frutillas y corintos”**, una fecha que se grabó para siempre en la historia del Valle 16 de Octubre que comparten **“Esquel, el pueblo de la Colonia y Trevelin, el pueblo del Molino”**.

Las ciudades son la expresión de las gente y de sus historias de vida. A veces muy sencillas con **“La hiedra de Evan”**, un antiguo poblador que plantó una enredadera para calmar la nostalgia por su casa natal de Gales cubriendo de verde una inmensa pared que mira justamente hacia el Este, y que hoy encierra deliciosas historias. Como la de **“Johnny el minero”**, el último de los buscadores artesanales de oro que aprendió su oficio con legendario Martín Sheffield

También en Esquel, el lector se sentirá transportado junto a **“Loly Roberts, de Esquel al mundo”** acompañando al famoso multiatleta, que alterna su participación en famosas competencias en todo el mundo, con su tarea de educación a través del deporte y con su papel de guía –a la manera de sus antepasados- de los nuevos contingentes de filmadoras que llegan anualmente a la región, multiplicando su difusión a millones de personas. Es que justamente la zona constituye justamente **“Una región de película”** tal como lo evidencian los numerosos largometrajes que se han rodado en ella durante la última década.

En Trevelin el lector se acerca a la historia viva del Valle visitando hermosos museos privados como **“La casa de Clery y el jardín donde descansa el Malacara”** y **“El molino de Mervin”** y se emociona visitando otros municipales como el Regional y el del Plebiscito de 1902, donde le parecerá que **“María todavía va a la Escuela Nº 18”** y comprenderá cómo se decidió la demarcación de límites con Chile.

Acercándose a la frontera, el lector visita **“Las Cascadas de Nant y Fall y el Lago Baggilt”** para deslumbrarse con sus formidables saltos, dentro de un circuito que lo lleva **“Rumbo al Chile, con el corazón extendido”**. Porque, más allá de los conflictos de la historia, se rescata el espíritu cooperación con el que los colonos poblaron la frontera, intentando abrir solidariamente caminos que todavía hoy son un desafío: el desafío de Integrar la Patagonia, un concepto que puede hacerse extensivo a toda la región e incluso también a Gales, cuyos vínculos se han reforzado de un modo notable durante los últimos años, abriendo perspectivas muy interesantes de intercambio turístico y cultural.

El epílogo **“En el campamento de los cuentos”** hace referencia a un sitio así llamado por John M. Thomas, Jefe de la Compañía de los Rifleros, donde los viajeros se detenían a saborear las historias chispeantes de la desconocida Patagonia, en medio de viajes que a menudo duraban meses. Es lo que ha se ha procurado estimular con esta obra. Advirtiendo, que junto al testimonio de amor por esta tierra, sus protagonistas dejaron una lección y un

estilo de vida que nos propone hacer, recorrer e integrar la Patagonia, viajando y cantando en libertad, deteniéndonos cada tanto, en el campamento de los cuentos.

Finalmente el contenido general del CD **“Un viaje para cantar y soñar en libertad”** contiene un audio total de 60 minutos de los que serán finalmente seleccionados unos 35-40 minutos con los siguientes temas y grabaciones: 1-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20.

1. **HIMNO NACIONAL ARGENTINO** a 4 voces a capella interpretado por Coro Seion de Esquel
2. **MINICLASES DE GALES**
3. **CALON LAN** (versión en galés), interpretado por el Coro Seion.
4. **POEMA “DONDE ESTABAN LOS SURCOS”** de Carlos Dante Ferrari recitado por Graciela Jorge con música de fondo compuesta por Héctor Ariel Mac Donald.
5. **SUO GAN**, interpretado por Mirna Jones con arreglos de Héctor Ariel Mac Donald.
6. **RELATO DE BRYCHAN EVANS**, grabado por Freddy Green en 1963. Fondo de arpa interpretado por Catrin Morris.
7. **POL’K**. Interpretada por el conjunto Keltand de Lago Puelo, dirigido por Jorge de Oro.
8. **HAFAN GOBATH**, interpretada por el Coro Seion.
9. **CWSG OSIAN**, interpretada por el Conjunto Mahuén de Gaiman.
10. **RELATO DE TOMMY DAVIES**, grabado por Marcelo Gavirati en 1999.
11. **PERSISTIR**, poema de Cecilia Glanzmann, con música de fondo compuesta por Héctor Ariel Mac Donald.
12. **RUIN MEDDWL AMDANAT TI**, interpretada por grupo vocal de Gaiman
13. **CWN RONDA**, interpretada por el Coro Seion.
14. **CUENTOS** relatados por Rubén y Carlos Dante Ferrari
15. **SKETCH**, producido por Joyce y Margarita
16. **MILLAR DE MARAVILLAS**, interpretada por grupo coral de Gaiman
17. **LA CURANDERA MACHI**, poema de María Julia Alemán de Brand, interpretado por Juan Davies, música de Félix Bamente.
18. **CALON LAN** (versión en castellano y galés), interpretada por el conjunto Camwy
19. **POEMA SINFÓNICO A LA RUTA DE LOS GALESES**, compuesto por Héctor Ariel Mac Donald
20. **GO WEST**, interpretada por Pet Shop Boys.

Los temas incluyen una canción que los colonos entonaban durante su viaje al Chubut, dos canciones de cuna, un himno que fue entonado en ocasión del único episodio cruento que los galeses vivieron con los indios, un tema de amor, una polka, dos canciones muy representativas de la cultura galesa, el Himno Nacional Argentino a cuatro voces, dos sketches especialmente preparados, dos poemas premiados en Eisteddfods, el testimonio de un galés de 97 años que presenta una versión excelente acerca de los primeros tiempos y un poema sinfónico a la Ruta, compuesto por el maestro **Héctor Ariel Mac Donald**, responsable de la edición general del CD.

Bilingual edition

ROCKY TRIP

Sergio Sepiurka - Jorge Miglioli



LA RUTA DE LOS GALESES EN LA PATAGONIA

UN VIAJE PARA SOÑAR Y CANTAR EN LIBERTAD



Óleo sobre el desembarco pintada por Oswald Jones.

"lo ioloioi ioloioi i ioloioi ioloioi i oioioioi oi oi oioioioioi oi oi oioioioi oi oi oio iolk ioi oi oio i.lo ioloioi ioi oioioioi oi oioioio oi oioioioioio oioi oi oi oi oioioi oioioio oioioioi oi oi oioioioioi oi oi oioioioi oi oi oio iolk ioi oi oio i.lo ioloioi ioi oioioioi oi oioioio oi oioioioioio oioi oi oi oi oioioi oioioioioi oio ioloioi i.".XXXXXXXXXX

"lo ioloioi ioloioi i ioloioi ioloioi i oioioioi oi oi oioioioioi oi oi oioioioi oi oi oio iolk ioi oi oio i.lo ioloioi ioi oioioioi oi oioioio oi oioioioioio oioi oi oi oi oioioi oioioioioi oio ioloioi ioloioi ioloioi i ioloioi ioi i oioioioi oi oi oioioioi oi oi oioioioi oi oi oio iolk ioi oi oio i.lo ioloioi ioi oioioioi oi oioioio oi oioioioioio oioi oi oi oi oioioi oioioioioi oio ioloioi i.".XXXXXXXXXX



ROCKY TRIP

Sergio Sepiurka - Jorge Miglioli

ROCKY TRIP

LA RUTA DE LOS GALESES EN LA PATAGONIA-

A modo de introducción

Parte I.

Camwy. Un sueño de libertad

1. Hacer la Patagonia.
2. Las desventuras del Dragón Rojo.
3. Ideas, Sociedades y Utopías
4. De Liverpool a Punta Cuevas.
5. El sueño y el desierto.
6. En Tre-Rawson y Gaiman.
7. Los proyectos de colonización en la Patagonia Argentina
8. Sembrando de chacras y capillas el Valle.
9. La lengua galesa, un símbolo de identidad.
10. La cadena Pujol y el Hotel donde soñaba El Principito
11. Tradición, Canto y Poesía. El Eisteddfod
12. La torta galesa y la ceremonia del té.
13. El paisaje humano
14. Calon lan

Parte II.

Drygor Andes. Rumbo al Oeste.

1. En la Patagonia las huellas duran para siempre.
2. Recorrer la Patagonia
3. Mapas y kilómetros
4. Patagonia, un parque geológico y paleontológico
5. Galeses en sendas de Tehuelches
6. Por la ruta de los rifleros de Fontana, junto al comandante Thomas y al baqueano Evans.
7. Los carros y su Rocky Trip.
8. Haciendo huellas. Tropas y arcos.
9. El turismo aventura del siglo XIX
10. La picada de Crockett
11. El intrépido Shrewsbury y sus máquinas pinchadoras
12. Miguelito, más que un clavo, una clave
13. El tren que todavía no cruzó al Pacífico
14. A sacarse El Sombrero: por la vieja ruta nacional 25
15. Arroyo Pescado, puerta de entrada de los pioneros

Parte III

Cwm Hyfryd, junto al Trono de las Nubes

1. Go west
2. El enigma de la entrada al Cwm
3. El Cwm Hyfryd (Valle Hermoso) y la Colonia 16 de Octubre (carta)
4. 25 de Noviembre, la llegada anual de los Rifleros, entre frutillas y corintos
5. Esquel, el pueblo de la Colonia. Trevelin, el pueblo del Molino
6. La hiedra de Evan.
7. Johnny el minero
8. Loly Roberts, de Esquel al mundo
9. La casa de Clery y el jardín donde descansa el Malacara
10. El Trompezón de Thomas (epígrafes)
11. Caballos, flores y viento: una región de película
12. Las Cascadas de Nant y Fall y el Lago Baggilt
13. El molino de Mervin
14. María todavía va a la Escuela N° 18
15. Integrar la Patagonia
16. Rumbo al Chile, con el corazón extendido

Epílogo

En el campamento de los cuentos

- **Bibliografía**
- **CD. Un viaje para cantar y soñar en libertad**

ROCKY TRIP

La Ruta de los Galeses en la Patagonia – Un Viaje para Soñar y Cantar en libertad

A modo de Introducción

Todo libro tiene su historia y la de éste se remonta a marzo de 2002 cuando regresábamos en automóvil desde Puerto Madryn hacia Esquel, luego de presentar uno anterior titulado "*La Trochita: Un viaje en el Tiempo y la Distancia en el Viejo Expreso Patagónico*", que desde ese día estaría destinado a integrar una colección de la que ahora forma parte este trabajo.

Como a tantos viajeros que cruzan Chubut desde el mar a la cordillera o al revés, la travesía de casi 700 km. nos resultaba sencillamente diferente. Por momentos monótona y de a ratos deslumbrante, pero siempre jalonada de escenarios maravillosos sobre los cuales -desde el principio de los tiempos- el viento, el sol y el agua se empeñan en grabar formas singulares de sorprendentes colores, sin prisa y sin pausa.

Nuestra primera reflexión fue que efectivamente el cruce de la Provincia del Chubut por la Ruta de los Galeses, es un viaje que generalmente los habitantes patagónicos y la mayoría de los viajeros que nos visitan, hacemos en general con más prisa que pausas, fuera de aquellas que resultan imprescindibles para cargar combustible y descansar.

Es que si bien la ruta señala algunos puntos de interés, muy poca es la atención que habitualmente les dispensamos, ya que el objetivo primordial es llegar y, cuanto antes, mejor. Un buen viaje en automóvil es considerado aquel que se prolonga por no más de seis horas, sabiendo que algunos audaces llegan a transitarlo en poco más de cuatro.

Nuestra primera reflexión fue que el extenso trayecto era siempre un buen motivo de conversación y de reflexión para las personas, más atentas en la inmensidad de los paisajes a prestar atención a los detalles. Y en nuestro caso, a pesar de haberlo repetido hasta el cansancio, sentíamos que siempre la curiosidad volvía a despertarse insatisfecha ante el sinnúmero de interrogantes para los que habitualmente carecemos de respuestas.

¿ Cómo se viajaba antes ? ¿ Quiénes fueron los primeros viajeros ? ¿Cuál es la historia que hay detrás de los sitios adónde nos detenemos y de tantos nombres curiosos que desconocemos ? ¿Cuál es la actividad de los establecimientos y asentamientos humanos que bordean la ruta ? ¿Cuál es el origen geológico de las formaciones rocosas que contemplamos ? ¿ Adónde conducen los caminos secundarios que nunca nos hemos decidido a recorrer ? ¿ Qué habrá un poco más allá del costado del camino ?

Y fue entonces así que decidimos tomarnos tiempo para hacer el recorrido de un modo diferente cada vez, rescatando imágenes y testimonios escritos y orales, tratando de comprobar que -como tantas veces en la vida- más importante que llegar es transitar. Así, deteniéndonos en el camino, yendo y viniendo tras las huellas de los galeses y de tantos otros pioneros que los siguieron, fuimos encontrando respuestas y tomando conciencia de que la

ruta -en sus innumerables variantes- además de un eje geográfico excepcional, representa también un viaje al pasado y al futuro de la Patagonia.

Nos sorprendieron los galeses que zarparon de Liverpool y llegaron a unas cuevas sobre el mar, sobreviviendo primero al desierto y a las inundaciones del río Chubut después. Nos conmovió saber cómo mantuvieron los rasgos de su propia cultura, conviviendo pacíficamente con los pueblos originarios de la Patagonia mientras se integraban a la Argentina, y cómo desarrollaron una economía productiva que luego trasladaron al Oeste siguiendo las rastrilladas indígenas y abriendo rutas y horizontes a nuevas corrientes de pioneros, cuyos descendientes forman todavía parte de esa aventura.

Comprobamos una vez más que -como tan a menudo sucede en nuestro país- muchos de los desafíos que enfrentaron los galeses cuando llegaron hace casi 140 años, siguen aún pendientes de solución; una solución que llegará más rápido si acertamos a descubrir con inteligencia las pistas valiosas que los pioneros dejaron en la huella, hoy renovada con el corredor humano que desde todo el planeta fluye incesantemente a la Patagonia. En especial desde Gales, cuyo pueblo especialmente encontró en Chubut un reservorio para mantener su idioma y su cultura, a cuyo reflorecimiento general asistimos con alegría.

Durante todos los viajes que experimentamos o revivimos a través de la lectura, a caballo, en carros y a pie, la riquísima toponimia regional nos sorprendió con decenas de nombres. Pero particularmente uno se nos quedó especialmente grabado, por la angustia con el que los viejos colonos recordaban cada bajada y cada trepada de los carros en un sitio que llamaron Rocky Trip. Se trata de un juego de palabras inglesas que puede traducirse indistintamente como "camino rocoso" o "viaje bamboleante", según lo hizo notar uno de los primeros volantes que lo transitó en automóvil.

Leímos acerca de Rocky Trip, buscamos y encontramos el sitio exacto con la ayuda de muchos amigos, conocimos a sus vecinos actuales, lo caminamos y lo transitamos junto a ellos, hallamos intactas las piedras colocadas por los colonos para consolidar la huella, escuchamos las historias de las que fue testigo y, andando, el nombre se nos hizo tan familiar que finalmente lo elegimos como título de este trabajo. Es que aunque Rocky Trip sea solamente uno de los tantos nombres borrados por la pavimentada traza del camino actual, representa muy bien el espíritu del viaje que nos propusimos rescatar.

Como alguna vez ya se ha dicho, uno no hace un viaje sino que el viaje lo hace a uno. Así hemos vivido la gestación de este libro sus autores y colaboradores que, lejos de pretender ofrecer al lector una guía, aspiramos a que apenas encuentre en sus páginas y en el audio que las acompaña, un motivo de inspiración. Una especie de invitación a continuar nuestro viaje en la vida teniendo como refrescante referencia el espíritu de los pioneros galeses. Atreviéndonos en medio de las turbulencias y los ajetreos de estos tiempos modernos y más allá de todas las dificultades -nuestro cotidiano Rocky Trip- a proseguir con ellos nuestra marcha en paz, soñando y cantando en libertad.

“Hemos encontrado una tierra mejor
en una lejana región del sur, en la Patagonia.
Allí viviremos en paz, sin temer traición ni espada
Y el galés será rey allí. Loado sea Dios.”

HACER LA PATAGONIA

Hace nada más que unos ciento cuarenta años, en la Patagonia continental argentina no existía otro asentamiento humano estable fuera del Carmen de Patagones. Ese era el último centro poblado de abastecimiento sobre el Océano Atlántico para los audaces que se atrevieran a seguir rumbo al Sur, hasta llegar de alguna manera al otro lado del fin del mundo. Si pasaban con éxito el Cabo de Hornos o el Estrecho de Magallanes, entonces llegarían con vida a Punta Arenas sobre el Océano Pacífico, para luego continuar viaje desde el extremo sur de Chile hasta el Asia o California.

Poco y nada se sabía entonces acerca de lo que contenía en su interior esa todavía gran *terra australis quae incógnita est*, que a lo largo de los siglos despertara en base a relatos, leyendas, mapas y libros, la fascinación de navegantes, exploradores, aventureros, evangelizadores, piratas, científicos y tantos otros. Soñadores todos ellos de sus misterios y encantos, fueron además sufridos testigos de la naturaleza extrema y rigurosa de sus aguas, desiertos y montañas, y de la furia sin igual del viento patagónico.

Tan poco era lo que se conocía de la Patagonia que Carlos Darwin, después de rodearla y recorrerla parcialmente en 1833 a bordo de la Fragata Beagle comandada por Fitz Roy, dicen que la llamó *tierra maldita*. En realidad el autor de la teoría de la evolución sólo dedicó un párrafo de su famoso Diario —que escribió durante ese viaje juvenil que marcaría su vida— para señalar una suerte de maldición o calamidad que representaba la esterilidad de la tierra reseca que avizoraba en una parte de su trayecto, pero algunos convirtieron su aseveración en una sentencia que hasta hoy nos empeñamos en desmentir.

Y tal vez hayan sido los galeses quienes primero lo hicieron, porque la obra de Darwin —de gran difusión en Europa— tuvo enorme influencia en la percepción del territorio patagónico que finalmente eligieron para dejar Gran Bretaña, cuando sintieron que allí Gales ya no sería Rey, tal como dice la letra de una canción que entonaban los colonos a bordo de la goleta Mimoso durante su viaje de 1865. Alentados por las descripciones efectuadas tres décadas atrás por el almirante Fitz Roy, y luego de enormes esfuerzos para organizar la expedición, enfilaron la proa rumbo al Golfo Nuevo y al río Chubut donde imaginaron concretar el sueño de libertad que perseguían desde hacía mucho tiempo por todo el mundo.

Es que a lo largo del siglo XIX, numerosos grupos de galeses emigraron principalmente a Estados Unidos y algunos otros a Australia y al Estado de Río Grande do Sul en Brasil, además de haber evaluado otras alternativas como Palestina, la Isla de Vancouver en Canadá, Uruguay y Nueva Zelanda. Pero lo cierto es que todos los intentos del pueblo galés de rehacer su vida en libertad, tarde o temprano fracasaban en el propósito central que se habían fijado de mantener su antigua cultura y fundamentalmente su particularísimo idioma. Y las familias finalmente resultaban absorbidas por las sociedades receptoras, donde se perdía el idioma, se diluía su identidad y se dispersaban sus miembros.

De modo que los líderes religiosos y políticos de este pueblo milenario— en especial el Reverendo Michael D. Jones— al momento de volver su mirada a la Patagonia, se debatían

frente a la amarga opción de emigrar y ver perdida su identidad rápidamente o permanecer humillados en su tierra para perderla de a poco, en medio de la verdadera invasión inglesa a Gales que se produjo durante la Revolución Industrial, a causa de la demanda generalizada de hierro y carbón que albergaba su rico subsuelo. Este clima social reflató entonces los ideales románticos y nacionalistas de su pueblo, casi olvidados luego de su sometimiento a la Corona Inglesa durante el siglo XIII.

Luego de diversas gestiones ante las autoridades argentinas, la Asociación Emigratoria envió desde Gales dos representantes a la Argentina—el capitán Love Jones Parry del Castiilo de Madryn y Lewis Jones, tipógrafo de Liverpool— quienes arribaron en una nave al Chubut y, según Abraham Matthews “echaron un vistazo al valle y no estuvieron allí el tiempo suficiente como para dar una información satisfactoria del lugar. Volvieron a Buenos Aires muy satisfechos con la región” y obtuvieron el apoyo del Dr. Guillermo Rawson, Ministro del Interior del Presidente Bartolomé Mitre.

Alguna vez imaginaron que progresivamente trasladarían cerca de 3000 familias a lo largo de diez años hasta reunir unas 20.000 personas y lograr el reconocimiento de un nuevo Estado Provincial. Y también, por qué no decirlo, alentaron sueños de poblar toda la Patagonia Sur - hasta el Cabo de Hornos- como lo testimonian algunos poemas.

Muchas veces nos hemos encontrado en el curso de este trabajo con meritorios esfuerzos destinados a responder una pregunta recurrente. ¿ A qué vinieron los galeses: a formar una Nueva Gales o a integrarse a la Argentina ? Desde ya podemos anticipar que seguramente se encontrarán argumentos para responder en cualquiera de los dos sentidos. Es más, debiéramos aceptar que, según el tiempo en que se lo analice, hicieron un poco de cada cosa y a veces las dos al mismo tiempo.

Pero de algo estamos absolutamente seguros. Así como muchos emigrantes cruzaron el Atlántico para “Hacerse la América”, de los galeses debemos reconocer que llegaron hasta aquí sencillamente para “Hacer la Patagonia”. Y, aunque la diferencia no pretenda encerrar juicio de valor alguno, no deja de ser relevante para enfatizarla a lo largo de éste, nuestro viaje.

LAS DESVENTURAS DEL DRAGON ROJO

Fernando Coronato

Bajo el inmenso bosque que cubría Europa hace 3000 años, circulaban -larvadamente- muchos pueblos con más semejanzas que diferencias. Sólo en el Mediterráneo, muy al sur, brillaba Grecia, pero ni siquiera Roma se perfilaba aún. Para los griegos, todos esos pueblos rústicos que a veces asolaban sus fronteras, eran los *keltoy*, los "extranjeros", los "otros", y por cierto que eran otra cosa muy distinta. Si los *keltoy*, los celtas, atacaron a Grecia, saquearon Delphos y se impusieron sobre otros pueblos vecinos igualmente ignotos, fue porque dominaron la metalurgia del hierro antes que los demás.

Así, con armas más resistentes para imponerse al enemigo y mejores hachas para combatir al bosque, los celtas se abrieron paso por toda Europa al norte de los Alpes, entre el Danubio y el Rin. Su expansión, hacia el año 600 AC los llevó hasta Turquía, España y a las Islas Británicas. Allí, en las brumosas costas del Atlántico, encontraron que otros pueblos anteriores habían levantado megalitos, y -cautivados por el misterio que entrañaban- los adoptaron como propios y los incorporaron a su mitología.

Los celtas no eran un imperio, no tenían unidad política. Eran tribus emparentadas por la cultura del hierro y del idioma, que asistieron -detrás de las bambalinas de teatro mediterráneo, a la escena de Roma. Pasaron a ser "bárbaros" y se enfrentaron con Roma cara a cara a lo largo de toda la frontera norte del Imperio, que terminó integrándolos. Fueron los paisanos de las provincias del norte, habitantes de un país vencido que sin embargo siguió guardando sus dioses y su idioma, que poco a poco fue mezclando con latín.

De la otra punta del mundo, de Persia, sobre el Indo, las legiones romanas habían traído el emblema del Dragón, llegado hasta allí desde la China. En los destacamentos militares romanos de las islas Británicas ondeaban estandartes con dragones, no ya chinos ni persas, sino romanos.

La Pax Romana no duró mucho, apenas unos tres siglos. Los bárbaros que habían quedado fuera de las fronteras del Imperio -ahora decadente- empezaron a socavarlo. En el siglo V comienzan a llegar a Britania, la provincia insular. Los romanos abandonan estos confines de su imperio y se repliegan a Italia. Los britanos -celtas romanizados- tuvieron que enfrentarse solos con estos invasores, que -francamente- no eran muy diferentes a los que los propios celtas habían sido antes de que la "civilización" romana los alcanzara. Estos bárbaros eran verdaderos "gwerr-man", "hombres de guerra" -anglos para el caso- y pronto ocuparon el sureste de la isla de Britania, que pasó a llamarse Anglia, tierra de Anglos, Eng-land.

Roma se había ido, pero -ante la invasión de anglos y sajones- los britanos añoraban el orden que imponía el estandarte del Dragón. Lo hicieron suyo. El Dragón pasó a representar lo que quedaba del viejo orden. La defensa de los britanos se aglutinó tras el Dragón y sin embargo...

Aunque demoró siglos, el avance anglo-sajón fue incontenible. Sólo se detuvo cuando las montañas del oeste y del norte de Britania dieron ventaja a los defensores. Así, los britanos quedaron arrinconados en los extremos de la isla y separados entre sí: Escocia, Gales, Cornualles; hubo también grupos de britanos que abandonaron la isla y se refugiaron en el continente, y así empezó Bretaña, (hoy en Francia). De la Britania Romana ya no quedaba nada, sólo la influencia latina en el idioma y el sentimiento del Dragón que hermanaba a los

coterráneos, comprovincianos, com-bro, cambrios.¹ Ellos, los del Dragón, eran cambrios, pero para los anglo-sajones eran extranjeros, wealhas, welsh, galeses.

Durante los siglos VII y VIII los galeses del Dragón Rojo se atrincheraban tras las montañas que los separaban de los anglo-sajones, ahora ya casi ingleses, cuyo idioma casi no tenía nada de latín. Sin embargo, los casi-ingleses se habían cristianizado y hasta tenían un dragón, ¡pero era blanco!

Los siglos que siguieron fueron un permanente combate entre el dragón rojo y el blanco. Combate solapado a veces, declarado otras, con treguas pactadas en matrimonios arreglados o en reyes-comodín, o reyes de origen galés, los Tudor, que -a fines del siglo XV- traicionaron a su pueblo. Al final el Dragón rojo se convenció de que no podía esperar nada bueno del Este; dejó de enfrentar al Dragón blanco y le dio la espalda. El Dragón Rojo mira al oeste desde entonces, más allá de Irlanda, más allá del Atlántico.

Miles de galeses cruzaron el mar en busca de un mejor pasar. La emigración, a Norteamérica principalmente, pero también a Australia, alcanzó cifras muy altas a partir del siglo XIX. La Revolución Industrial aumentó la presión inglesa sobre los ricos yacimientos de carbón y hierro que tiene Gales. Fue ardua la tarea de mantener viva la nacionalidad del pequeño país justo al lado del mayor imperio del mundo en su época. El Dragón quedó arrumbado en el desván de la Historia y se convirtió en un símbolo de algo casi muerto. Muy pocas veces se mostró en público durante el siglo XIX, el ambiente le era muy poco propicio y podía acusársele de querer subvertir el orden imperial. Una de las pocas veces que flameó, libre, en esos años aciagos fue en 1865 al tope del *Mimosa*, el buque que transportó al primer grupo de galeses a la Patagonia. Al zarpar de Liverpool, el Dragón reapareció, audaz -porque se iba sobre las franjas celestes y blanca de la bandera argentina. Extraña metamorfosis del Viejo Dragón que se adaptaba a la Nueva Tierra. La misma curiosa bandera esperaba a este primer contingente en Puerto Madryn. Edwyn Roberts la izó en Punta Cuevas y describió sus sentimientos así:

"He aquí la vieja bandera que antaño guió a nuestros padres al campo de batalla, que ha permanecido dormida en Gales durante muchas épocas, hoy ensancha sus alas en tierras lejanas. Confluye poder de toda la Patagonia, del Atlántico a los Andes, para ser en la Colonia Galesa para nosotros y nuestra gente para siempre. Ahora tengo que navegar en el tiempo cuando sea honrada esta bandera en mar y tierra. A pesar de estar solo en un país lejano, vale la pena afrontar mil peligros con tal de tener sólo una hora debajo de esta sombra, junto a la contemplación profunda del mundo; se pone el sol, ahora tengo que arriar la bandera con cuidado y ponerla de almohada para dormir y soñar que vienen cosas espléndidas"

Y las cosas espléndidas vinieron, y aunque tuvo que pasar hambre, y frío, y miedo, en la Patagonia el Dragón Rojo se desparramó a sus anchas y, peleando de otra manera, pudo recuperar su orgullo. No dejó de mirar para el oeste, atravesó el desierto y se afincó en los Andes. En Gales, mientras tanto, los vientos habían cambiado y en ellos flamea el viejo dragón, cientos, miles de veces, con la libertad que recuperó en la Patagonia.

¹ En galés actual, "Gales" se dice "Cymru" (pronúnciese *kémbri*).

IDEAS, SOCIEDADES Y UTOPIÁS

Glyn Williams

La mitad del siglo XIX fue un período de cambios considerables. En términos políticos, el efecto de la Ilustración resultó evidente a través del énfasis puesto por la filosofía política en la necesidad central de la existencia de un estado para la administración de su territorio. Esto se vinculaba con los desarrollos que se observaban en Norteamérica, donde el Republicanismo se había convertido en la filosofía política predominante. Estas ideas no se limitaban a ser una representación práctica de cómo gobernar, sino que se extendieron dando forma a las disciplinas que eventualmente se convirtieron en las ciencias sociales. No es una sorpresa, por ejemplo, que la sociología en su concepción original fuera considerada una ciencia política. En el corazón de todos estos metadisursos estaba el estado. De esta manera, en la sociología el concepto de una sociedad se sustentaba en la idea de una sola sociedad para cada estado, integrada a través del papel central del estado en la creación de un ordenamiento normativo extraído de su cultura unitaria. Mientras que en los tiempos de Rousseau mantener el orden social era una prerrogativa de la comunidad, hacia la mitad del siglo XIX este rol ya se había transferido al estado, que se convirtió en la suma de todas las comunidades dentro de su territorio. En forma similar, la ciencia económica adoptaba como premisa la noción de que existía una sola economía y un solo mercado de trabajo para cada estado, y que la función de ese estado era la de regular esa economía de manera de maximizar los beneficios materiales para el estado y su población. De igual manera, la lingüística presuponía la existencia de una sola lengua para cada estado, y que esa lengua era el lenguaje de la razón, a ser estandarizado para proveer la base gramática del pensamiento racional. Era simplemente imposible permanecer fuera del estado.

Estas ideas fueron centrales al pensamiento vinculado con la creación de la colonia en Chubut. En la mitad del siglo XIX, Gales era un país firmemente integrado a los desarrollos intelectuales de toda Europa. En efecto, muchas de las ideas que luego conformaron las ciencias sociales ya estaban circulando en ese tiempo, y fueron la base sobre la que se teorizó acerca de la emigración de los galeses. En el corazón de estas ideas estaba el sentimiento de nacionalismo que inundaba a Europa en esos tiempos. El nacionalismo, como lo caracteriza la filosofía política, emergió de la mano del nacimiento del estado, y era percibido como una forma de liberación del orden político anterior, fundado en la realeza y los privilegios que abarcaban a todos sus parientes y relaciones, tanto consanguíneas como ficticias. El intercambio de mujeres a efectos de consolidar la unidad europea cedía ante la emergencia de estados diferenciados. La transición tomó un largo tiempo en completarse, pero era una cuestión de suma importancia en los debates de entonces.

Por todo ello, éste era un período en que la relación entre el tiempo, la persona y el lugar estaba siendo realineada. La relación entre las personas, el lugar bajo la forma de un territorio, y el tiempo como sentido de la historia, estaban sujetas al desarrollo de un nuevo significado. Luego de los trabajos pioneros de Adam Smith, se estaba consolidando el vínculo entre la soberanía del "pueblo" y el bienestar. Surgió una separación nítida entre el radical (y particular) Hegelianismo de Marx y el neo-liberalismo del libre mercado, acerca de la política económica que representaría la mejor manera de generar riqueza y redistribuirla. Durante el tiempo que permaneció en Cleveland, Ohio, Michael D. Jones no sólo ejerció su rol como miembro de la comunidad galesa, sino que también –tan importante como lo primero– se vio expuesto a estas ideas, en parte a través de los escritos e influencias de la comunidad alemana de esta ciudad. Sus escritos fueron fuertemente influenciados por Marx, Spinoza, y el nacionalismo de Kosuth, Davis y Manzini, tanto como por su sentido de la religión..

A través de toda Europa, el crecimiento económico asociado a la industrialización y la expansión del comercio resultaba en un profundo proceso de cambio social y económico. Sería un error, desde ya, pensar que las comunidades galesas se encontraban un tanto aisladas del resto del mundo antes de este desarrollo, ya que el movimiento marítimo desde Gales aseguraba su familiaridad con los eventos a través del globo. De todas maneras, fue durante el siglo XIX que se produjo el movimiento masivo de la población desde el campo hacia los centros industriales emergentes. Esto no dejaba de relacionarse con la falta de capacidad para proveer de sustento a una creciente población que mostraban los grandes feudos, quienes se apropiaban de la mayor parte del valor de la producción agrícola y dominaban los mercados de trabajo locales y regionales. El creciente radicalismo, sumado al disgusto por el contraste de la riqueza inmensa de la nobleza con la pobreza de los trabajadores, avivaron el deseo de un cambio político.

En forma paralela a la migración rural-industrial interna, comenzó la emigración. En realidad, muchas veces ambas iban de la mano; el movimiento hacia las ciudades precediendo a la subsiguiente emigración. En el corazón de estos movimientos se encontraba el deseo por lograr ascender en la escala social. Los regímenes en las Américas habían diezmado a la población indígena en nombre del progreso, y ahora buscaban a los trabajadores que pudieran transformar su economía. En forma asociada a esta concepción del mundo, existían fuertes sentimientos racistas. La emancipación de los esclavos africanos no estaba acompañada por un sentimiento que apuntaba a convertirlos en futuros burgueses, sino que era vista como la base de la expansión de la mano de obra industrial. En ese contexto, la preferencia por inmigrantes europeos era otra faceta del mencionado racismo. De acuerdo a estas necesidades, se le ofreció al trabajador agrícola de Gales la oportunidad de convertirse en un agricultor libre en el Nuevo Mundo, una movilidad social que estaba fuera de alcance en su país. Igualmente se le ofreció al trabajador industrial galés –si bien ganaba un sueldo alto en el contexto británico– una oportunidad aún mayor a través de la emigración.

Estas fueron las condiciones asociadas a la emigración a Chubut. No fue una concepción nacionalista, en el sentido de que se basara en principios nacionalistas que incluían el deseo de establecer un estado galés. Aquellos que respaldaban la iniciativa eran firmemente conscientes de que la emigración ya era un proceso en marcha. Simplemente buscaban encauzar esa emigración hacia un lugar donde, según su parecer, era posible mejorar las oportunidades del emigrante mediante la creación de una base cultural por medio de la cual se podrían sustentar y elaborar los valores necesarios para el éxito económico. Hasta este punto no fue una alternativa a Gales, sino la base para extender elaborados principios de gobierno y desarrollo económico que serían una ventaja para todos los involucrados.

DE LIVERPOOL A PUNTA CUEVAS

La instalación de la Colonia Galesa en la Patagonia respondió a los intereses de dos partes. Por un lado, el gobierno argentino necesitaba afirmar su posesión del área, ya que Chile desde el Estrecho de Magallanes e Inglaterra desde las Malvinas amenazaban la soberanía argentina, que hasta entonces era sólo teórica. Por otro lado, un grupo de nacionalistas galeses -liderado por Michael D. Jones- perseguía la utopía de fundar una "Nueva Gales" en donde desarrollar libremente su cultura. La opresión inglesa, económica y cultural, era muy fuerte y la emigración organizada era vista como una solución.

Los promotores de la colonización buscaban una región "vacía" para poder preservar los valores culturales galeses, que quienes había emigrado a Estados Unidos perdían rápidamente. Además, en esos años, la Guerra de Secesión (1860-1865) desalentaba la emigración a Norteamérica. Las tratativas con el gobierno argentino comenzaron en 1862. El ministro del interior, Dr. Guillermo Rawson, fue muy favorable a la idea. En 1863, Lewis Jones y sir Love Jones Parry, barón de Madryn, vinieron a tratar con el gobierno y visitaron muy rápidamente la región donde se asentaría la Colonia. Sus informes fueron optimistas y embellecidos aún más al publicarse en Gales.

Después de mucha discusión y mucha propaganda en Argentina y en Gales, el primer grupo de unas 160 personas zarpó de Liverpool a bordo de la goleta *Mimosa* el 25 de mayo de 1865. Edwyn Roberts y Lewis Jones -otra vez- viajaron con anticipación a la Patagonia a fin de preparar las cosas para cuando llegara el grupo. Llegaron al Golfo Nuevo un mes y medio antes que el contingente. Eligieron Punta Cuevas por ser una ensenada protegida, con materiales de construcción a mano: roca fácil de trabajar y restos de un barco encallado. Traían madera y chapa de Carmen de Patagones, además de 800 ovejas, vacas y caballos; también habían contratado allí a 5 ayudantes. Posiblemente estos peones dieron a los dos galeses la idea de excavar viviendas en la roca, como las cuevas de los Maragatos, habituales en el pueblo del que provenían.

Cuando instalaron el campamento en Punta Cuevas no imaginaron que no había agua dulce cerca y recién la encontraron una semana después. Era una laguna formada por las lluvias, situada 4 km al norte, sobre la playa, que mucho más tarde sería llamada Laguna de Derbes. Hacia allí trasladaron el ganado, pero no obstante siguieron con las construcciones que ya habían comenzado en la punta, antes de hallar agua.

Hicieron un galpón con bloques de tosca que sacaron de la punta; medía 5 m por 20 m y tenía techo de chapa. No se sabe exactamente dónde estaba, pero no debía estar lejos del lugar que hoy ocupa el edificio del Parque Histórico. Parte de los huecos dejados por la extracción de la piedra son los que se ven actualmente y es posible que Roberts aprovechara ese reparo para construir las 16 precarias casillas de madera que se terminaron después de la llegada de los inmigrantes.

El *Mimosa* ancló frente a Punta Cuevas la tarde del 27 de julio de 1865. La mayoría desembarcó el 28, pero les llevó varios días bajar todo y acomodarse. Poco tiempo estuvieron todos los colonos juntos en ese lugar; los hombres empezaron a irse en grupos, a pie, hasta el río Chubut, instalándose en lo que muy pronto sería el pueblo de Rawson. La mayoría de las mujeres y los chicos siguió pocas semanas más tarde en otro barco. Durante ese lapso hubo un casamiento, un nacimiento, 4 niños murieron y también una mujer (cuyos restos se hallaron en las cercanías en 1995).

Como en Punta Cuevas estaba el depósito de comida, al principio hubo mucho movimiento de gente entre Rawson y Puerto Madryn, como ya empezaba a ser llamado este lugar. Edwyn Roberts había empezado el primer tramo del camino entre ambos puntos mientras esperaba la llegada del *Mimosa*; luego se siguió abriendo la huella que para septiembre ya tenía 13 km. Con iluminación rasante aún se adivina la marca de esa senda en línea recta, trepando las lomas hacia el sur.

A fines de 1865 se instala en Punta Cuevas un grupo de pescadores que vende su producción en Rawson. También hay cuidadores del galpón por lo menos hasta el otoño de 1866. Tras dos años de penurias, en 1867, los colonos deciden irse de la Patagonia y se vuelven todos a Puerto Madryn a esperar un barco. Las cavas son habitadas de nuevo ese invierno, esta vez sin las cabañas de madera. Los huecos son adaptados para vivienda; hubo quienes agrandaron las excavaciones existentes o cavaron alguna otra. También se aprovecharon los restos del barco encallado. El grupo se quedó allí 3 ó 4 meses muy agitados. Mientras tanto llegó la propuesta oficial del ministro Rawson, de intentar otra temporada más. Hubo arduas discusiones y muchos decidieron irse igual. En Punta Cuevas quedaron poco más de cien personas.

El destino de la colonización se jugó en las cavas de la punta. Durante esos meses estaba la tribu tehuelche de Galach invermando allí, y cuenta la historia que el segundo aniversario del desembarco se celebró con las "Primeras Olimpíadas Patagónicas" entre ambos pueblos. Los nativos ganaron en las pruebas ecuestres y los blancos en las de puntería. En agosto de 1867 el grupo más convencido vuelve al valle del Chubut; allí debieron empezar de cero nuevamente ya que los indígenas -según su costumbre- habían quemado las viviendas abandonadas. Felizmente a los pocos meses los colonos se dan cuenta de la factibilidad de regar por inundación. Esto dio vuelta la página de los fracasos y, muy lentamente, empezó el progreso de la Colonia.

Aunque casi toda la vida de la Colonia se trasladó entonces al valle del Chubut, Puerto Madryn siguió activo al ritmo de la llegada de los barcos, que preferían este puerto al de Rawson. El galpón y las 16 cavas se usaron como depósito por un tiempo más. Hacia 1870 el lugar fue saqueado por loberos malvinenses, quienes usaron las maderas de los techos de las cavas como combustible y robaron las cosas que había guardadas en ellas. Después de esta destrucción, sólo se mantuvo un par de cabañas como base para los que tuvieran que atender el tráfico portuario. Quizás fueran las dos cavas de más al norte de la hilera, que son las mejor conservadas.

En 1882 el gobierno nacional instaló unos galpones en el fondeadero situado inmediatamente al este de Punta Cuevas. Se lo llamó "Puerto Roca", pero pronto fue abandonado por falta de agua. En esa época, para los argentinos, Punta Cuevas se llamaba "Punta Galenses" y la caleta aledaña "Bahía Galenses". Cuando el desarrollo de la Colonia Galesa exigió mejores comunicaciones, tomó cuerpo la vieja idea de un tren entre el golfo y el valle. El 28 de julio de 1886, justo a los 21 años de la llegada del *Mimosa*, el vapor *Vesta* dejó a más de 400 obreros galeses en Puerto Madryn. Los primeros días patagónicos de esta gente transcurrieron en "las cuevas", y como en 1865, también hubo en ellas un nacimiento.

Los ferroviarios se instalaron junto a la Laguna de Derbes y allí surgió la ubicación actual de la ciudad. La actividad se desplazó al nuevo sitio y Punta Cuevas dejó de ser frecuentada. Con la muerte de la generación del *Mimosa*, y el abandono del viejo fondeadero, el recuerdo de "las cuevas" empezó a desdibujarse...tanto fue así que surgió la descabellada versión de que los colonos vivieron en las grutas del otro lado de la punta, que el mar inunda dos veces al día. El mar colaboró con el olvido y fue destruyendo varias de las 16 cavas originales. En

1931, el semanario local "El Golfo Nuevo" informaba: "*Descubren vestigios de las primeras viviendas galesas*".

El paso de los años y la paulatina distorsión de la historia, hicieron vivir a los galeses en cuevas inhabitables o se inventó un sitio alternativo. Para recuperar la certeza de lo ocurrido, fue necesario un par de interesantes hallazgos arqueológicos acompañados de una investigación documental que sigue en curso. Sin embargo, el crédito que mereció la versión alternativa demoró en más de 20 años la protección del lugar, y recién en 1996 se logró el reconocimiento oficial de Punta Cuevas como sitio histórico.

Desde entonces se han tomado algunas medidas concretas para la preservación de ésta, la primera huella que los galeses dejaron en la Patagonia.

EL SUEÑO Y EL DESIERTO.

Uno de los aportes contemporáneos más importantes para comprender el proceso de la colonización galesa en la Argentina sea probablemente el libro *The desert and the dream*, escrito por el sociólogo galés Glyn Williams, aún no traducido al español. Su título además proporciona una buena síntesis para comprender que la distancia mayor que separaba Gales de la Patagonia, fue la que recorrieron los viajeros del Mimosa cuando desde el elevado fervor de sus sueños, descendieron a la realidad del desierto.

El tramo de la ruta de los galeses que va desde Puerto Madryn hasta Rawson buscando la desembocadura del río Chubut en el Atlántico, es apenas un botón de la muestra que basta para conocer las dificultades que debieron enfrentar los colonos en esos tiempos difíciles. Cada cual podrá atribuir a distintas circunstancias la persistente adversidad que desafió el ánimo de los galeses durante sus primeros años en el Chubut, pero seguramente todos coincidirán en que las mismas parecían condenar al fracaso la empresa colonizadora.

Podemos mencionar el desconocimiento generalizado de una geografía extraña cuyos intentos de poblamiento habían fracasado hasta entonces, los defectos en la organización del grupo emigratorio y una composición inicial del mismo que incluía pocos agricultores y muchos colonos sin capital, la inexistente planificación de la operación colonizadora a nivel del Estado Nacional librada a los buenos oficios de pocos y a las suspicacias de muchos, o las expectativas que traían los viajeros, por citar sólo algunas.

Pero volvamos a nuestra ruta ya que si “vivir es transitar”, el camino refleja muy bien cómo fue la vida de los colonos. Actualmente existen dos alternativas para circular en automóvil desde Puerto Madryn hacia Rawson, la capital provincial. La más conocida es recorrer una distancia total de 65 km. tomando primero por la pavimentada Ruta Nacional N° 3 hacia el sur, para bordear luego la ciudad de Trelew y enfilar finalmente hacia el Este por dos accesos alternativos: la Ruta Provincial N° 7 o la Ruta Nacional 25. Esta última, será la que sigamos luego a lo largo de gran parte de este libro.

La otra alternativa disponible actualmente es circular 50 km. por la costera ruta provincial N° 1 cuya traza enripiada une Rawson y Puerto Madryn bordeando en parte de su trayecto el Océano Atlántico. Pero la traza del camino original utilizada por los galeses en sus marchas desde el Golfo Nuevo hasta la desembocadura del río Chubut sobre el mar, corre en medio de las dos rutas alternativas mencionadas y puede aún observarse desde el aire o la distancia.

Nunca estará de más recordar la razón por la cual los galeses se dirigieron primero a Puerto Madryn donde al poco tiempo comprobaron que carecían de agua potable, en vez de hacerlo directamente a la desembocadura del río Chubut donde querían establecerse. La razón reside en las excepcionales condiciones naturales que presenta la protegida Bahía Nueva para la permanencia de los buques, frente a las muy difíciles condiciones que los vientos y las mareas ofrecían sobre la desembocadura del Chubut. Como bien se ha dicho “una cosa es encontrar la desembocadura del río Chubut, y otra muy distinta es atravesarla”.

HACIENDO CAMINO AL ANDAR

Puede decirse que desde un primer momento, más allá de los inevitables errores derivados de una relativamente improvisada organización y contra todas las dificultades que debieron enfrentar, algunos colonos tuvieron bien clara una visión estratégica para sus posibilidades de desarrollo en cuya construcción supieron perseverar: un valle en producción y un buen puerto cercano para la salida de sus productos y el imprescindible aprovisionamiento de los insumos necesarios.

Y confirmando que *camino se hace al andar*, los galeses anduvieron prácticamente desde su llegada a la Patagonia en condiciones muchas veces dramáticas y penosas, a pié, a caballo o en barco, procurando llegar desde el Golfo Nuevo hasta la desembocadura del Chubut, tal como lo consignara Abraham Matthews en su Crónica de la Colonia Galesa de la Patagonia, obra clásica escrita por uno de sus líderes, algunos de cuyos párrafos transcribimos a continuación:

“Pronto se vio que no había en Puerto Madryn lugar para el establecimiento humano debido a la falta de agua potable, de manera que era inútil hacer ningún trabajo permanente en el lugar...Para no perder tiempo se convino que los hombres solteros y los jefes de familia con menos responsabilidades pasaran inmediatamente al valle. Este distaba cuarenta millas del puerto, y no había camino ni huella de ninguna clase...

“Conocíamos el punto de desembocadura del Río Chubut, según los mapas de entonces, pero ninguno era exacto, excepto la carta marina de Fitz Roy. Sin embargo, se resolvió partir, en grupos de diez a doce; a cada grupo se le dio un caballo para portar el equipaje, una brújula para orientarse y comida y agua para el viaje. Se resolvió, además, cargar el bote salvavidas con las provisiones y bajo la dirección de un hábil marino. El bote debía cubrir las setenta millas que separaban el puerto de la desembocadura del río...

“Los diferentes grupos debían partir con un día de diferencia, y se suponía que invertirían a lo sumo dos días en ir de Puerto Madryn al valle del Chubut. Sin embargo, no se orientaron bien, y perdido el camino, vagaron sin rumbo. De modo que en vez de llegar en dos días, estuvieron cerca de cuatro perdidos en el campo. Esos grupos sufrieron muchas penalidades por falta de agua; y después de la llegada sufrieron aún por falta de víveres ya que el bote que salió con toda felicidad de Puerto Madryn poco después encalló y no fue posible sacarlo nuevamente al mar.

“Los grupos que habían ido al valle, estaban allí sin víveres, a no ser que se lo procurasen con sus rifles. Vivieron de lo que pudieron cazar, zorros y aves de rapiña... Fracasado el intento del bote, desde Madryn enviaron provisiones a lomo de caballo. Pero por ser muy lento el sistema, no se alcanzaba a cubrir las necesidades de los que estaban en el valle, y así muchos jefes de familia, resolvieron volver al puerto, donde estaban los almacenes y provisiones, y donde permanecían aún las mujeres y los niños y muchos de sus hombres.

“Durante todo ese tiempo muchos se dedicaban con constancia al camino que debía unir el puerto con el valle. Llegaron a completar en esa época unas ocho millas. En setiembre llegaron desde Patagones dos funcionarios argentinos en nombre del gobierno argentino para izar la bandera argentina y otorgar formalmente a los galeses el permiso para la ocupación del lugar. Vinieron desde Puerto Madryn a lomo de los caballos que trajeron consigo en el barco. En se tiempo llovió casualmente por una

semana o nueve días y como un grupo numeroso de ellos viajaba en fila uno tras otro a través del campo mojado, trazaron una huella visible sobre la que se hizo después el camino, pues hasta ese entonces nadie conservaba la misma ruta. Las personas criadas en países nuevos tienen una gran habilidad para trazar rumbos rectos, aún en lugares que les son completamente desconocidos. Y así esta gente trazó un camino casi recto en esa ocasión, aunque nunca habían estado allí antes.

“Durante la estadía en Puerto Madryn murió una mujer, Catherine Davies, y nació una niña que llamaron Mary Humphreys. Y pronto se dio este nombre a unas lomas, Lomas de Mary, que hay en el camino entre Puerto Madryn y el valle, por haber recibido alguien la noticia de su nacimiento, al cruzar las mismas.

Y sólo muchos años después se encontraron los restos de David Williams, un joven desafortunado que, apenas desembarcado, quiso ser el primero en llegar con su entusiasmo al río. Marchó siguiendo la costa del mar hacia el sur y se perdió deambulando sin agua ni alimento. No alcanzó a llegar al río. Su tijera de sastre fue encontrada poco antes de llegar a la desembocadura, en un sitio que desde entonces se denomina el Bajo de los Huesos.

TIEMPOS DIFÍCILES EN TRE-RAWSON Y GAIMAN

Marcelo Gavirati

Los primeros años en Patagonia fueron sumamente duros para los colonos. El desconocimiento del medio ambiente, la inexperiencia agrícola, sumadas al hecho de que llegaron tarde para sembrar en 1865 y 1867, hicieron que las cosechas de los tres primeros años fueron un completo fracaso.

Al año de haber llegado, algunos colonos hacen oír sus quejas ante la extrema escasez que ponía en riesgo sus vidas, por lo cual la nave de guerra británica Tritón decide visitar la Colonia. A bordo de la misma viaja Antonio Alvarez de Arenales, comisionado por el gobierno argentino para levantar datos acerca de la situación del emprendimiento. De su informe surge que si bien no había un riesgo inminente, la situación no dejaba de ser preocupante. La población —entre muertes y deserciones— había descendido de 153 a 133 personas, las que vivían en casas construidas en su mayoría de barro y paja. Los colonos sólo habían podido sembrar unas veinticuatro hectáreas de trigo y media hectárea de cebada; encontrándose los sembradíos a merced de los fuertes vientos patagónicos por la falta absoluta de árboles que los reparasen. Los elementos agrícolas se reducían a una docena de arados —la mayoría de madera—, media docena de hoces y dos molinos manuales. El ganado se componía de poco más de setenta vacunos —bastante más ariscos al ganado que estaban acostumbrados a manejar en Gales—, medio centenar de caballares, una quincena de porcinos, ochenta aves y ningún ovino!, ya que de los ochocientos que se habían traído, unos doscientos cincuenta se habían perdido en el campo y el resto se había consumido por la escasez de víveres. La práctica de la pesca en el Golfo Nuevo se veía dificultada por la escasez de agua potable en dicho puerto y la caza por la inexperiencia de los recién llegados en el medio patagónico.

Durante los primeros diez meses los colonos vivieron sobresaltados esperando el momento de establecer contacto con los indígenas patagónicos, hasta que en abril de 1866 la tribu del cacique Francisco se hace presente en la Colonia. "¿Cómo trataremos a estos indios?", fue la pregunta que se formularon. "Tratar a los indios como nos tratamos unos a otros", fue la respuesta.

Por su parte los indígenas —acostumbrados a comerciar con los establecimientos de Punta Arenas, Isla Pavón, Carmen de Patagones e incluso con los barcos huaneros que tocaban las costas patagónicas— percibieron a la Colonia como una nueva posibilidad que les permitiría evitar ciertos puntos conflictivos y a los comerciantes que los estafaban, por lo cual se sintieron muy proclives a apoyar la Colonia en sus primeros y duros momentos:

"Ese año vendían muy baratas sus mercaderías, al parecer porque veían que los colonos no tenían mayormente nada que dar por ellas. Era posible comprar un caballo por unos pocos panes y un poco de azúcar [...]"¹

Los indígenas les proporcionaron a los colonos dos elementos básicos para sobrevivir en el "desierto": las técnicas de caza y el modo de manejar caballos; incluyendo la posibilidad de obtener y aprender a usar aparejos, lazos, boleadoras, etc.

En febrero de 1867 —ante el fracaso de la cosecha por la falta de lluvias y de no haber podido realizar zanjias para el riego a causa de la gran bajante del río— un grupo de diputados se dirige a Buenos Aires para pedir su traslado a otra parte del territorio argentino. En julio, mientras los colonos estaban refugiados en las cuevas recortadas en las toscas frente a la playa

¹ A. Matthews 1992: p.39.

de Puerto Madryn, esperando un barco que los llevase a otro lugar, el cacique Galats se presenta e insta a los colonos a no abandonar el Chubut:

“«¿Con quién vamos a comerciar si no están ustedes?»

Nos alentaban para que regresáramos, hasta llegaron a ofrecer caballos para facilitar nuestro traslado”.²

Las llaves del éxito: el intercambio con los indígenas y el desarrollo de la agricultura del trigo (1867-1873)

Pero en medio de la crisis, aparece un dato interesante: la Colonia ya había producido las primeras “*exportaciones*”. Ante la ausencia del trigo se colocan en Patagones —además de 46 k de manteca— unas mil libras de plumas de avestruz. Primer indicio de la importancia fundamental que tendría para el éxito de la Colonia el tráfico con los indios, el que si bien no estaba en los cálculos previos fue luego muy apreciado por los líderes de la Colonia [ver carta de Michael D. Jones].

Después que el gobierno argentino —Lewis Jones mediante— convenciera y ayudara a los colonos para permanecer en el Chubut un tiempo más, estos vuelven al valle para realizar un nuevo y último intento. Esta vez Aaron Jenkins y su esposa Rachel deciden sembrar en un lugar diferente: “la tierra negra pelada”, concretan una zanja desde el río a su sembrado y logran obtener —¡al fin!— una cosecha.

Cuatro años después (1871) ya se observan ciertos progresos: la población —que había caído a 110 personas— recuperaba el número inicial de 153 colonos. La cantidad de hectáreas sembradas trepa a 250, regadas por un viejo cauce del río a modo de canal. El comercio con los indios comprendía el intercambio de bienes provenientes de sus respectivos espacios y circuitos de comercialización. Los tehuelches aportaban caballos, cueros, quillangos (mantas) de guanaco y de avestruz, ponchos de los indígenas cordilleranos y trascordilleranos, artículos europeos adquiridos en Patagones y principalmente plumas de avestruz. Los galeses, además del pan, la manteca y la leche, los proveen de licor, azúcar, yerba, tabaco, fariña, trigo, arroz, harina, jabón, ropa; sus herreros le confeccionaban boleadoras, hebillas y cuchillos³. Este comercio era realizado en forma particular por cada familia, y el quillango de guanaco soía desempeñar el rol de moneda.⁴ La venta de alcohol a los indígenas era muy mal vista por los líderes religiosos de la Colonia.

La consolidación del modelo (1873-1884)

En 1873 se realiza el primer envío de trigo a Buenos Aires y los colonos se plantean como objetivo la venida de nuevos inmigrantes para producirlo en grandes cantidades y exportarlo. En los siguientes dos años arriban colonos procedentes de los EEUU y de Gales y la población se duplica.

En 1875 se sanciona una ley por la cual se eleva de 50 a 100 hectáreas la tierra que se le otorga a cada colono y se instalan las dos primeras casas de comercio, las que cuentan con almacenes y un barco para el tráfico comercial, y entra la primera trilladora a vapor.

El riego se realiza por medio de pequeñas zanjas que, proviniendo del río surcaban las chacras, pero en 1882 se inicia la construcción de dos canales principales, uno al sur y otro al norte del río, para ramificarse luego en canales intermedios. También aumenta la maquinaria

² Según John Daniel Evans, ver C. Evans (Ed.) 1994: pág. 12.

³ Documentos Relativos a la Colonia Galesa Rev.Arg.Aus., Nro. 405, p.27.

⁴ Rev.Arg.Aus., Nro. 405, pp. 30-31.

agrícola: 260 arados, 172 rastras, 45 segadoras, 6 trilladoras, 71 molinos de mano y 16 molinos grandes, o de uso industrial, utilizados por las casas de comercio o por chacareros en forma cooperativa, entre los hidráulicos, a viento y a vapor.

La ganadería aportaba poco a las exportaciones —astas, huesos, cueros lanares y vacunos, lana sucia—, su importancia estaba representada más bien por la producción tambera, destinada al consumo interno y a la incipiente industria láctea que producía manteca y queso, origen del famoso quesito tipo Chubut.

Pero sin duda el rubro más importante del comercio “exterior” de la Colonia seguía siendo el de los productos adquiridos a los indígenas. En un año de cosecha normal —como 1881— estos productos representaron el 56% del total de exportaciones de la Colonia, en tanto que en años de malas cosechas —como 1882— treparon hasta el 80% [Ver Cuadro 2]⁵. Dentro del mismo, tuvo fundamental importancia el tráfico de plumas de avestruz, el que llegó a representar el 65% del valor total de las exportaciones de la Colonia. Es que la pluma de “avestruz” rendía mucho más que el trigo, como lo pinta muy bien Ricardo Berwyn:

“En nuestro comercio externo corresponde a los aborígenes una parte importante aunque liviana, pues tres toneladas de pluma de avestruz valen tanto como cien toneladas de trigo, a los precios actuales” (Berwyn [1880] 1962)

A consecuencia del desarrollo económico, el aumento poblacional iniciado a principios de este período se vio ampliamente consolidado (gráfico 1). Para 1883 la Colonia contaba con 1.350 pobladores —mayoritariamente galeses o descendientes de galeses—, se proyectaba su expansión económica y poblacional, y las miradas se dirigían cada vez más hacia el oeste. Pero el exitoso modelo de complementariedad económica y convivencia pacífica construido laboriosamente por galeses y nativos patagónicos veía próximo su fin ante la presencia de las tropas de la “Conquista del Desierto” que abriría el territorio a nuevas corrientes inmigratorias. Finalizaba un modelo y comenzaba otro, con nuevos desafíos por delante.

⁵ Ver Gavirati, De Bella y Jones, 1998 y 1999.

TRADUCCION CARTA DE MICHAEL D. JONES A T. BENBOW PHILLIPS
(De la colección de Silvia Williams - original en inglés)

Bod Iwan, Bala,
Marzo 12, 1867

Estimado Señor,

Me aventuro a enviarle las últimas noticias de la colonia galesa en el valle del Chubut. Ud. probablemente ha visto en el Buenos Aires Standard que algunos de los colonos han pensado en irse a Patagones. Estaban descorazonados porque la cosecha falló un tanto debido a que el verano fue extremadamente seco. Sin embargo la sequía en Patagones fue tan mala como la del valle del Chubut. El ganado vacuno se está multiplicando, y es una tierra de primera clase para la leche, la manteca y el queso. Los caballos se están multiplicando también, igual que los cerdos y las aves de corral. Lo malo hasta ahora es que los colonos no han tenido dinero para comprar ovejas, y un número suficiente de vacas lecheras. Estos problemas parecen ser resueltos ahora por la Providencia a través del comercio con los Indios que han comenzado. Cerca de 200 Indios han bajado, para trocar quillangos, plumas de avestruz, perros, caballos y cabras por pan, harina, mate, té, café, tabaco, etc. De acuerdo a las cuentas que hemos recibido, esta visita trajo a los colonos una ganancia de aproximadamente 1.000 libras. Sea esto correcto o no, es evidente que la vista de los Indios ha pagado bien a los colonos. Mostraron una conducta muy amigable, y debían retornar este mes (marzo). Con este dinero los colonos han empezado a traer ovejas desde Patagones. Creo que es mejor no decir nada de este Comercio Indígena, ya que la publicidad puede traer españoles y otros a la colonia. Cuando algunos de los colonos escribieron solicitando que los sacaran de allí, parece que no conocían el valor del Comercio Indígena.

Además, dos individuos, Evan Ellis Jones de Australia y W Hughes de Winsconsin, Estados Unidos, han viajado hasta allí con ovejas. Tienen capital, y han comenzado con entusiasmo a llevar ovejas allí. Cuando los colonos vean a estos inmigrantes, se van a sentir alentados, no tengo dudas de ello. El Sr. W Hughes cuenta con un capital de aproximadamente 3.000 libras. Hay otro inmigrante en camino desde Nueva York, W. D. Williams, un hombre rico y con experiencia como poblador en un país nuevo. Tiene una buena provisión de utensilios agrícolas de todo tipo. También lleva consigo un molino. Para el tiempo que Ud. reciba esta nota, probablemente ya haya llegado a Buenos Aires.

Creo que el Sr. Lewis Jones volverá a viajar hacia allí. Estoy totalmente convencido de la honestidad de sus intenciones, y que las acusaciones que le han hecho algunos colonos son injustas. Sus errores gruesos de manejo se han debido en parte a la falta de experiencia. Él es un hombre de talento, pero no un buen administrador de dinero. Es demasiado entusiasta, y no suficientemente calculador. Le ha prestado gran servicio a la colonia. Pero en todos sus consejos alguien más prudente debería estar pegado a él. Tiene algunos amargos enemigos en la colonia. Sin embargo, estoy totalmente convencido de que sus intenciones han sido honorables. Se deja llevar por sus sentimientos, y actúa de forma diferente en diferentes circunstancias, y su curso no es siempre uniforme por falta de firmeza.

Sería muy beneficioso si una mente directriz ¹ surgiera entre los colonos, y una que fuese suficientemente conciliadora entre todas las partes. El Sr. D^o Lloyd Jones es una mente directriz, y cuando termine de encaminar la compañía emigrará a la colonia. La compañía avanza bien, y en no mucho tiempo tendremos un barco encaminándose hacia la colonia. Este Comercio Indígena es una gran cosa para la compañía, ya que es posible extenderlo hasta el Cabo. Las plumas de avestruz se venden en Patagones a 4/- por libra. Los Quillangos son muy valiosos. Si Ud. piensa ir hacia allí, lleve ponchos, mate, harina, tabaco y monturas para los Indios.

La gran cosa para los colonos es conseguir ganado vacuno y enviarlo allí. Con el curso del tiempo, mediante el riego pueden siempre asegurarse una cosecha de trigo. Durante esta cosecha, la inundación por parte del río ha sido muy pequeña. El trigo que se regó con el río fue bueno. En Patagones sucedió lo mismo. Es de mi parecer que, mientras los Indios sean amigables, el éxito de la colonia está asegurado. Es ahora una buena oportunidad para llevar mercaderías inglesas a la colonia para intercambiar por mercadería de los Indios.

Esperando que Ud. y su familia se encuentren bien, permanezco

patrióticamente suyo,
Michael D. Jones

1. Master Mind en el original --Nota del traductor.

La cadena Pujol y el Hotel donde soñaba El Principito

Un gallego emprendedor de apellido catalán llegó a Chubut en 1893 buscando nuevos horizontes desde la fina Europa. Se llamaba Agustín Pujol y pronto extendió su actividad empresaria hacia el Oeste, donde obtuvo concesiones de tierras que derivaron en importantes establecimientos ganaderos. En 1904 se instaló en Puerto Madryn donde concentró su actividad comercial.

Pujol tuvo una visión empresaria notable creando una cadena de boliches y almacenes de campo que ubicó en Gastre, Paso del Sapo, Colán Conhué y Súnica, donde tuvo encargados como Ildefonso Cabada y Ricardo Clarke que hicieron historia en dichos lugares.

En 1908 se casó con Anita Howell Jones, hija de John Howell Jones, pionero galés que había llegado en el segundo contingente para radicarse en la zona de Tre-Rawson, trabajando primero en la construcción de los canales de riego y en el tendido del ferrocarril que unía Trelew y Puerto Madryn, para luego desempeñarse como primer comisario y Jefe de Estación en Trelew.

Pujol se casó con la hija del comisario y, entre 1915 y 1917, construyó para ambos un hermoso chalet cuyos materiales fueron traídos en su mayor parte desde Europa. El falleció en 1927, momento en que la viuda decide dejar el chalet como lugar de residencia. Cuando ella murió en 1955, sus sobrinos herederos donaron la propiedad a la Provincia del Chubut. Desde 1972, este clásico edificio de la ciudad es la sede del Museo Provincial de Ciencias Naturales y Oceanográfico.

Pujol y su esposa también dejaron edificada otra joya de la arquitectura provincial. Está ubicada en Trelew a pocos metros de la Estación del Ferrocarril, sobre un terreno que perteneció a la compañía inglesa. Pujol compró en 1908 dos hoteles linderos, el Globo y el Argentino (éste último se había incendiado) y decidió anexarlos; y en 1918 inició la construcción de uno nuevo cuyo ambiente tradicional aún disfrutan los habitantes y visitantes de la ciudad: el Hotel Touring Club de Trelew.

El Touring tuvo abierto hasta hace poco un hermoso salón comedor con cubiertos de plata, vajilla de porcelana, copas de cristal y un balcón desde donde se escuchaban las notas del piano. Y por la majestuosa escalera de granito pulida a mano que a todos place acariciar y que hoy nos conduce a sus habitaciones, se subía a un gran salón de fiestas con balcones a la calle que fue testigo de las fiestas y acontecimientos más importantes de la ciudad.

Este auténtico centro de reunión política, cultural y social de Trelew, mantiene vigente su encanto desde 1962 de la mano de la familia Fernández, luego que la Sra. Anita Jones entonces viuda de Norzagaray, les vendiera la propiedad. Como es lógico el Hotel se fue ajustando a los tiempos y actualmente la vida social del mismo está concentrada principalmente en su clásica confitería, un verdadero Museo vivo, con paredes plagadas de fotos y objetos históricos. Ha sido declarado Patrimonio Histórico de la ciudad.

Por sus mesas pasaron grandes políticos como Palacios, Balbín y Frondizi, deportistas como Fangio y Gálvez, bohemios, locos con ideas luminosas que alguna vez se concretaron, polemistas de toda clase y poetas que han dejado versos como éstos:

“con generosos muros y vastas escaleras, con festivas mayólicas y mágicos espejos, el Touring nos reúne para ser más amigos”. (Virgilio Zampini).

“la vida se siente cómoda aquí adentro, y anda por las mesas como su fuera un lustra-sueños que acaricia los pasos de la gente. Y uno la ve tan bonita que agarra la servilleta de papel y no tiene más remedio que escribir...y si uno juntara estos papelitos podría reconstruir el alma de la ciudad (J. Spíndola).

Antoine de Saint Exupery inauguró en 1930 los vuelos de la Aeroposta y se alojó varias veces en el Touring. Dicen que fue sobrevolando la Península de Valdés, y observando sus formas, que imaginó a ese elefante tragado por una boa del que tanto nos habló luego El Principito. Cómo no sentirnos entonces niños otra vez, pensando que a lo mejor Saint Ex los haya dibujado a todos sobre esta misma mesa que nos recibe ahora. Y cómo no imaginarnos, mirando estos mismos muros y espejos, que pronto volverá a pedirnos -como a él- que le dibujemos un cordero patagónico.

LOS PROYECTOS DE COLONIZACIÓN EN LA PATAGONIA ARGENTINA

El proceso colonizador no contó con el marco más adecuado para su mejor contención y aprovechamiento, fuera del entusiasmo del Ministro Rawson. La Argentina apenas estaba procurando consolidar su organización institucional y recién empezaba a vislumbrarse el problema de la delimitación definitiva de la Patagonia que seguía siendo una gran desconocida. Recordemos que Francisco P. Moreno, quien como explorador y perito sería un importante protagonista de ese conflicto, tenía apenas once años cuando se inicia la colonia galesa que el propio Moreno visitará, antes de convertirse en 1876 en el primero en llegar desde el Atlántico a la región de Nahuel Huapi.

Sin pretender forzarlas, algunas comparaciones son inevitables. Cuando los galeses arribaron a la Patagonia, tenía lugar la emigración alemana al sur chileno. Este proceso fue mejor planificado y contó con el apoyo del Estado a través de un agente oficial. En forma continua y a lo largo de 30 años (1845-1875), unas 8000 personas se instalarían en la región de la Araucanía chilena, dando origen a ciudades como Valdivia y Osorno. Es verdad que allí había otras ventajas como la feracidad de las tierras cordilleranas a las que los galeses accedieron recién 20 años después de llegar a la Patagonia, pero tampoco en Chile faltaron problemas ya que los colonos sufrieron el abuso especulativo de algunas compañías.

Lo que procuramos plantear con esta observación es que la colonización galesa en Chubut, aún siendo el proceso más importante de su tipo impulsado en la Patagonia argentina, no contó con la envergadura ni la continuidad del auspicio estatal, que favoreció la colonización alemana del sur de Chile. Y algo parecido sucedió con los boers que llegaron en Sarmiento.

Más tarde, ya resuelto en 1902 el conflicto con Chile -en gran medida gracias al protagonismo de los colonos en la frontera- otras iniciativas incluso mucho mejor organizadas se verían también frustradas. Una fue impulsada por los propios galeses de la Cía. Fénix para el desarrollo del valle río Deseado en Santa Cruz. Otra fue la iniciativa del Ministro Ramos Mexía para crear una Provincia Cordillerana entre Neuquén y Chubut. Sí crecerían en cambio, ya eliminados los indígenas en los '80, las concesiones de tierras "a la marchanta" (Clemente Onelli) a unos pocos particulares por parte del Estado Nacional.

Por todo ello, son mucho más meritorios los logros alcanzados por la Colonia Galesa del Chubut en apenas veinte años, durante los cuales bien puede decirse que la política oficial hacia la Patagonia, alejándose de esos frustrados intentos, pasó de la indiferencia a la especulación, de la mano de la intolerancia que acompañó la ocupación del desierto.

Pero con los galeses sucedió algo diferente. Para 1885 ya se habían consolidado junto al Camwy, donde surgieron dos asentamientos en TreRawson y Gaiman. Allí, luego de los primeros años tan difíciles, mantuvieron sus tradiciones y organizaron la vida comunitaria bajo un sistema democrático municipal, al mismo tiempo que aprendieron a convivir y comerciar pacíficamente con los indios exportando al mundo los productos de ambos. Recién organizados los Territorios Nacionales en 1884, impulsaron y concretaron al año siguiente una expedición al lejano oeste de la Patagonia, al mismo tiempo que consiguieron atraer las inversiones privadas que permitieron tender la primera línea férrea de la Patagonia entre el Valle y la Bahía Nueva, en cuyos extremos surgirían las ciudades de Trelew y Puerto Madryn.

El tango no había florecido aún en la vieja Buenos Aires, que empezaba a poblarse de inmigrantes que la llenarían de nuevos colores. Pero los galeses ya habían dejado letra escrita para uno, si pensamos que al cabo de la singular y vertiginosa epopeya que protagonizaron en la Patagonia, seguramente ellos sí habrán sentido que "veinte años son nada".

SEMBRANDO DE CHACRAS Y CAPILLAS EL VALLE. LA ARQUITECTURA DE LA COLONIA GALESA EN LA PATAGONIA

Arq. Fernando Williams

En el contexto de la arquitectura construida por los inmigrantes de distinto origen que poblaron las numerosas colonias agrícolas de la Argentina hacia la segunda mitad del siglo XIX, el conjunto de construcciones erigidas por los colonos galeses en la Patagonia se destaca por haber permanecido relativamente al margen de ciertas influencias en los modos de construir y de organizar el espacio que, durante el período mencionado, se consolidaron en el área pampeana y se extendieron hacia otras regiones del país. En efecto, el relativo aislamiento de la colonia galesa determinó que los edificios construidos conservaran, por un lado, ciertas características propias del país de origen de los colonos y adoptaran, por otro lado, materiales de construcción propios del particular medio en el que se asentaron. Sin embargo, la integración con el medio patagónico, la pervivencia de imágenes arquitectónicas propias del país de origen y la influencia de otras tradiciones constructivas y urbanas son tres variables que se articularon de muy diferente manera a lo largo de la historia de la colonia. Veamos como se produce este proceso, desde el momento en que el primer contingente llega de Gales en 1865.

Al menos durante los primeros diez años, los colonos galeses asentados en el Valle del Chubut vivieron en un estado de virtual subsistencia, dependiendo de la ayuda externa y del aprovechamiento de los contados recursos que el medio ponía a su disposición. Este contexto es útil para comprender la naturaleza de las construcciones que estos colonos erigieron en un principio. Así, los primitivos *cottages*, simples estructuras de dos habitaciones de frente por uno de fondo, fueron construidos con paredes de bloques de barro secados al sol (adobe) y con techos compuestos por una armazón de madera de sauce criollo y una cubierta de juncos, materiales que podían conseguirse con relativa facilidad en las orillas del río. En forma frecuente, estos techos se cubrían con una capa de barro para impedir que el viento dañara la cubierta de juncos. En este período, tanto aberturas como mobiliario fueron muy escasos y modestos.

Durante la década de 1870, la construcción de canales de riego para el cultivo y la llegada de nuevos inmigrantes desde Gales dieron nueva vida al asentamiento, contribuyendo con la consolidación de la colonia. Ello se manifiesta en el plano material: por un lado, las chacras son subdivididas, plantándose los primeros árboles a lo largo de sus límites; por otro lado las familias, ante las mejores perspectivas, emprenden la construcción de viviendas permanentes en sus chacras respectivas. Así aparecen los primeros *cottages* dobles, es decir, viviendas cuyas plantas tenían dos habitaciones de fondo por dos de frente. Estas estructuras, de naturaleza más compacta que las primeras, se distinguen por la simetría de su fachada de frente. Si bien el adobe continuaría utilizándose, se incorporan en esta época dos materiales: la piedra arenisca que se extraía de algunas de las lomas que bordeaban el valle y el ladrillo que con el tiempo caracterizaría al conjunto de las construcciones levantadas por los colonos galeses en esta zona.

Una etapa de mayor prosperidad dio comienzo al construirse en 1886 una línea férrea entre el valle del Chubut y el Golfo Nuevo que permitió exportar la producción triguera desde el puerto de Madryn. Como parte del mismo proceso, el ferrocarril permitió también la importación de bienes manufacturados, entre ellos una gran variedad de materiales de construcción. Se acentúa de esta manera la difusión de materiales como la chapa acanalada y distintos elementos de madera aserrada como tablas y tirantes así como también puertas y ventanas. Entre estas últimas merecen mencionarse las típicas ventanas ferrocarrileras o *sash windows* que tipificarían las simétricas fachadas de los *cottages* dobles. Como en otras

regiones, el ferrocarril puso en circulación un variado repertorio de elementos de origen industrial que en el caso de las colonias incluía máquinas trilladoras, molinos y otros implementos agrícolas que permitieron incrementar la productividad de las tierras bajo cultivo. Este proceso influyó también en forma decisiva en la conformación de los acogedores interiores de las casas de los colonos tal como los conocemos hoy. Se incorporaron, así, elementos tales como fogones de hierro forjado, lámparas y relojes de pared. Y si bien existían en la colonia hábiles carpinteros, los muebles llegados a partir de la década de 1880 tuvieron un lugar destacado en la transformación de estos interiores. Es en ese momento que llegan la mayoría de los *cwpwrđ* (aparadores) en los que las madres de la colonia guardaban con celo su vajilla de porcelana para el té.

Estas viviendas eran la sede de familias que constituían para la economía de la colonia verdaderas unidades productivas. Por ello, gran parte de los ingredientes que formaban parte de la dieta de los colonos como la harina, el pan, la manteca, la crema y el queso eran producidos en forma casera. Sin embargo, superados los primeros años de subsistencia, comenzó a desarrollarse la producción de alimentos en grandes cantidades ya sea para consumo interno o para exportación. Es en este contexto que aparecen construcciones específicas tales como molinos harineros o queserías construidos a lo largo de todo el valle. Pero por fuera de la arquitectura doméstica, el tipo de edificio que merece una atención especial es el de las capillas ya que a pesar de pertenecer a una serie de denominaciones protestantes como la metodista, la bautista y la congregacionalista, su importancia excedió el plano estrictamente religioso. En efecto, además de ser utilizadas como escuelas y como ámbitos de interacción social, las capillas se transformaron gradualmente en centros de las emergentes vecindades rurales del valle, determinando que varias de estas últimas fueran conocidas por el nombre de las mismas capillas. Los materiales utilizados para construirlas fueron básicamente los mismos que los de las viviendas. Sin embargo, sus proporciones, sus techos más empinados, sus porches de acceso y una serie de detalles como los arcos ojivales sobre las aberturas las hace fácilmente identificables. Dentro de la austeridad que caracteriza el interior de estos templos sobresale el trabajo en madera de los asientos, el púlpito y el armonio. La cantidad de capillas aún en pie asciende hoy a 16, localizándose la gran mayoría en la zona rural.

En cuanto a los núcleos urbanos de la colonia, el tipo de vivienda fue originalmente el mismo que en las chacras, es decir, el mencionado *cottage* doble. La particularidad de las localizaciones urbanas radicaba en que el agrupamiento de viviendas y demás edificios se producía tomando como referencia ciertas líneas propias del terreno natural. Este es el caso de Tre-Rawson y de Gaiman cuyos primeros edificios se alineaban a lo largo de las cotas que marcaban la elevación de terreno, buscando de esta manera cierta protección frente a los periódicos desbordes del río Chubut. En el caso de Rawson ello no impidió que una inundación la destruyera por completo en el año 1899. La grilla uniforme de manzanas y calles trazada por autoridades nacionales para estos dos pueblos supuso la existencia de una brecha entre la irregularidad de lo construido y la regularidad de lo planeado. Esta brecha se fue cerrando gradualmente a medida que la ubicación de los nuevos *cottages* comenzó a guardar relación con la geometría del trazado. En un segundo momento, ya hacia el cambio de siglo, algunos *cottages* suprimieron el techo a dos aguas e incorporaron la fachada alta, típica de las viviendas urbanas erigidas en ese período por constructores italianos. Este proceso es observable en Gaiman y en Trelew, asentamiento surgido a partir de la creación del ferrocarril.

Un capítulo aparte merece la arquitectura del asentamiento andino de Cwm Hyfryd que comenzó a poblarse a fines de la década de 1880. Su surgimiento, a más de 500 kilómetros al oeste del Valle del Chubut, significó para la arquitectura construida por los colonos un

cambio significativo, debido a las especiales condiciones que brindaba el medio cordillerano. La amplia disponibilidad de madera imprimió desde un principio un sello particular a la arquitectura de esta región. Pero las distintas formas en que la madera fue utilizada a través del tiempo remite a determinaciones más culturales que geográficas, reflejando no sólo el carácter fronterizo del asentamiento andino sino también la mayor complejidad de su composición demográfica. Así, tanto las primeras cabañas construidas con troncos (*log cabins*) como el uso de cerramientos entablonados (tipo *balloon frame*) daban cuenta de la presencia de galeses procedentes de los Estados Unidos; el uso de tejuelas de alerce en techos y paredes exteriores era elocuente respecto de la influencia de la arquitectura del sur de Chile (especialmente Chiloé) y finalmente la gran difusión de la "pared francesa", técnica constructiva que combina madera y barro, daba cuenta de la difusión de un modo de construir propio de zonas andinas más septentrionales. En suma, si las plantas de las viviendas de la cordillera guardan una relación cercana con sus pares del valle, su materialización, en cambio, evidencia una compleja situación de superposición de distintas tradiciones constructivas.

El clima cordillerano, más húmedo y más frío que el del Valle del Chubut, también se reflejó en las construcciones mediante pendientes más pronunciadas de los techos, elevación de los pisos respecto del terreno natural, uso más frecuente de fogones e incorporación de estufas y salamandras en las distintas habitaciones.

Finalmente, el relieve montañoso determinó ciertos cambios a nivel del patrón de asentamiento. A diferencia de la colonia de la costa atlántica, en la que la totalidad de las tierras distribuidas a los colonos se ubicaban en el piso predominantemente llano del valle, las tierras de la colonia cordillerana se distribuyeron sobre un territorio de relieve muy variable. Por esa razón las tierras altas y más expuestas al frío y la nieve fueron generalmente destinadas al pastoreo en los meses del verano y las ubicadas en terrenos más bajos fueron destinadas al cultivo y al pastoreo en los meses del invierno. Estas últimas, cercanas a los cursos de los ríos Corintos y Percy sufrieron un proceso de mayor subdivisión y albergaron un mayor número de viviendas. Es en esos terrenos más bajos donde surgió Trevelin, único pueblo ubicado dentro el trazado de la colonia cordillerana. Su nombre que en galés significa "pueblo del molino", evidencia hasta que punto, la arquitectura tuvo, junto con la agricultura, un rol de primer orden en la transformación del paisaje que la colonización trajo aparejada en la Patagonia.

LA LENGUA GALESA, UN SÍMBOLO DE IDENTIDAD

Lic. Ana Ester Virkel, miembro de la Academia Nacional de Letras

El 28 de julio de 1865, el arribo del primer contingente de inmigrantes galeses a la Patagonia argentina marcaba el inicio de una verdadera gesta fundacional que se traduciría en el surgimiento de los primeros asentamientos humanos estables en la actual Provincia del Chubut.

Motivados por salvaguardar su lengua, su religión y sus tradiciones, cuya práctica se veía amenazada por la creciente hegemonía inglesa, sucesivos contingentes de migrantes afrontaron el desafío de afincarse en una región remota e inhóspita, habitada únicamente por grupos aborígenes seminómades; muy pronto establecieron con ellos un vínculo cooperativo que, a la vez que contribuyó a la superación de los innumerables obstáculos que debieron afrontar – aislamiento, falta de agua potable, aridez de las tierras, escasez de alimentos – convirtió a la inmigración galesa en paradigma de colonización pacífica.

La inexistencia de núcleos de población hispanohablante en el vasto espacio geográfico elegido para establecerse conllevó, por otra parte, una crucial implicancia lingüística: *la primera lengua no indígena hablada en la Patagonia sur no fue el español, sino el galés*, lo que explica en gran medida su arraigo y el alto grado de vitalidad que aún posee. A continuación abordaremos sintéticamente ambos aspectos.

Del *arraigo* da cuenta, especialmente, la huella que la lengua celta ha dejado en el vocabulario regional. Uno de los campos léxicos donde su influencia se manifiesta en mayor grado es la *toponimia*; en efecto, la geografía chubutense abunda en denominaciones de localidades, parajes rurales y accidentes topográficos de origen galés⁶. A título ilustrativo, consignamos los siguientes: *Trelew*, ‘pueblo de Luis’; *Trevelin*, ‘pueblo del molino’; *Dolavon*, ‘prado del río’; *Bryn Crwn*, ‘loma redonda’; *Bryn Gwyn*, ‘loma blanca’; *Bryn Teg*, ‘loma tranquila’; *Drofa Dulog*, ‘rincón del piche’; *Glyn Du*, ‘valle negro’.

La *antroponimia* contiene también un importante caudal de nombres de pila galeses de uso corriente; por ejemplo, *Ergain*, *Gweneira*, *Neved*, *Tegai*, *Valmai*, *Clydwyn*, *Glyn*, *Iewan*, *Osian*, *Owen*, *Tydur*, entre otros. En este aspecto, es interesante señalar que todos ellos poseen aceptación no sólo social sino también legal, aun cuando no se hayan adaptado fonológicamente al español.

Existen, además, galesismos que designan elementos o actividades pertenecientes al patrimonio cultural étnico; es el caso de *Eisteddfod* y *Gorsedd*, préstamos que se incorporaron junto con su referente, integrándose a la variedad de habla regional. Se denomina *Eisteddfod*⁷ a un festival literario-musical de origen celta cuya práctica en Gales se remonta al siglo VI; trasplantado a Chubut por los primeros inmigrantes, se celebra anualmente en varias localidades de la provincia. En cuanto al vocablo *Gorsedd*⁸, designa una ceremonia inspirada en los antiguos ritos drúidicos, cuyo objetivo primordial es honrar y conservar el idioma y las tradiciones celtas.

⁶ Para un estudio de la toponimia de origen galés, véase Casamiquela, Rodolfo (2000) *Toponimia de los galeses en el Chubut*, Comodoro Rivadavia, Editorial Universitaria de la Patagonia.

⁷ Etimológicamente el lexema deriva del verbo galés *Eistedd*, ‘sentarse’, y refiere a la costumbre de los bardos de reunirse para recitar sus poemas o cantarlos acompañados por el arpa.

⁸ *Gorsedd* significa literalmente ‘trono’. Si bien tiene una variante en español - el sustantivo compuesto ‘círculo bárdico’ - tanto en el habla coloquial como en el discurso escrito, incluyendo el periodismo, se prefiere el uso de la palabra galesa.

En lo que respecta a la *vitalidad* actual del galés, se manifiesta en un bilingüismo considerablemente extendido, particularmente en aquellos núcleos urbanos asociados históricamente al movimiento colonizador; así, en las localidades del valle inferior del río Chubut – Trelew, Gaiman, Dolavon – y en las poblaciones cordilleranas – Trevelin, Esquel – existe un porcentaje significativo de descendientes de inmigrantes que maneja el idioma tanto en su modo oral como escrito⁹.

Es decir que, a más de noventa años de la interrupción de la corriente inmigratoria¹⁰, la comunidad galesa – constituida prácticamente en su totalidad por argentinos nativos – continúa aprendiendo y transmitiendo su lengua étnica de generación en generación. En consecuencia, se emplea habitualmente en la mayoría de los ámbitos de interacción comunicativa – *familia, relaciones sociales, actividades culturales, religión, educación*.

Intentaremos graficar con algunos ejemplos la dimensión que alcanza el bilingüismo a nivel social. En el contexto del hogar, los miembros de las generaciones mayores utilizan frecuentemente el galés para mantener conversaciones con sus pares, ya sean familiares o amigos. Variadas son las actividades culturales que implican el uso de este idioma; entre ellas podemos mencionar, además del tradicional *Eisteddfod*, las *veladas literario-musicales (Noson lawen)*, los *conciertos*, los *encuentros de canto*, de los que participan tanto adultos como jóvenes. En el ámbito de la religión, la celebración del culto¹¹ y la *escuela dominical*¹² ofrecen ambas opciones – galés y español –; sin embargo, la lectura, recitación y canto de los himnos religiosos se realiza exclusivamente en la lengua étnica.

Es interesante destacar, además, la implementación de una escuela dominical en galés destinada a los niños, lo que da cuenta de la existencia de una población infantil capaz de continuar la cadena de transmisión generacional. Precisamente a este propósito responde la creación de espacios institucionales para su enseñanza, no sólo en el ámbito de la educación no formal, sino también en el sistema educativo oficial; así, el galés forma parte del currículo de algunos establecimientos de distintos niveles – inicial, enseñanza general básica, polimodal. En la ciudad de Trelew funciona una Escuela de Idioma Galés fundada por la Asociación San David, mientras que en otros centros urbanos de la provincia se dictan regularmente cursos organizados por las entidades que nuclean a los miembros de la colectividad.

El cuadro de situación que hemos descrito esquemáticamente configura un caso de *conservación lingüística* que puede calificarse como atípico, ya que la mayoría de las

⁹ Para un estudio del bilingüismo español-galés en Chubut, véanse, por ejemplo, Virkel, Ana (2002) *El español hablado en Chubut. Aportes para la definición de un perfil sociolingüístico*, Alicante, Universidad de Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes; Virkel, Ana (2003) "El contacto lingüístico español-galés en la Patagonia argentina", en *Contacto. Aportes al estudio del contacto lingüístico en Argentina*; Bahía Blanca, Editorial de la Universidad Nacional del Sur.

¹⁰ La corriente de inmigración masiva procedente del país de Gales estuvo constituida por sucesivos contingentes que arribaron a la zona del valle inferior del río Chubut durante el período 1865-1911. Con posterioridad a ese año sólo se registran casos esporádicos de inmigrantes que ingresan en forma individual o en grupos familiares.

¹¹ Los miembros de la comunidad galesa de Chubut pertenecen a diversas iglesias protestantes – metodista calvinista, bautista, independiente, anglicana.

¹² La denominada *escuela dominical* es una modalidad educativa creada en el siglo XVIII por el pastor anglicano Griffit Jones, que consiste en desarrollar una tarea de alfabetización basada en la lectura y el comentario de textos bíblicos.

comunidades inmigratorias de la Argentina perdieron su lengua de origen en el transcurso de tres o a lo sumo cuatro generaciones. Tal fenómeno es el resultado de múltiples factores, entre los cuales pueden destacarse la *cohesión grupal* que los descendientes de inmigrantes han logrado mantener a través del tiempo; su *fluida vinculación con Gales*, que se traduce en un permanente intercambio social y cultural; y las acciones que, con el apoyo de organismos gubernamentales de ese país, desarrollan las *instituciones étnicas*, las cuales incluyen programas conjuntos de reforzamiento y difusión de la lengua¹³.

Sin embargo, creemos que la clave de tan prolongado mantenimiento se encuentra en el lugar preponderante que la comunidad galesa de Chubut ha otorgado a la lengua de sus antepasados, a la que considera un componente fundamental del patrimonio cultural heredado. Su importancia se ve acentuada por el hecho de ser el principal instrumento de expresión de experiencias étnicas relevantes, como la práctica de la religión, el *Eisteddfod*, el canto coral, que forman parte esencial de la vida de la comunidad. Conservar el idioma implica, pues, la posibilidad de conservar y transmitir valores ancestrales, reeditando de algún modo el espíritu y la conducta de aquellos primeros colonos, que afrontaron las vicisitudes de la emigración para preservar su lengua y su cultura.

Desde esta perspectiva, el galés adquiere una significación que trasciende la función comunicativa que le es inherente, ya que es valorado como *marcador de identidad étnica*. La asociación subjetiva entre lengua e identidad se traduce en una *actitud positiva* hacia el galés, que los miembros de la comunidad – tanto bilingües como no bilingües – comparten. En este tipo de actitud subyacen la *lealtad* y el *orgullo* por haber cumplido el mandato de sus antepasados, sentimientos que por lo general se hacen extensivos a la cultura celta en su conjunto. Citamos a continuación algunos de los testimonios que hemos recolectado, los cuales resultan sumamente ilustrativos al respecto:

Siento la necesidad de buscar mis raíces, de reencontrarme con mis antepasados a través de lo que nos dejaron, el idioma, el canto ... (Lucy P., 40 años).

El galés es una marca de identidad. Me gusta porque me une a mis raíces culturales, y no quisiera que se pierda. (Vilma J., 31 años).

Tratamos de recuperar la lengua lúdicamente, a través de un chiste, de un saludo ... o se canta un himno en galés ... Es una manera de no traicionar el propio origen. (John H., 58 años).

Los ejemplos transcritos ponen de relieve el papel primordial que desempeña la lengua en la construcción social del concepto de *etnicidad*, una noción compleja que incluye tres valores: la *paternidad*, el *patrimonio* y la *pertenencia* al grupo¹⁴.

Entendida como paternidad, la etnicidad está ligada al sentimiento de continuidad, ya que se experimenta como un bagaje heredado, adquirido de los padres del mismo modo en que ellos lo adquirieron de los suyos, y así sucesivamente, remitiéndonos a un punto remoto del pasado. En el sentido de *patrimonio*, se asocia con el legado de la colectividad, que en este caso comprende el conjunto de expresiones culturales trasplantadas por los primeros inmigrantes

¹³ Desde 1996, el Consejo Británico de Gales desarrolla un proyecto de difusión del idioma galés en Chubut, en cuyo marco envía profesores de ese país y otorga becas a jóvenes chubutenses para realizar cursos de enseñanza y perfeccionamiento lingüístico en universidades galesas.

¹⁴ Véase al respecto Fishman, Joshua A. (1977) "Language and ethnicity", en Giles, H. (ed.), *Language, ethnicity and intergroup relations*, London, Academic Press.

desde su país natal. La etnicidad concebida como *pertenencia* se refiere al significado que la colectividad atribuye a su ascendencia étnica, significado que se manifiesta a través de las actitudes de los individuos hacia los valores que conforman su herencia cultural.

Si proyectamos una mirada sobre la historia de la inmigración galesa, la valoración positiva de la lengua étnica se explica por su capacidad de condensar las tres dimensiones de la identidad. En efecto, da cuenta de la *paternidad*, es vehículo transmisor del *patrimonio*, y constituye uno de los pilares que sustentan el *sentimiento de comunidad* compartido por los descendientes de los colonos venidos de Gales en la segunda mitad del siglo XIX. Su empleo permite, pues, tender un puente que vincula el presente y el pasado, conservando al mismo tiempo los lazos entre la tierra de origen de los migrantes y la lejana Patagonia; y es esta propiedad, precisamente, la que confiere a la lengua celta el carácter de símbolo por excelencia de identidad.

TRADICIÓN, CANTO Y POESIA. EL EISTEDDFOD (léase Eistedvod)

Por OWEN TYDUR JONES (ganador del Sillón Bárdico del Eisteddfod del Chubut, edición 2003)

Eisteddfod es una palabra galesa que significa "Estar Sentado". Así se denomina al festival literario-musical posiblemente más antiguo de la colonia del Chubut. El mismo tiene una vigencia aproximada de doce siglos, desde el tiempo en que los druidas celtas se reunían en lugares apartados, por lo general a la sombra de alguna arboleda, orillando algún río de los valles de Gales. Sentados en rueda recitaban sus composiciones literarias.

En los comienzos esta costumbre era privada, más tarde fue aceptada la presencia de algunos entusiastas de la poesía y luego se dio acceso al público. Con el correr del tiempo se anexaron otros tipos de competencias, primeramente la música y el canto en todas sus formas, luego las artesanías y los bailes regionales folclóricos. Esta costumbre se hizo hábito en todos los lugares del mundo donde hay un asentamiento considerable de galeses.

Hay diversas opiniones con respecto al año que comenzó a practicarse en el Chubut (único evento de este tipo en la Argentina). Lo que sí sabemos es que fue en los albores de la colonización y que era el primordial sostén de la cultura, a tal punto que de una de sus competencias, aparece el primer libro de textos escolares, que se usó por muchos años en las escuelas, obra del maestro Richard Berwyn.

Nos narra la historia que tampoco aquí se le daba importancia al lugar en que se realizaba, sino al hecho. Un ejemplo es el de aquel salón improvisado con maderas de un barco encallado en las cercanías de Rawson o el que se hizo en los galpones donde se almacenaban los cereales, utilizando las bolsas como asientos. Hubo en "Eisteddfod de los Repollos" en 1891, organizado en Trelew, el día de San David (1° de marzo) en homenaje al patrono de Gales, en un recinto donde también se exponían productos agrarios. Este evento se mantuvo anualmente, aunque a mediados de siglo (1951-1964), tuvo una tregua.

Este festival bilingüe, galés-castellano, incluye competencias en otros idiomas y se desarrolla en torno a un eje principal que es la entronización del bardo, certamen de poesía en galés y cuya ceremonia se caracteriza por la espada desenvainada a medias y luego a cubrir, por ser espada de paz. Los descendientes de galeses en el Chubut han adosado a este evento una competencia paralela, en la que se corona al mejor poeta en castellano.

El Eistedfod se siente protegido por los tres rayos que adornan su escudo y que simbolizan amor, verdad y justicia.

El Gorsedd

El significado de la palabra galesa Gorsedd en castellano es "Trono". Con el firme propósito de conservar el idioma y asentar las bases para la cultura de su país, Iolo Morganwg fundó "Cylch y Gorsedd" (Círculo del Trono) en Bryn y Briallu (Loma de la Prímula) -Gales-, en el año 1792, aduciendo que su inspiración se basaba en las viejas tradiciones de los druidas celtas.

En el predio elegido, grandes columnas de piedra señalaban los cuatro puntos cardinales, también marcaban las dos estaciones principales del año (verano e invierno). Pétreo era el sillón o asiento donde el bardo de turno era

entronizado o coronado. El pueblo galés consideraba que la poesía debía ocupar un lugar preponderante en el alma humana. Sentían la necesidad de exteriorizar su lirismo literario, hábito que perdura a través del tiempo y las distancias.

Arraigada costumbre que se sigue practicando en todos los países donde se establecieron comunidades galesas, llevando como emblema los tres rayos que simbolizan: Amor, Justicia y Verdad, que Morganwg llamara "Nod Cyfrin" (signo místico), y que estaba impreso también en la espada, "Espada de Paz", sólo desenvainada a medias y vuelta a cubrir cuando por tercera vez el pueblo ovacionaba con su grito: ¡PAZ! en la ceremonia culminante del evento.

El Gorsedd tiene la misión de reunir a quienes se han destacado por sus obras literarias, musicales, científicas o personas comunes que se hayan destacado por sus obras humanitarias. Es el cuerpo responsable de nombrar druidas, que luego autorizan, presiden y fiscalizan el Eisteddfod. Vale recordar también que el Eisteddfod ya se había oficializado en Gales en el año 1176, con fines totalmente culturales, sin discriminación de razas ni de credos.

LA TORTA GALESA Y LA CEREMONIA DEL TÉ

La Torta Negra Galesa, una tradición argentina de origen patagónico.

En 1999 el Instituto Nacional de Alimentos de la República Argentina efectuó un histórico reconocimiento de la Torta Negra Galesa, clasificándola como producto argentino de Origen Patagónico.

Para fundamentar esta decisión, en el transcurso del trámite respectivo, se recurrió a testimonios de viejos pobladores, a documentación existente en diferentes museos y a la propia contribución del código alimentario galés, que no hace mención alguna acerca de este producto típico de la colonia galesa de la Patagonia.

Como ya se ha dicho, a partir de 1865, los primeros colonos galeses sufrieron en muchas ocasiones la escasez de alimentos, como consecuencia de su asentamiento sobre un territorio aislado y desconocido, en el que enfrentaron las más adversas condiciones para subsistir.

Los galeses necesitaban un buen alimento, fácil de conservar y de larga durabilidad, condiciones éstas que anteriormente habían logrado en las tortas de Navidad y casamiento que conocían en Gales. Pensando en ellas, pero utilizando los escasos insumos que lograban traer principalmente desde Buenos Aires, los colonos lograron producir un nuevo alimento de características únicas.

Se la conoce con el nombre de **torta negra galesa**, por haber sido producida por los colonos galeses y se la considera un producto típico patagónico argentino. Se han registrado solamente dos sistemas de preparación: **hervido** y **macerado en licores**, como en su origen. Se logra así un alimento natural sin conservantes que dura muchos años sin perder su condición.

Ocupa un lugar de privilegio en la mesa de té y además basada en el sentido de perdurabilidad que la inspiró, se la utiliza como piso de las tortas de bodas, que luego se guarda para abrirlo, según diferentes tradiciones, en sucesivos aniversarios, acontecimientos importantes como las Bodas de Plata o el nacimiento del primer hijo. Además la torta negra galesa se ha convertido en un producto típico ampliamente reconocido, consumido por miles de habitantes y visitantes de la Patagonia.

Teniendo en cuenta que la colonización galesa fue ante todo una empresa de preservación cultural que pretendía resguardar la identidad de un pueblo amenazado en el mantenimiento de su idioma, su religión y sus costumbres, puede entenderse que algunos de sus descendientes no revelen –aún hoy– los secretos de algunas de sus propias tradiciones, entre ellas las de origen culinario.

Pero más allá de su reserva, las recetas de las abuelas se transmiten sí de generación en generación manteniendo inalterable como sello de calidad, el bouquet y el toque familiar propio de cada una. Gracias al respetable secreto de la tradición familiar, podemos disfrutar hoy de las más variadas combinaciones de ingredientes en la preparación de diferentes tortas que compiten habitualmente en el marco de algunos eventos, por el mejor gusto y la mayor aceptación.

La ceremonia del té galés, nacida en Chubut

Mucho antes de llegar a la Patagonia, obviamente los galeses ya tomaban el té, siguiendo antiguas y reconocidas tradiciones europeas. Sin embargo, al trasladarse a la Argentina, los

colonos y sus familias introdujeron modalidades tan particulares que, con el tiempo, dieron lugar a una nueva y verdadera ceremonia –el té galés– que ha llegado hasta nuestros días con creciente difusión.

Como ya se ha visto, al principio los galeses –dispersos y alejados entre sí a lo largo del Camwy– se enfrentaron con dificultades de todo tipo para ocupar la nueva región. No existían verdaderos asentamientos consolidados ni otros sitios de congregación que no fueran las capillas, donde se reunían habitualmente, no solamente para atender el desarrollo de las actividades religiosas y educativas, sino también para organizar los asuntos generales de la colonia.

Las amas de casa, excelentes reposteras por tradición culinaria, llevaban hasta allí un aporte de diferentes tartas y tortas, que se servían con el té y que era realmente abundante. Fue justamente esta diferenciación, caracterizada por las variedades y la abundancia, la que con el tiempo contribuyó a otorgar una personalidad especial y una denominación propia a esta forma de tomar el té que tuvo su origen en la Colonia Galesa del Chubut.

Antiguamente, cuando los galeses terminaban sus reuniones en las capillas y todos se retiraban, se juntaban y repartían los sobrantes no comidos, para que los concurrentes pudieran llevarlos a sus casas. Así surgió entonces esa hermosa costumbre que hoy todavía vemos en las casas de té galés tradicionales, que consiste en entregarle a los visitantes, antes de que se retiren, las porciones sobrantes que quedan sobre su mesa especialmente envueltas en un papel. Con lo cual el placer de la ceremonia se amplía y se prolonga.

Las casas de té galés

Para saber un poco más acerca del origen de las casas de té, nos acercamos a conversar con la señora Marta Roberts, dueña de Plas y Coed, la primera casa de té de Gaiman. La misma fue conformada por su suegra Dylis Owen de Rees y su segundo esposo Evan Jones, nacido en Gales y, a su vez, hijo mayor de Walter Jones, primer poblador galés de Sarmiento. Marta, cuya casa está ubicada justo frente a la Plaza de Gaiman, nos contó que todo empezó allá por los años cuarenta o cincuenta.

Para entonces, nos explica, las amigas de la dueña venían a su casa a tomar el té. Se fue extendiendo así la costumbre adquirida por la colectividad galesa, trasladándola desde las tradicionales y ocasionales reuniones en las capillas, a diferentes ámbitos físicos construidos en nuevas casas, los que a su vez permitían albergar nuevos y diferentes espacios sociales según cada ocasión. Así, ya fueran estas pequeñas celebraciones más o menos concurridas, todas las mujeres traían invariablemente sus tortas que primero compartían y luego repartían entre ellas.

Y un día surgió la idea de ofrecer un servicio permanente destinado a los visitantes que llegaban de diferentes sitios. Actualmente existe una enorme cantidad y diversidad de casas de té, diseminadas en diferentes ciudades del Chubut, cada una con su nombre y su encanto particular.

Se estima que unas 150.000 personas pasan anualmente por ellas; en muchas ocasiones la gente debe aguardar en las calles antes de poder sentarse a disfrutar de sus manjares: la torta negra, la torta de queso y tantas otras, además de los infaltables scones y del pan casero acompañado de manteca y dulces de cada lugar y del queso tipo Chubut. Por todo eso, la gente no sólo espera, sino que además regresa, recreando su propia tradición.

El PAISAJE HUMANO

Igual que esos arbustos que parecieran próximos a abandonar la tierra cuando el viento patagónico se empeña en sacudirlos con furia, recuerdo perfectamente a Tommy Davies esa tarde de marzo de 2003, con su espalda tan doblada por el peso de sus 97 años como erguida por su inmensa dignidad.

Lo estoy viendo al caer el sol frente a su casa de Hyde Park en las afueras de Dolavon tomándose la cintura con una mano mientras que con la otra se ponía y quitaba una y otra vez el sombrero para saludar a la pequeña comitiva a la que acababa de deleitar con su lúcida y afectuosa conversación, diciéndonos “vuelvan pronto que los espero”.

Todos nos retiramos verdaderamente conmocionados ese día. Por un lado Marcelo, quien anteriormente ya lo había entrevistado varias veces junto con la Directora del Museo Regional de Gaiman Tegai Roberts como parte de un trabajo que quedó reflejado en un hermoso video y en un escrito titulado “Todo el Valle sembraba trigo”.

Y ni que hablar de los que acabábamos de conocerlo. Como la arquitecta. Belén Gotilla, que nos había guiado esa tarde por las capillas galesas del valle inferior para que Jorge tomara decenas de fotografías mientras yo manejaba o compraba dulces y budines caseros, esperando que llegara el momento de visitar a Tommy, después de la hora de la siesta.

Nos recibió contento, a pesar de no haberle anticipado la visita, y nos pidió disculpas porque desde hacía un tiempo sólo veía sombras. Igualmente, mientras nos acompañaba al interior de su casa, nos indicó de memoria que había un escalón, que el cerrojo de la puerta principal era el original de la casa levantada para sus padres por el constructor Tom Jones en 1877 o 1878, que los cielorrasos construidos con barro, carrizos y pintados con cal nunca habían dejado pasar una gotera y que la viga del living era nada más y nada menos que ¡ el palo del barco del Capitán Rogers !

En fin, de entrada sentimos estar ingresando a una casa-museo, guiados por un especie de duende gigante que la habitaba desde hacía casi un siglo y que con sólo abrir la boca nos trasladaba por el túnel del tiempo a lo largo de casi toda el proceso de la colonización galesa en el Chubut. Para hablarnos solamente, como se preocupó de reiterarnos un par de veces, de “cosas que yo he visto” dejando así bien aclarado que no le gustaba hablar por boca de otros.

De a ratos agregaba una ramitas para acomodar el fuego dentro de una pequeña y hermosa estufa a leña que había pertenecido al ferrocarril, y de vez en cuando tomaba un viejísimo fuelle para avivarlo. Cuando se sentó en la cocina frente a nosotros, pudimos observar sobre las paredes, hermosos carteles publicitarios de casi 80 años de antigüedad, pertenecientes a las fábricas proveedoras de insumos de aquel tiempo.

Nos contó que su madre había llegado al valle desde Choele Choel y de su padre que había venido desde Pensylvania. Nos explicó que, al momento de levantar su casa, a lo largo de todo el trayecto que va desde Rawson hasta Gaiman por el llamado camino de los indios, no había ninguna otra y que apenas existían otras tres que estaban cerca del río.

Ese río que le provoca recuerdos dramáticos, como los de las terribles inundaciones que llenaban el valle de lado a lado y cuya irrupción apenas si daba tiempo para salir corriendo. Lamenta todavía un poco enojado que no se hubiera construido el dique compensador del Embalse Ameghino y que en definitiva el sistema de riego diste mucho de ser óptimo. Nos

aclara fastidiado que la instrucción no necesariamente conlleva inteligencia, en referencia a algunos técnicos que no supieron escuchar la palabra de los antiguos pobladores.

Entonces nos habló de los indios, diciendo que se trataba de gente buena y muuuy inteligente, para enfatizar con tremendo orgullo: "Mi padre era muy amigo del Cacique Chiquichano". Ellos nos enseñaron a cazar y a sobrevivir en el desierto .

Salimos un rato al patio de la casa para fotografiarlo junto a la vagoneta que usaba su hermano Will en sus viajes a la cordillera y Tommy nos recordó orgulloso que fue su padre quien trajo el primer Studebaker a la zona.

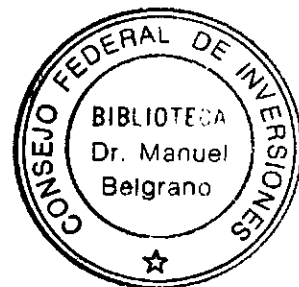
Tommy, como mucha gente que ha pasado los ochenta años, nos habló con total precisión de las cosas de ayer, y a veces su traslado al pasado resultaba tan abrupto que resultaba cómico. Como cuando, por ejemplo, preguntó: "¿Qué saben de fulanita que no me ha escrito desde que se casó ?" Nos miramos desorientados hasta responderle que, por ese tiempo, la mayoría de nosotros aún no había nacido. Igualmente nos mandó saludos por si llegábamos a verla a nuestro regreso.

Es que como bien nos lo dijo el propio Tommy "yo fui criado debajo de una palangana" haciendo referencia a que prácticamente toda su vida transcurrió en el Valle. Una vez fui a Comodoro y hace cuarenta años me tomé el avión de LADE (Líneas Aéreas del Estado) y fui a conocer la cordillera. ¡Por eso aprovechaba nuestra visita para mandarle saludos a los amigos que hace tiempo no veía!

Tommy vivía sólo en Hyde Park. El y su hermano, los muchachos, vivieron solteros. Desde que murió Will, Tommy quedó al cuidado de los nuevos dueños de la que fue su casa, quienes viven en Comodoro y lo tratan muy bien. Nos explicó que a lo mejor pronto lo trasladarían a esa ciudad, ya que no podría seguir viviendo solo durante mucho tiempo debido a su ceguera.

Cada gesto suyo, cada palabra pronunciada con énfasis, cada explicación, cada reflexión, cada broma, cada referencia a los queridos objetos de su casa centenaria, todo constituyó una fiesta para nuestros ojos y para nuestros oídos y, por qué no decirlo, para nuestro espíritu.

Le dejamos un budín de regalo que recibió con gusto diciendo "Qué le vamos a hacer, habrá que comerlo nomás". Lo saludamos afectuosamente y nos fuimos satisfechos, dejando su sombra recortada sobre la noche que se aproximaba y prometiéndole volver pronto con la esperanza de reencontrarlo. Y, a decir verdad, desde ese tarde no he podido dejar de verlo, como parte de ese paisaje humano que bordea la Ruta de los Galeses.



CALON LAN

Yo no pido vida ociosa
perlas ni un galardón
pido un Corazón alegre,
un honesto Corazón

(Coro)
Corazón valiente y puro
Luce más que un jardín
sólo un Corazón honesto
canta y cantará sin fin

Si quisiera la riqueza
pronto pierde su valor,
más un Corazón bien limpio
cada día es mejor

(Coro)
Corazón valiente y puro
Luce más que un jardín
sólo un Corazón honesto
canta y cantará sin fin

Mi plegaria día y noche
la elevo al Señor
sólo pido al Dios clemente
un honesto Corazón

(Coro)
Corazón valiente y puro
Luce más que un jardín
sólo un Corazón honesto
canta y cantará sin fin

***Canción popular galesa, tradicional y vibrante,
que se entona a coro incluso al despedir a los
muertos.***

Parte II

Hacia el Oeste, con el corazón valiente y puro

- 16. En la Patagonia las huellas duran para siempre.**
- 17. Recorrer la Patagonia**
- 18. Mapas y kilómetros**
- 19. Patagonia, un parque geológico y paleontológico**
- 20. Galeses en sendas de Tehuelches**
- 21. Por la ruta de los rifleros de Fontana, junto al comandante Thomas y al baqueano Evans. 1**
- 22. Los carros y su Rocky Trip. 2**
- 23. Haciendo huellas. Tropas y arreos.**
- 24. El turismo aventura del siglo XIX**
- 25. La picada de Crockett viaje 4**
- 26. El intrépido Shrewsbury y sus máquinas pinchadoras**
- 27. Miguelito, más que un clavo, una clave**
- 28. El tren que todavía no cruzó al Pacífico**
- 29. A sacarse El Sombrero: por la vieja ruta nacional 25, viaje 3**
- 30. Arroyo Pescado, puerta de entrada de los pioneros**

En la Patagonia, las huellas duran para siempre

Puede decirse que al menos una condición del espacio patagónico ha permanecido inalterable desde siempre para los sentidos de la percepción humana: su persistente capacidad para sacudir nuestro asombro. Un asombro que, más allá de todas las bellezas naturales que alberga el territorio, se alimenta fundamentalmente de algunas inconfundibles sensaciones que se despiertan en nuestro espíritu frente a la desproporción, la desmesura, la diversidad y la excentricidad que el mismo exhibe.

Se trata de una permanente acumulación de contrastes que tantos viajeros describieron a lo largo de los siglos y que podemos verificar con sólo decidimos a transitar por la Patagonia. Seguramente sea también de esos permanentes contrastes que ofrece este territorio tan bello e inmenso como escasamente poblado, de donde nace además la particular humanidad que todavía exhibe su gente, identificada en el desafío elemental de acortar distancias y superar adversidades, mediante la práctica obligada de una solidaria y distante vecindad.

Es que la personalidad particular de quienes habitan la región pareciera tallada por la rudeza del viento patagónico, un compañero inseparable que –con furia o en transitoria calma- sacude y acaricia alternadamente el mar, las mesetas, los desiertos, los ríos, los lagos, los bosques, las montañas y la vida, invitándonos a vivirla de un modo diferente.

Los contrastes afloran también frente a cualquier indagación temporal que intentemos realizar en la Patagonia acerca de ciertos hechos o circunstancias del pasado reciente, ya que muchas veces esa búsqueda puede remontarnos hasta otra era geológica, sobre todo si caemos cautivos de esa recurrente obsesión por obtener respuestas demasiado precisas. ¡Tanto le cuesta aceptar todavía a nuestra razón que hay respuestas que nunca le serán dadas con la exactitud que a veces pretende !

Pero aceptemos finalmente que es propio de nuestra incomprendible condición humana –eterna paradoja- este impulso irresistible de indagar todo pasado y anticipar el futuro, como parte de un juego con el que graciosamente dejamos escurrir -igual que el reloj de arena- las partículas de nuestro presente. Y permitámonos, una vez más, preguntarnos: ¿cuándo empezó a construirse el camino que conecta el mar y la cordillera atravesando el desierto del Chubut?

Es una pregunta para la cual seguramente no haya una sola respuesta. Los galeses comenzaron a internarse hacia el desconocido oeste de la Patagonia poco después de su llegada en 1865, aunque ya en 1535 la expedición de Simón de Alcazaba había llegado hasta Las Plumas y Los Altares, remontando el río Chico desde el Atlántico Sur. No se atrevieron a seguir entonces la que parecía una desmedida aventura hacia el interior de la Provincia de Nueva León y, luego

de un accidentado regreso, una sublevación terminó con el primer intento conquistador español del Chubut y con la vida de su jefe.

Los tehuelches siguieron siendo entonces dueños y señores de ese inmenso corredor durante tres siglos más, transitando sus rastrilladas como lo habían hecho por miles de años, trece mil hasta donde sabemos. Los galeses las exploraron y los siguieron en amistosa convivencia y abrieron después su propia huella -que luego fue camino- hacia el Oeste. Y muchos otros los siguieron detrás. Todos dejaron rastros.

Ahí están todavía las huellas que abrieron los carros tirados por las desaparecidas mulas, los senderos transitados por los audaces choferes de los primitivos automóviles que se atrevieron a seguirlas y las anónimas manos y pisadas humanas que siguen grabadas en la desierta aridez de la meseta.

Son huellas que se resisten a desaparecer, desafiando el contraste final de la vida y de la muerte; que nos invitan a descubrirlas y transitarlas, tal vez como reafirmando esa secreta ilusión con la que aspiramos a vivir y permanecer en la Patagonia, imaginando que a lo mejor en ella, las huellas duran para siempre.

Recorrer la Patagonia

Cada vez más viajeros se trasladan entre Trelew y Esquel uniendo los asentamientos que los galeses denominaron originalmente Camwy (colonia galesa del valle inferior del río Chubut) y Cwm Hyfryd (Valle Encantador en la cordillerana colonia 16 de Octubre) o, como simplifícadamente se decía entonces, entre el Chubut y los Andes.

La mayoría lo hace -desde hace ya varias décadas- transitando por la ruta pavimentada que atraviesa el Chubut en dirección Este-Oeste y que lleva sucesivamente por nombre los números 25 (nacional), 62 (provincial), 40 (nacional) y 259 (nacional). Esta hermosa y panorámica ruta, a pesar de ser el sendero principal de todos cuántos hemos seguido para la edición de este libro, dista bastante de ser la única de las que originalmente siguieron los pioneros.

En efecto, la ruta pavimentada actual -finalizada a principios de la década del '80- lejos de haber seguido un proceso lineal en su construcción, es el resultado de sucesivas modificaciones de trazas tan antiguas como sinuosas, muchas de las cuales permanecen enripiadas y olvidadas a pesar de los interesantes circuitos turísticos que ofrecen, plagados de insólitos paisajes e historias fascinantes. Y algunos tramos que orillaban el río, como uno denominado Palermo Chico, han desaparecido.

Más allá de establecer la edad de cada una de las partes que integran los más de 600 km que separan Trelew de Esquel, nos interesaba entender las diversas modalidades mediante las que fueron utilizados sus diversos tramos a lo largo de los últimos 120 años. Por eso mismo, presentaremos aquí distintos trayectos alternativos que hemos transitado, siguiendo las huellas de los pioneros de todos los tiempos.

El primer viaje que describimos es el que hicieron a caballo los Rifleros de Fontana en 1885 en su ruta exploratoria hacia el oeste. Este camino puede recrearse siguiendo la dirección general de la traza pavimentada actual de la ruta nacional N°25 desde Rawson o Trelew hasta poco antes de llegar a la localidad de Paso de Indios. A partir del km 367 actual, nos internamos hacia el noroeste por la ruta provincial N° 12 siguiendo el curso del río Chubut, como originalmente lo hicieron los Rifleros.

Luego de pasar por parajes y localidades como Cerro Cóndor, Gorro Frigio, Paso del Sapo, Piedra Parada, Gualjaina (km 248) y Arroyo Pescado y habiendo transitado unos 300 km por el ripio, llegamos al pavimento de la ruta nacional 40, distante unos treinta y tres kilómetros de la ciudad de Esquel. Los Rifleros se tomaron 40 días y nosotros, varias veces uno. Esta ruta original de los colonos galeses pronto fue abandonada para la circulación de los carros, cuando ellos

mismos advirtieron que podían acortar su paso por distintas vías que fueron conociendo y que más adelante explicaremos.

El segundo viaje que relatamos es el más habitual, el que realizamos decenas de veces transitando por la ruta pavimentada y que, en sus dos terceras partes, fue también el camino más utilizado por las tropas de carros, por lo menos durante los primeros tiempos. La ruta actual, como ya le anticipamos en nuestra introducción, guarda historias magníficas sobre las que bien vale la pena detenerse. Y sin necesidad de dejar el asfalto demasiado lejos, uno se sorprende con un sinfín de curiosidades que habitualmente quedan a un costado del camino, entre las que podemos mencionar el paraje Rocky Trip que le da nombre a este libro.

El tercer viaje que le contaremos es el que hacían los primeros automóviles transitando por la antigua ruta nacional N° 25. Los mismos seguían desde Rawson hasta Las Plumas por una traza cuya dirección general era similar a la actual, aunque con interesantes variaciones que intentamos redescubrir con la ayuda de un formidable testimonio de viaje que hallamos en nuestro propio camino. A partir del paraje conocido como Jackie Lewis en el km 234.5 sobre el pavimento actual, tomamos la traza que utilizaban los automóviles desde el año '10 -actual ruta provincial N° 53- dirigiéndonos primero hacia el suroeste rodeando El Sombrero, para luego llegar hasta Paso de Indios en dirección noroeste.

Desde allí seguimos viaje por la ruta pavimentada actual hasta el km 419.5 correspondiente a Pampa de Agnia punto desde el cual la ruta nacional N° 25 continúa enripiada hacia el noroeste pasando por Colán Conhué y Arroyo Pescado, hasta empalmar con el pavimento de la ruta nacional 40 ya mencionado, desde donde continuamos viaje hasta Esquel. Este era el típico viaje que tantas personas y familias realizaban hasta hace unos 30 años en automóvil o en colectivo, y que les tomaba al principio tres días y luego dos. En nuestro caso, nuevamente tomamos varias jornadas para recorrer los diferentes tramos de ripio.

Este tercer recorrido nos ayudó también a rescatar los viajes de las tropas de carros de Pujol que, desde más al norte, partían hacia el oeste por la actual ruta provincial N° 4 saliendo directamente desde Puerto Madryn, pasando luego por Telsen y Gastre, antes de dirigirse hacia el sur por Paso del Sapo, Colán Conhué, Arroyo Pescado y entrar a la Colonia 16 de Octubre por Súnica.

Finalmente el cuarto viaje que realizamos fue circulando desde Esquel a Trelew tomando por la picada de Crockett, la actual ruta provincial N° 40 por la que circulamos desde Paso Berwyn, paraje ubicado cerca de Paso de Indios, hasta Dolavon, localidad ubicada a unos cuarenta kilómetros de Trelew. Transitamos

por ella trescientos cincuenta kilómetros de ripio que atraviesan una verdadera pampa patagónica..

Deseamos formular algunas advertencias acerca de estos viajes que describiremos, sin pretensiones de guías turísticos, por cierto. En primer lugar, queremos transmitirle que no se trata de los únicos posibles de realizar dentro de la que globalmente hemos denominado La Ruta de los Galeses en la Patagonia. Como podrá advertirse leyendo diversas partes de este libro, hay muchas otras sendas transitadas por los colonos galeses que escapan a estos itinerarios escogidos por el sentido casi épico con el que sus descendientes recuerdan todavía hoy las travesías entre el Camwy y Cwm Hyfryd.

Como ya hemos dicho, sospechamos que en la Patagonia los caminos duran para siempre y eso significa, por lo tanto, que existen infinidad de rutas secundarias que ni siquiera figuran en guías o en mapas, por donde pueden improvisarse variantes originales para cualquiera de estos viajes. Simplemente nos permitiremos recomendarle que se tome responsablemente la libertad de seguirlos, consultando con los pobladores de la zona para evitar sorpresas desagradables. Los caminos patagónicos pueden resultar muy poco recomendables en ciertas circunstancias y, en invierno o primavera, directamente pueden quedar cortados por el agua o la nieve.

Porque además, detenernos a conversar con la gente de campo en la Patagonia, lejos de demorar el camino, permite vislumbrar otros en nuestras mentes y en nuestros corazones. Es lo que se descubre cuando algún percance lo detiene a uno en el camino y recibe el gesto solidario y espontáneo de la gente.

Pero mejor que esperarlo, es desarrollar el hábito de detenernos voluntariamente en cualquier puesto, casa, comercio o estancia para disfrutar de la conversación sobre temas e historias sencillos y cautivantes, de ayer y de hoy, que los pobladores patagónicos saben contar tan bien, hablando sin prisa del tiempo y de la esquila, de sus proyectos y anhelos, de sus angustias y añoranzas, de cuándo fue que vieron el último puma o de cuál fue la nevada más brava que les tocó sobrellevar. Esos son caminos que siempre nos quedan por descubrir y que suelen revelarnos el paisaje humano en toda su dimensión.

Como dice Marcelo Gavirati, uno de nuestros queridos compañeros durante este viaje: “las grandes distancias patagónicas implicaron para sus primitivos habitantes, los tehuelches; y también para los pioneros de fines del siglo XIX y comienzos del XX, la necesidad de viajar, de recorrerla: para conseguir recursos, para conseguir tierras, para comunicarse, para aprenderla, para vivir. Está en la esencia -pués- de los patagónicos, los primitivos, los pioneros, y también los actuales, nativos o por opción, la de ser viajeros, la de transitar las distancias, para comprender las soledades y disfrutar los encuentros.”

Viajando por la meseta patagónica. Galeses en sendas de Tehuelches

La Patagonia *terra incognita* fue recorrida en el siglo pasado por viajeros que procuraron develar sus secretos y que en muchos casos quedaron anclados a ella, aunque más no fuera en el recuerdo, a su misterioso encanto. Cuando se habla de viajeros y exploradores de la Patagonia, se hace en general referencia a los ingleses Darwin y Musters, los italianos Pigafetta y Onelli, los franceses D'Orbigny y De la Vaulx, o los argentinos Moyano, Lista y Moreno. La atracción que este mundo desconocido provocara en la imaginación de los lectores transformó en verdaderos clásicos a muchos de los relatos de estos circunstanciales viajeros del desierto. Muy poco conocidas son en cambio —salvo dos honrosas excepciones— las exploraciones llevadas a cabo por un grupo de hombres que sintieron una atracción no sólo abstracta por estas tierras, sino que, cortando sus lazos con el viejo mundo, vinieron a éste a concretar su utopía: una Nueva Gales en Sudamérica.

Las dos excepciones a las que hacíamos referencias son la expedición que finaliza con el trágico episodio del Valle de los Mártires y la más célebre aún Expedición de los Rifleros del Chubut. Pero estas son sólo dos de la larga lista de viajes exploratorios realizados por los colonos galeses, desde 1870 hasta fines del siglo pasado, por tierras patagónicas. Sin pretender agotar el tema, daremos a continuación un panorama de los principales intentos, cuyo desarrollo podemos dividir en dos momentos, teniendo en cuenta el grado de avance de las exploraciones y el momento histórico, en que estas tuvieron lugar.

Las exploraciones de los galeses entre 1870 y 1882

Luego de superados —implementación del riego e intercambio con los indígenas patagónicos mediante— los contratiempos y dificultades iniciales, los colonos comienzan a partir de 1870 a incursionar dentro de la geografía patagónica. En esta etapa de convivencia solitaria con pampas y tehuelches que se extiende hasta 1882, los avances no superan en ninguno de los casos el meridiano 69, es decir que solo llegan a conocer la mitad oriental de la actual Provincia del Chubut:

- a) Por el Norte y Noreste: luego del intento fallido de 1870 de llegar a Carmen de Patagones por la costa, ese mismo año tratan de alcanzar el mismo destino internándose en la meseta por las rutas tehuelches que pasando por *Ranquilhuau*, las *Bannau Beidio* [alturas arriesgadas] y *Gan Gan*, llegando hasta *Kytsakl*, donde son informados por el cacique *Chiquichán* que les resultaría prácticamente imposible alcanzar Patagones por esa ruta en época estival por lo cual desisten. Al año siguiente llegan hasta Telsen.
- b) Centro-este: también en 1871, pero siguiendo el río Chubut, llegan hasta su afluente, el río Chico; ese mismo año otro grupo, siguiendo el mismo camino en busca de oro, atraviesa la travesía de *Kela*, a la que denominan *Hirdaith Edwyn*, alcanzando *Kel Kein* (Las Plumas).
- c) Sur: en 1877 siguiendo el Río Chico alcanzaron el lago *Colhue Huapi*, en un segundo viaje realizado ese mismo año por la misma ruta llegan hasta el río *Senguer inferior*. Sobre fines de esta etapa avanzando por el camino de la costa llegan hasta la rada *Tilly* en el Golfo San Jorge.

De 1883 a 1897: en busca de minerales y buenos campos.

En 1883 —en medio de las campañas de la “Conquista del Desierto”— un grupo de jóvenes galeses se dirige hacia el oeste, más allá de lo alcanzado hasta el momento— en búsqueda del dorado metal. Durante el viaje se encuentran con los militares en *Valle de la Iglesia*. Los

militares que tenían indígenas prisioneros —algunos de los cuales ultimán allí mismo— intentan disuadirlos de continuar, pero los jóvenes siguen hasta alcanzar *Hafn yr Aur* [Cañadón del oro]. Allí John Daniel Evans y una parte del grupo quería continuar, en tanto que William Williams y otro grupo deciden volver. El primer grupo que llegó hasta el *Lepa*, al regresar fue alcanzado por una partida indígena en el sitio hoy conocido con el nombre de Valle de los Mártires. Tres de ellos fueron muertos y el cuarto —Evans— efectuó una milagrosa escapatoria gracias a que el caballo "Malacara" que montaba saltó un tremendo barranco, logrando alejar a su jinete de los indígenas que lo perseguían.

Luego de la "Conquista del Desierto" los indígenas serían separados de sus lugares de origen, confinados en campamentos de reclusión, y en ciertos casos desterrados de la Patagonia. La colonia galesa se vió entonces privada del comercio que realizaba con ellos, fuente principal [ver parte 1] de su economía de exportación. Debe entonces acrecentar su producción y exportación de trigo, y facilitar su salida comercial a través de su puerto natural, en el Golfo Nuevo, para lo cual hacía falta construir un ramal ferroviario de 60 kilómetros.

Por esa época las posibilidades de ocupar tierras en el acotado Valle Inferior del Río Chubut van llegando a su límite. Los colonos se deciden a buscar nuevas tierras para poder efectuar otros asentamientos en los que albergar la cantidad de compatriotas que proyectaban sumar al proyecto colonizador. Para cumplir con este objetivo los galeses organizan innumerables expediciones.

Tal vez la más conocida de ellas, es la exploración a la región cordillerana llevada a cabo en el verano de 1885-1886 por 29 hombres, en su mayoría colonos galeses, conocida históricamente como la expedición del Cnel. Luis Jorge Fontana y los "rifleros del Chubut". En el transcurso de la misma los expedicionarios arriban a uno de los más hermosos valles cordilleranos al que llamarán, justamente, *Cwm Hyfryd*, que en galés significa "Valle Encantador", donde luego instalarán la Colonia 16 de Octubre, origen de las actuales ciudades de Trevelin, Esquel y Corcovado.

A partir de entonces realizan numerosas expediciones que atravesando la meseta patagónica recorren la zona cordillerana, vaciada ya de presencia indígena, desde el lago Nahuel Huapi en Río Negro hasta el lago Buenos Aires en Santa Cruz, en busca de tierras aptas para la agricultura y la minería.

Para realizar sus viajes los galeses cuentan con las informaciones suministradas por los propios tehuelches, que actúan ahora como guías o baquianos. Siguiendo sus viejas rutas van adquiriendo un conocimiento cabal y pleno de la región en cuanto a geografía, hidrografía, calidad de los suelos, etc. Entre los viajeros se cuenta al propio Lewis Jones, Aaron Jenkins, John Murray Thomas, John Daniel Evans, William Williams y Llwyd Ap Iwan. Sus diarios de exploración aportan invalorable datos para la investigación histórica y etnológica.

Los viajeros galeses utilizan generalmente la ruta central —*La Ruta de los Galeses*—, siguiendo el Río Chubut, travesía mediante, hasta Paso de Indios y de allí continúan bordeando nuevamente el río hacia el noroeste hasta el *Lepa*, *Fofo Cahuel*, etc., o bien, apartándose de su cauce, van directamente hacia el oeste atravesando la zona del *Teca* o el *Sacmata* hasta la nueva colonia de "16 de Octubre" o *Cwm Hyfryd* [Valle Encantador] como la llamaban los galeses, creada a partir de las 50 leguas cuadradas otorgadas por el Gobierno Nacional, de acuerdo a lo prometido a los integrantes de la expedición de Fontana y los Rifleros.

En 1887 Asahel P. Bell, gerente de la compañía ferrocarrilera que estaba construyendo el ferrocarril entre la Colonia y el Golfo Nueva, encara una expedición desde el Valle Inferior del río Chubut hasta sus nacientes en la zona cordillerana, con el objeto de verificar y evaluar las posibilidades de extender dicha línea férrea hasta esa región e inclusive, buscar un paso para conectar el Atlántico con el Pacífico [Ver Artículo FC]. De dicha expedición participa LLwyd Ap Iwan, recientemente llegado al país como ingeniero de la compañía del ferrocarril [Ver apartado].

Los galeses emprenden, para esta época, nuevas exploraciones para ubicar otras colonias y satisfacer así las necesidades de tierra para nuevos inmigrantes galeses, entre ellos los que habían venido con el vapor Vesta para trabajar en la construcción del ferrocarril, ya que la capacidad de ubicación en el Valle Inferior del Río Chubut había sido largamente agotada. Entre 1882 y 1896 William Williams realiza más de veinte viajes, recorriendo buena parte de la meseta y de la zona cordillerana desde el lago Nahuel Huapi en Río Negro hasta el lago Buenos Aires al norte de Santa Cruz, acompañando en este último caso a Llwyd Ap Iwan quien dirigía las expediciones de la *Phoenix Patagonian Mining & Land Company*.

Entre algunos colonos se da una pequeña fiebre del oro, y se forman algunas compañías para buscar el preciado metal. Así en 1891 "The Welsh Patatagonia Gold Field Syndicate" explora la zona de Corcovado y Tecka en busca de oro. Idéntico fin persigue "The Rio Corintos Gold Mine" que explora el Pico Thomas. [Foto de Mineros]

A partir de la Conquista del Desierto se abrieron a la ocupación del hombre blanco vastísimas extensiones de tierra y el Estado Nacional pudo contar con ellas para ser entregadas como premio a los participantes de dicha campaña, entregadas en arrendamiento o vendidas a particulares, o asignadas a proyectos de colonización. Los galeses ya no estaban solos en la Patagonia con sus "hermanos del Desierto".

Pero durante el gobierno de Juárez Celman (1886-1890) se había producido en el país una gran negociación en el comercio de tierras, se habían formado compañías que obtienen importantes extensiones en la región, y en fin despilfarrado grandes concesiones a la marchanta, quedando una enorme cantidad de tierras en manos de unos pocos especuladores que no ocupaban las tierras sino que esperaban la suba de su precio. Paradójicamente, gran parte de la Patagonia central y meridional permanecía a fines del siglo XIX y comienzos del XX prácticamente tan o más "desierta" que antes.

LA RUTA, UN PARQUE GEOLÓGICO Y PALEONTOLÓGICO

POR EL GEÓLOGO JORGE ALBERTO BERIZZO

I. Unidos al Africa. La gran ruptura. A la deriva.

El viajero que observa retozar las ballenas en el Golfo Nuevo jamás podrá suponer que a pocos cientos de kilómetros hacia el este de esa costa, ahora monótona y sin relieve, se produjo, hace apenas 230 millones de años, es decir a comienzos del Período Triásico, uno de los episodios más dramáticos de nuestra historia geológica. Por aquellos tiempos, nuestro territorio formaba parte del Sub-Continente de "Gondwana", integrado por Sudamérica, África, India, Australia, Nueva Zelanda y la Antártida, los que a la vez formaban parte de un Supercontinente denominado "Pangea" (Pan=Toda, Gea=Tierra) que reunía todas las tierras que emergían por sobre las aguas.

Por causas que aún no comprendemos totalmente, el Supercontinente se fragmentó y comenzó el proceso que hoy conocemos como "Deriva Continental", proceso que aún continúa y cuyos efectos más notables fueron la creación del Océano Atlántico y nuestra independencia como Continente. La deriva de los continentes ocurre debido a que éstos están fijados sobre placas rígidas que "flotan" sobre la Astenósfera, una capa viscosa del manto terrestre. Los procesos que existen en las profundidades de la tierra son capaces de mover, levantar y hundir continentes enteros. Por ejemplo, África y Sudamérica se separan a razón de 10 cm por año. No sólo eso, el sur de África se ha elevado unos 300 metros durante los últimos 20 millones de años.

Estos procesos tuvieron efectos catastróficos sobre los seres vivos, ocasionando la mayor extinción conocida, desapareciendo el 91% de los invertebrados, el 78% de los reptiles, el 67% de los anfibios y más del 60% de los insectos. En comparación, la extinción del Cretácico-Terciario que produjo la desaparición de los dinosaurios, fue relativamente leve ya que "solo" eliminó el 47% de los géneros preexistentes.

Este episodio estuvo signado por una gran actividad volcánica a nivel planetario, y las cantidades de lava y cenizas sepultaron las rocas más antiguas de nuestro borde continental, ocultándolas. Sólo un pequeño afloramiento de este basamento antiguo aflora todavía a unos 50 Km al oeste de Puerto Madryn.

La historia posterior fue relativamente tranquila y relacionada con procesos de ascenso y descenso del nivel oceánico que se adentró profundamente en nuestro continente. Durante los últimos 25 millones de años estos ingresos marinos dejaron depósitos sedimentarios, sobre los que la erosión talló en nuestra costa su actual configuración de terrazas escalonadas.

II. La Gran Cuenca Cretácica. Galería de Dinosaurios.

A sólo 200 kilómetros de la costa y luego de atravesar una planicie suavemente ascendente, el viajero llega al primer umbral geológico. Allí comienza un rápido descenso hacia la pequeña localidad de Las Plumas ubicada en el valle del Río Chubut. El cambio de paisaje es brusco y llamativo. Hay una verdadera explosión de colores y de nuevas geoformas. Si bien el rojo es el color predominante, hay amarillos, verdes y violetas. Las formas talladas por el agua y el viento en estos sedimentos continentales son llamativas y sorprendentes. Evidentemente estamos frente a algo "diferente". En efecto, estamos penetrando en la Gran Cuenca Cretácica característica de la Provincia del Chubut.

De aquí hasta mas allá de "Paso de Indios ", unos 170 km hacia el oeste, atravesamos una comarca geológica especial desde todo punto de vista, porque en este dilatado espacio alcanzó su apogeo, para luego desaparecer, una gran variedad de dinosaurios, reptiles y los primeros mamíferos. Durante un lapso que se extendió durante unos 65 millones de años y aprovechando condiciones geológicas y climáticas relativamente estables, estas especies evolucionaron y predominaron.

Durante gran parte de este período, los dinosaurios podían vagar a su antojo entre el Pacífico y el Atlántico, atravesando serranías bajas, lagos y ríos, en medio de una flora selvática exuberante, acompañados por una fauna de reptiles y también, por pequeños mamíferos. En el Museo Egidio Feruglio de Trelew pueden verse restos de dinosaurios y otros reptiles, peces, invertebrados y plantas de aquella época. De aquellos tiempos son los grandes troncos petrificados que suelen encontrarse en la ruta. El período Cretácico culmina en nuestra región con una nueva penetración de los océanos aprovechando zonas naturalmente deprimidas. Los sedimentos dejados por este ingreso marino pueden verse en el valle medio del Río Chubut. Las costas de este mar fueron pobladas por una gran variedad de invertebrados marinos y terrestres, dinosaurios, reptiles marinos (plesiosaurios, grandes cocodrilos, etc.) y finalmente, los primeros mamíferos.

Poco antes de "Pampa de Agnia" el viajero alcanza el segundo umbral geológico dejando atrás el borde occidental de la cuenca cretácica. El paisaje adquiere nuevamente un carácter gris y monótono sólo interrumpido por la aparición de los primeros cordones montañosos de la Patagonia Central.

III. Terrenos Antiguos.

Lejos está el viajero desprevenido de saber que está atravesando la parte mas antigua de nuestra región, aquella porción de nuestro continente que, cuando formaba parte del Supercontinente de Gondwana, constituía su "Costa Occidental", entonces bañada por un Océano Pacífico diferente.

La historia post-paleozoica de la comarca indica que, desde el Jurásico (-180 a -130 m.a.) la región ha permanecido como un continente y solo ha sido cubierta localmente y por cortos lapsos por mares epicontinentales de muy poca profundidad y persistencia. Sobre esta superficie se acumularon posteriormente una gran variedad de sedimentos continentales con restos fósiles de vegetales y una potente serie de vulcanitas que contribuyen a otorgarle su aspecto de meseta elevada entre sierras de baja altura.

IV. La colisión con la Placa Pacífica y el nacimiento de la Cordillera Andina.

Al iniciar el descenso hacia Tecka, el viajero abandona los terrenos antiguos y penetra el área de la Precordillera Patagónica y luego, nuestra Cordillera Andina. Estos terrenos, son el fruto la "colisión" entre la Placa Continental Sudamericana (más liviana) desplazándose hacia el oeste y la Placa Oceánica Pacífica (más densa) incrustándose por debajo del continente, fenómeno conocido como "subducción". Obviamente, esta "colisión", con su tremenda generación de energía motivó, motiva y seguirá motivando una serie de eventos geológicos de gran magnitud continental y un dramático cambio en el paisaje, en la fauna y en el clima.

Todos estos fenómenos se desarrollaron principalmente durante el Período Terciario (entre -65m.a. y -2 m.a.). La Patagonia entró para ese entonces, en un activo vulcanismo. Las acumulaciones de cenizas (tobas) y lavas basálticas predominaron hasta el final del período. Mientras esto ocurría, al promediar el Terciario, en las áreas deprimidas ingresaba

nuevamente el mar. Esta vez, el Océano Atlántico penetró hasta el pie de la por entonces incipiente Cordillera de los Andes. Estos depósitos marinos y continentales son fácilmente visibles en la margen sur del lago Nahuel Huapi.

Hacia fines del Terciario la cordillera de los Andes ya había sufrido un pulso de ascenso importante que le hizo ganar altura hasta el nivel actual. El resultado fue el creciente control del los vientos húmedos del oeste y el despuntar, aún lejano, de la desertización de nuestra patagonia.

La selva, emigraba rápidamente hacia el norte del continente sudamericano y en lo que ahora es la meseta patagónica era reemplazada por corredores boscosos que alternaban con sabanas pastosas. Mientras tanto el vulcanismo no daba tregua y la lluvia de cenizas, arrastrada por los vientos del oeste, se depositó en partes en el fondo de lagunas de agua dulce pobladas de ranas y peces al lado de cañaverales, árboles y otras plantas. La pluviosidad se mantuvo hasta finales del período. Sin embargo, y de manera aparentemente contradictoria, disminuyó la humedad general sobre todo en el área de meseta patagónica mas alejada de la cordillera.

Mientras tanto ésta continuaba su ascenso y, hacia fines del Terciario se instalaban en ella los hielos de varios períodos glaciales de gran intensidad que contribuyeron en principal medida a otorgarle su actual configuración. Estas glaciaciones se prolongaron durante el Cuartario (0 a -2 m.a.) por un par de millones de años mas y fueron las que otorgaron su impronta actual a toda la región. Dos rasgos del paisaje nos impresionan simultáneamente : el vigor de los elementos naturales entre los que descuellan los encadenamientos andinos y los espejos lacustres.

La nieve aparece asociada a las partes mas encumbradas del relieve, lo que nos habla de una marcada variación de temperatura en relación con la altura, que provoca las acumulaciones máximas en los cerros culminantes cuya naturaleza volcánica es exaltada por la forma de deposición de la nieve que destaca el círculo perfecto de algunos cráteres (Lanín, Puyehue, Tronador, etc.). La red hídrica refleja asimismo las circunstancias climáticas que prevalecieron durante el último millón de años cuando la cordillera alcanzó su mayor altura y los glaciares cubrieron dilatadas superficies invadiendo los niveles mas bajos ensanchando y profundizando los valles donde al terminar el período glacial, quedó alojada una constelación de lagos en cuyo extremo oriental es posible identificar las morrenas frontales (terrenos de acarreo glacial) a través de los cuales han labrado sus cauces los ríos que vuelcan sus aguas hacia el Atlántico. La acción glacial se manifiesta también en la frecuencia de pasos de baja altura que facilitan la comunicación entre ambas vertientes andinas.

El final de los tiempos Pleistocenos (hace unos 10 a 12.000 años) coincidió con la extinción de los grandes mamíferos autóctonos y de algunos exóticos (como los mastodontes, gliptodontes, tigres "dientes de sable", los caballos sudamericanos, etc.) y la penetración desde América del Norte de otras especies de mamíferos que reemplazaron a los extintos y que configuran nuestra fauna autóctona actual.

Mientras los hielos se retiraban hacia posiciones mas elevadas y el clima se tornaba mas benigno, hacía su aparición en escena el mas importante y agresivo de todos los depredadores conocidos: el ser humano.

GEOPARQUE BRYN GWYN

El Geoparque Bryn Gwyn (del galés Loma Blanca), está localizado inmediatamente al sur de una de las primeras colonias galesas fundadas en el valle inferior del río Chubut, y a escasos kilómetros de Trelew. Allí tiene lugar una llamativa integración paisajística entre la estepa árida de las mesetas patagónicas, los "bad lands" de las márgenes del valle del río Chubut y la verde vegetación de éste último, configurando un notable contraste de colores y visuales.

Este paseo, con una extensión de aproximadamente 1.000 metros, realiza un "viaje" de 40 millones de años hacia los confines de un tiempo con una historia biológica y geológica de esa parte del planeta, que demuestran su fenomenal dinámica geográfica, climática, animal y vegetal. A través del mismo es posible sumergirse, a partir de las evidencias fósiles encontradas en el recorrido, en los antiguos paisajes marinos y continentales que dominaron alguna vez los desérticos y aislados territorios patagónicos actuales.

“Jamás nadie tuvo aventura tan feliz
haciendo a la vez un servicio a la Nación
con tan poco ruido y gastos”
Lewis Jones, 1898

3. Por la ruta de los rifleros de Fontana, junto al comandante Thomas y al baqueano Evans.

Estamos en Trelew frente a Juan Federico Thomas, uno de los nietos de John Murray Thomas. Es un ferroviario de 83 años que perdió el tren durante la década del 60; entonces se hizo fotógrafo como su abuelo galés, de quien guarda una magnífica colección de numerosos negativos tomados sobre placas de vidrio que atesoran una porción del patrimonio histórico y cultural del Chubut.

Juan nos cuenta que a poco de llegar al Chubut, el abuelo Thomas –que a los 18 años trabajaba en Gales como contador de una mina- se fue de la Colonia y se radicó en Buenos Aires donde aprendió el castellano y se convirtió en el primero de los inmigrantes galeses en adoptar la nacionalidad argentina. Se empleó en un puesto de confianza de un escocés y con su ayuda financiera, hacia 1874 logró desarrollar una empresa de transporte marítimo y comercial relacionada con el aprovisionamiento de la colonia, a la que regresó finalmente.

Realizó numerosas exploraciones por todo el territorio del Chubut y en 1885 fue elegido por los colonos para convencer al flamante Gobernador Luis Jorge Fontana, un coronel con vocación exploradora y naturalista, acerca de la necesidad de emprender sin demora la marcha hacia el oeste, adonde el imaginario colectivo de los galeses había trasladado su propia utopía alimentada por los relatos de los tehuelches.

Sus descendientes explican que el dominio del castellano de parte de Thomas resultó fundamental, puesto que eran muy pocos los rifleros que lo hablaban fluidamente. Esto no debe resultar extraño, ya que los galeses hasta ese entonces estaban habituados a hablar en galés entre sí o a lo sumo en lengua tehuelche, aprendida en su convivencia con los pueblos nativos.

Dado que la aprobación de los recursos oficiales se demoraba, Thomas realizó un ofrecimiento en septiembre de ese año al Gobernador, en nombre de los colonos, consistente en caballos, herramientas y seis mil pesos necesarios para el viaje exploratorio. Entonces la misma fue autorizada y Thomas designado Comandante de la Compañía de Rifleros por Fontana, que a su vez fue el Jefe de la expedición.

Así como el reverendo Michael D. Jones y su esposa financiaron la emigración desde Gales en 1865, veinte años más tarde John Murray Thomas recurrió a su propio capital para sostener financieramente, junto al resto de los colonos, la marcha al lejano oeste de la Patagonia, cuyo poblamiento promovió luego activamente impulsando nuevos viajes y todo tipo de gestiones a su favor. Antes de partir, la expedición se detuvo para una práctica de tiro en la Estancia Las Piedras de su propiedad, ubicada sobre la margen sud del río Chubut. Thomas dejó su testimonio acerca de la expedición, escrito en inglés en un estilo que “tiene el sabor de lo escrito a la luz del fogón después del trajín del día”, como señaló Frances Evelyn Roberts cuando tradujo las anotaciones contenidas en sus centenarias libretas, conservadas y compiladas por Olivia Hughes de Mulhall junto a otros diarios de expediciones de este “pequeño hombre pero gran héroe para la historia de Chubut”.

Otro testimonio muy importante y preciso está contenido en las memorias del baqueano John Daniel Evans, traducidas del galés y publicadas hace menos de una década. Aunque el más conocido de todos ellos es el libro "Viaje de una Expedición a la Patagonia Austral" escrito por Fontana en 1886, obviamente en castellano.

Previamente a iniciar nuestro viaje, nos acercamos a todas estas visiones, como así también a varias descripciones de viajes a caballo de esa época, entre ellas una titulada "Del Océano a la Cordillera" publicada por el padre Bernardo Vacchina, referida al viaje de Gobernador Tello a la cordillera en 1895.

Finalmente, comentamos diversas cuestiones referidas a estos viajes con varios de los jinetes contemporáneos que reeditaron la marcha a caballo en 1985, al cumplirse el primer centenario de la histórica expedición de los Rifleros.

La travesía de Edwyn y el águila que saluda

Como ya dijimos, recorrer hoy la ruta original de los rifleros, aunque más no sea en automóvil como en nuestro caso, significa trasladarse por la ruta nacional N° 25 hasta poco antes de la localidad de Paso de Indios para luego tomar por la ruta provincial N° 12, remontando el curso del río Chubut con rumbo noroeste.

Pero el río Chubut no sólo toma rumbo al sureste en su curso superior, sino también en su curso inferior, donde hace un desvío que hoy está parcialmente inundado por el embalse Florentino. Entre Dolavon y Las Plumas, el camino carretero abandona la dirección suroeste que toma el valle -por ser más larga la distancia y estrecho y quebrado el terreno- y se interna, hacia el oeste, en un llano que por carecer de agua y por su longitud (unas 70 millas ó 112 kilómetros) recibía el nombre de travesía de Edwyn, *Hirdaith Edwyn* en galés, o travesía del *Kela*, para los tehuelches.

La travesía se iniciaba en un sitio conocido como Tierra Salada, Cañadón Salado, El Salado o Zanja Salada (*Fos Halen*), según diversos testimonios literarios a los que hemos podido acceder. Está ubicado entre Dolavon y Campamento Villegas, sobre la margen norte del río Chubut, muy cercano a lo que se conoce como "Boca de la Zanja", donde están las tomas principales que proveen agua de irrigación a todo el valle.

En plena travesía, sobre la margen izquierda de la ruta N° 25 (km 141 a la altura del paraje Las Chapas) encontramos el casco de una estancia patagónica que exhibe un águila blanca de cemento que saluda al pasajero desde una cumbre. Jorge insistía en averiguar su significado intuyendo que tal vez debía su origen a alguna antigua tradición o leyenda relacionada con los celtas. Después de todo, decía Jorge, el famoso parque nacional de Snowdonia de Gales se llama "Eryri" en galés, que significa "tierra de águilas" y la bandera separatista galesa llevaba la imagen de un águila blanca. El águila -se entusiasmó- también figura en poemas épicos de esa cultura.

Confieso que al principio yo lo escuchaba con indiferencia, más tarde con sorna y por último con resignación. Pero advirtiendo la obsesión que despertaba su nueva amiga, respeté su deseo de fotografiarla durante los sucesivos viajes que hicimos, enfocándola a gusto -como si fuera una modelo publicitaria- a distintas horas del día y con diferente luz.

Yo me divertía diciéndole que sospechaba que el águila como símbolo poco tenía que ver con la tradición celta, relación que Jorge no pudo confirmar, un poco desilusionado, luego de

consultar incluso con un curador de la Biblioteca Nacional de Gales. Pero como insistía en averiguar más, nos vimos involucrados en una pesquisa que resultó muy divertida.

La estancia del águila había sido vendida hacía relativamente pocos años. Su encargado nos atendió muy amablemente y nos sugirió hablar con el dueño anterior, el contador Riba de Trelew, quien nos dio varias pistas y sugerencias que nos llevaron finalmente hasta el señor Espinell, dueño de la estancia El Puchero; un joven uruguayo de 85 años. El confirmó que la casa del águila había sido construida durante la década del '30 por un constructor italiano llamado Marcos Zulia, y que la estatua en cuestión había sido fabricada en Gaiman. En ese momento, pensamos que el golpe de gracia a la teoría estaba dado y, sinceramente, a pesar de que mi suposición inicial parecía confirmarse, empecé a sentir pena por el águila sin sentido.

Hasta que un día, el encargado de la estación de servicio de Las Chapas nos dijo que frente a ese águila, solían detenerse los micros llenos de turistas que vienen cada año desde Gales. Quien los lleva hasta allí es Elvey Mac Donald, un argentino que vive en Gales desde hace varias décadas y acompaña cada año a diversos grupos de turistas. El les explica, al mostrarles el águila, que los tehuelches denominaban a la travesía con el topónimo Kel-la.

El naturalista Burmeister traduce esta voz como águila, aunque otros estudiosos como Harrington y Casamiquela indicaron luego que *Kel-la* es la forma con que los tehuelches llamaban a las martinetas. Por eso, cuál no sería nuestra sorpresa al encontrar el testimonio de un atento e inédito viajero, quien informa que para 1916, cerca del sitio denominado Campamento Villegas (km 97.5) -un lugar árido ubicado a unos 15 km del río- "era tal la cantidad de martinetas en los alrededores, que el dueño del boliche tuvo que hacer un cercado con techo de alambre tejido para poder dar grano a las aves de corral".

Lo cierto es que cuando usted circule cómodamente en automóvil por la ruta, que corre apenas un poco más al norte de esta travesía que los tehuelches enseñaron a Edwyn Roberts a transitar de noche para combatir la fatiga del desierto, verá también un águila y seguramente alguna martineta, recreando esa bucólica "metáfora de la tolerancia" que compusieron galeses y tehuelches, como alguien llamó a la inédita y pacífica epopeya de convivencia colonizadora que juntos supieron construir.

También a lo largo de toda esa parte del trayecto, que solía parecernos como una de las más aburridas cuando aún no habíamos aprendido a mirar estos detalles, es posible observar varios boliches de vieja data (km 110 y 134), numerosas perforaciones realizadas en busca de agua, señaladas por pequeños montículos de tierra blanca (km 178), dos monumentos que recuerdan un penoso accidente que hace una década le costó la vida a un joven ministro de la gobernación y a su acompañante (km 179), algunas viejas estaciones abandonadas del ferrocarril clausurado a principios de los '60 y sus terraplenes que atraviesan varias veces la ruta, ahora despojados de las vías de trocha económica de 0.75 m que llegaban hasta Alto Las Plumas (km 190).

Plumas, Mártires y Altares

Desde allí se bajaba hacia el río donde terminaba la travesía. Los viajeros llegaban normalmente extenuados y Evans apunta en su diario de la expedición que "Fontana estaba tan cansado que no podía bajar del caballo". Esa vez repusieron fuerzas en un sitio ubicado cerca del Valle de Las Plumas, denominación que responde al hallazgo de un cargamento de varias toneladas de plumas de avestruz hallado por soldados argentinos en 1882.

Desde allí los expedicionarios –manteniéndose siempre en la margen norte- subieron hacia la meseta y se trasladaron al vecino Valle de los Mártires (km 203.7 a la derecha de la ruta), bautizado así por Fontana. Allí se dedicaron a arreglar las tumbas de los tres galeses asesinados un año atrás. Este último valle entonces era conocido por los tehuelches con el nombre de *Kel Kein*, voz tehuelche que significa “acortar la distancia o hacer una cortada” y que puede traducirse también como “enderezar la curva o enderezar el gancho”. Se ha sugerido que este nombre podría aludir al hecho de que allí, en su centro, el camino o huella india hacia la desembocadura del río Chupat subía a la alta planicie de Las Plumas, acortando muchas leguas el trayecto.

Alguna vez se pensó colonizar el valle del Kel Kein, distribuyendo sus tierras entre los inmigrantes –mayormente italianos- llegados en 1886 a bordo del vapor Vesta para trabajar en el tendido del ferrocarril de Madryn a Trelew. Mucho después se pensó en regarlo con las aguas del Dique Florentino Ameghino, proyecto que tampoco llegó a concretarse. Sus tierras conservan hasta ahora el sino de los mártires que allí yacen enterrados desde 1884. Tal vez algún día puedan dar el mismo salto que un famoso jinete y su caballo dieron aquella vez, superando la adversidad.

Acampados sobre el extremo oeste del Valle de los Mártires, Thomas anotaría optimista el 28 de octubre en su diario “No habrá falta de comida para el hombre ni sustento para los animales mientras viajemos por las orillas del Chubut”. Pero seguir las vueltas del río no era tarea sencilla. Dos días después, al llegar a un sitio que denominaron Valle Montoso (*Dyffryn Coedlog*), diría en otro tono: “Día 30. Viernes. Partimos a las 9 a.m. cuesta arriba; pasamos al pie de una loma, parte superior de la anterior. Bajamos al río; trepamos nuevamente, y, tras una bajada muy mala, volvimos al río para otra vez ir cuesta arriba pasando dos picos. Acampamos a la orilla del río a las 4 p.m.; me sentí muy cansado”.

Y enseguida, seguramente más repuesto, más abajo agrega entusiasmado: “Viajamos más o menos cuatro leguas por un desierto rocoso, pasando un monte cónico (Nota: ubicado frente al sitio hoy conocido como La Media Luna). Desde este punto se veía al oeste una cadena de cerros con sus cimas de color blanco. Nuestro guía nos decía que los tehuelches llamaban a estos cerros con el nombre Oltel. Bajamos al valle del Chubut asistiendo a un magnífico paisaje: hileras de columnas como restos de antiguas ciudades romanas, obras de los extremos de frío y calor, el viento y la lluvia de las edades antiguas. Aquí hay formaciones geológicas que no hemos visto antes durante nuestro viaje. Se llamó a este lugar Los Altares.

Evans, por su parte expresa que “en este bello lugar donde la madre naturaleza derramó su variedad infinita de colores, sus imponentes alturas aparecían como castillos, pidiendo en cada roca, en cada gruta, ser explorados”. Es muy poco lo que podríamos agregar hoy –por suerte- a estos primeros testimonios escritos hace ya casi ciento veinte años, excepto que al pasar por allí, la naturaleza nos sigue provocando iguales sensaciones y deseos.

El paso de los indios y de los pumas

Pero es bueno recordar que cuando hoy pasamos por la ruta frente a Los Altares (km 310), en pleno Valle Medio del río Chubut, lo hacemos por la margen sur del mismo, ya que anteriormente lo cruzamos a la altura de Las Plumas. Y aunque parezca obvio mencionarlo, debemos recordar que la expedición de los rifleros a quienes venimos siguiendo, cabalgaban por el lado norte del mismo. No es esta una observación menor, ya que se trata de una de las principales diferencias con el viaje carretero que hoy realizamos.

Dice Thomas en su diario el día 31 de octubre: "Tomé dos fotografías de Los Pilares y parte del río y lomas de la margen sud. Partimos del campamento a las 11 a.m. y llegamos a unas cinco leguas del vado que tendremos que cruzar para continuar por el lado sud del río.

Viaje y cacería, al estilo de los primeros colonos y de los tsonecas (tehuelches); se formó un círculo y cazamos un guanaco y dos liebres. Acampamos en un sitio despejado y cubierto de hierbas, a la sombra de un peñasco que yace inclinado, huella de un terremoto de las edades pasadas. Desde este campamento se ve que el valle se extiende hacia el noroeste, en una amplia llanura, parecida a la región inferior del Valle Superior de la colonia galesa. Nos dice nuestro guía que mañana estaremos en el paraje denominado Paso de los Indios, donde los aborígenes solían cruzar el Chubut en sus viajes al interior".

Al detenernos frente al km 345 acompañados de nuestros inefables compañeros y guías, "Douggie" y "Chuquin" Berwyn, nos pareció por un momento ver cruzar el río en dirección sudoeste a sus no tan remotos antepasados. Cuando leíamos en voz alta las anotaciones del baqueano Evans ese día, nos imaginamos enseguida la escena que alguna vez debería ser recreada y filmada. Los expedicionarios llevaban por un lado una caballada muy numerosa de alrededor de 200 animales y, debido al elevado nivel que presentaba el río, debieron construir una balsa para trasladarse ellos mismos con su carga hacia la margen sur.

Evans lo cuenta así: "Debimos construir una balsa de sauce que fuera resistente. John Henry Jones y yo nos dedicamos a la tarea, llevamos con nosotros dos piolas largas, serrucho y hacha. Una vez terminada la largamos al río y sobre ella nos subimos, llegamos al campamento, le atamos dos sogas largas una adelante y otra detrás para poder facilitar nuestro traslado de una margen a otra, siempre con la ayuda de dos personas en tierra cruzamos el campamento, dejamos la caballada en la margen norte del río pues los pastizales eran abundantes, para que no se dispersen maneamos las yeguas madrinas, y atamos uno que otro caballo para vadear el río al día siguiente.

Y, aunque una huella humana desconocida los había alarmado dos días antes, el primer percance que alteró la calma luego de haber seguido el paso de los indios, fue esa misma noche el paso de un puma, tal como apuntó Thomas en su diario el jueves 5 de noviembre cuando informa: "Monté guardia desde las 2 a.m. hasta que amaneció. Tomé café y luego armado con rifle y revólver me encaminé hacia las lomas distantes unas dos millas del río. A mi regreso y al pie de las lomas un puma inesperadamente saltó sobre mis hombros y espalda y me arrojó al suelo. De alguna manera pude desprenderme de él y ponerme de pie. Afortunadamente tenía el rifle cargado y amartillado y pude disparar sobre el animal. El primer tiro no lo mató y tuve que disparar nuevamente. Esta es una lección de que no debo salir solo. Hoy desarmamos la balsa y cruzamos el resto de los caballos. El puma de esta mañana medía unos 2.25 m de la punta de su cola al hocico; se consideraba que era un animal adulto".

Una noche mágica, lejos del pavimento y cerca del río

Para seguir a los rifleros después del paso original de los indios (ubicado unos kilómetros al este de la vecina localidad homónima), debemos tomar la ruta provincial N° 12 con rumbo noroeste. Llegamos a paso Berwyn y nos internamos un poco más en la meseta para conocer el campo de uno de nuestros guías. Chuquin nos cuenta que, cuando joven, lo apodaban "el galenso payanquero". Esto se debía a la forma en que arrojaba desde abajo, paralelo al suelo, el lazo para pialar animales en el corral, haciendo lo que se denomina "una payanca". Con este nombre bautizó su estancia.

Era un tarde muy calurosa y, antes de retornar al río Chubut descansamos y bebimos agua, aliviados por la sombra de los sauces de su casa. Pasamos un hermoso rato, admirando el milagro que un ojo de agua y la constancia pueden lograr en plena meseta árida, y los hermosos colores de las piedras regionales que Lucía, su esposa, pule en un pequeño taller.

Retomamos la ruta provincial N° 12, siguiendo siempre por la margen sud del río; vimos aparecer primero el Cerro Cóndor (km 57), sitio que Fontana denominó Nido de Cóndores “porque en él vivía una familia de esa especie con tres pequeños polluelos”. Como ahora sabemos que el cóndor se reproduce ano por medio y pone uno o dos huevos, Jorge Y Duggie dedicaron varios kilómetros del viaje a establecer si lo que había visto Fontana esedía no habría sido, a lo mejor, un nido de bandurrias. Respetuosamente ajeno a esta discusión para la que mis amigos estaban mucho mejor preparados que yo, simplemente traté de imaginar, además del águila y del cóndor, de las martinetas y las bandurrias, nuestros próximos compañeros de viaje.

Tratamos luego de identificar cuál era el verdadero cañadón del oro, cuyas arenas desvelaron a los jóvenes que acompañaron a Evans en 1884 y que merecieron, al visitarlas el año siguiente, la opinión escéptica de Fontana y de Thomas. Lamentamos no tener a mano un plato adecuado para poner en práctica el secreto artesanal del baqueano: quemar previamente el plato para que la grasa o la suciedad depositada en el mismo no haga resbalar alguna “chispita” del mineral que pueda recogerse en las frías aguas de un arroyo cristalino.

Siguiendo las caprichosas e imprevisibles vueltas del río Chubut, admiramos la aparición del Gorro Frigio (km 83) para el cual, tal como apuntó Fontana, “no se encontraría un nombre más adecuado”. Poco después (km 111) cruzamos por primera vez las enormes torres de la línea de alta tensión que, desde el oeste cordillerano, transporta la energía de sus “aguas cayentes” hasta Puerto Madryn, uniendo de esa manera los mismos puntos de partida y de llegada de los colonos galeses.

Hasta Paso del Sapo, las formaciones rocosas que rodean el río nos sorprenderán todo el tiempo. Thomas apunta que “tienen una apariencia muy peculiar: en algunas posiciones parecen antiguos anfiteatros, en otras iglesias o catedrales. No creo que haya llegado aquí en mi viaje anterior”.

Nos detuvimos en la casa de un chacarero emprendedor de este formidable valle con un microclima que lo torna excelente no sólo para el cultivo de alfalfa, sino también de viñedos, especies aromáticas y todo tipo de frutales y productos de huerta. Su propietario, el señor Simeoni, nos dice con pasión que, como en la época de los primeros colonos, todo está por hacerse en este valle. Nos cuenta que en la zona quedaron pocos de los antiguos pobladores y que son muchos los que actualmente están comprando grandes extensiones. Pese a estar relativamente alejado, a casi doscientos kilómetros del asfalto, conserva el espíritu de los pioneros y la esperanza de que su establecimiento se integrará -alguna vez- a un corredor productivo de excelencia ecológica. Para nuestro regocijo, nos muestra las pinturas rupestres existentes en un alero, en secreto, para protegerlas de posibles depredadores.

Cansados, cenamos esa noche en Paso del Sapo (km 155) en el hospedaje Magalí de Nilda Sierra, quien nos recordó que por allí bajaban desde el norte las tropas de carros de Pujol que venían desde Gastre, lugar donde este hombre visionario centralizaba los trabajos de su hacienda. El nombre del pueblo, parece provenir del apodo -sapo- con el que los viajeros identificaban a un poblador costero de apellido Dichiará ubicado junto al paso.

Hasta por los años '60 sobre el río –siempre el Chubut- había una balsa; y en su margen sur, otro balseiro –el colono de origen franco-argelino Pedro Mustafá Grenier- que acudía al escuchar el tañido de un sonoro trozo de riel colgante que batían los viajeros al llegar a este pequeño pueblo, cuyos caminos -de Norte a Sur o de Este a Oeste- cortan o siguen al río, igual que a la esperanza.

Continuando nuestro viaje, en plena soledad nos sorprendió un inmenso campamento cuyas potentes luces iluminaban la famosa Piedra Parada (km 205), a la que antiguamente algunos llamaron La Madre y la Hija, en referencia a otra roca similar mucho más baja que yace a un costado de la principal.

Anteriormente siempre habíamos visitado el lugar de día, fotografiando desde distintos ángulos. este gigantesco monumento natural de casi 100 metros de altura ubicado en medio del valle del río Chubut.

Aprendimos que son los restos de una impresionante caldera volcánica. Una vez recorrimos hasta el final el formidable Cañadón de la Buitrera y, otra, uno vecino, más corto y bajo, que conduce a un llamativo y enorme puente de piedra natural.

Thomas había apuntado en su diario al llegar a este lugar: “Hemos armado nuestras camas bajo los árboles, hasta ahora el único árbol que hay en el valle es el sauce. De noche es muy pintoresco ver los fogones y los hombres sentados a su alrededor, me hace pensar en los viajes del Dr. Livingstone en Africa o en las historias del lejano oeste norteamericano”.

Al mirar esa noche por el espejo retrovisor las luces que, opacadas por el polvo, se alejaban de nosotros en ese valle mágico, sentimos una mezcla de nostalgia y confusión. Nostalgia por haberlos dejado y no haber podido acampar con ellos. Confusión porque, a esa altura, ya no sabíamos si atrás nuestro habían quedado los rifleros de la expedición de Fontana o los aventureros de la televisiva expedición Robinson. Pero nos fuimos tranquilos, porque sabíamos que, ya fueran uno u otros los acampantes, un buen guía galés - Evans o Roberts- los estaría acompañando.

Como los rifleros, remontamos el río Chubut hasta su confluencia con el río Gualjaina, donde los galeses advirtieron que las rastrilladas indígenas acortaban el paso hacia el oeste siguiendo el curso de este último río: recién entonces abandonaron el río Chubut cuyas nacientes, como sabemos, están ubicadas bastante más al norte. Los seguimos y, apartándonos un poco de su camino, esa noche decidimos seguir hacia Esquel por el camino más transitado.

Ya regresaríamos de día desde Esquel, distante apenas unos pocos km, para rehacer con tiempo el tramo final de la ruta de los rifleros, recorriendo la angosta ruta provincial 14 por el valle del río Gualjaina, cuyas aguas reciben las del río Tecka y las del Arroyo Pescado, punto clave de acceso a las actuales ciudades de Esquel y Trevelín.

Pero, por ahora, permítasenos detener este relato en el recuerdo de esa noche mágica, en la que luego de pasar por Piedra Parada, desde el pueblo de Gualjaina decidimos regresar a dormir a Esquel, siguiendo la ruta 12 hasta el final. Jorge y Douggie me despertaron al llegar. Me costó ubicarme. Ninguno de nosotros sabía si le pesaban más los kilómetros o las emociones.

Los carros y su Rocky Trip

Los primeros viajes con carros, vagones y familias

Durante los años posteriores a la Expedición de los Rifleros, se sucederían diferentes viajes hacia el oeste que quedarían fijados en el imaginario colectivo a través de relatos orales y de las memorias escritas de varios de ellos. Hemos tratado de hacer aquí una reconstrucción aproximada acerca de cómo los carros y vagones fueron dejando sus marcas en la ruta que hoy transitamos, y de cómo la ruta fue marcando el destino de los viajeros que por ella pasaron.

John Daniel Evans, el baqueano, guió a los primeros pobladores con sus vagones a la Colonia 16 de Octubre a fines de 1888 y lo cuenta así:

“Con mucha anticipación preparamos las cosas más necesarias y con nuestro ingenio preparamos bulones especiales que se utilizarían cada vez que los vagones debían cruzar el río; al llegar a la orilla, sacábamos las cajas de dos vagones, las uníamos con los bulones, con este acoplamiento quedaba construída una balsa fuerte y resistente que podía soportar una tonelada si era necesario. Para poder completar esta maniobra teníamos que llevar un fuelle, carbón, dos pares de roldanas dobles suficientemente fuertes para arrastrar tres toneladas, 1000 metros de piola, además de palas, martillos, picotas y herramientas adecuadas para romper rocas y abrir caminos.”

“Comenzamos el viaje a una vida nueva llena de incertidumbre, en el valle de la esperanza. Redactamos un reglamento a seguir que ayudaría a la comitiva a viajar con mayor comodidad y a respetarse mutuamente. El primer artículo establecía que el día domingo era para descansar y reconfortar el espíritu mediante la oración. El sitio de descanso debía tener buenos pastos y agua, ya que nuestra estadía era prolongada. Se eligió como Jefe al señor John Murray Thomas y a tres personas que colaborarían con él. El artículo segundo consistía en que el vagón puntero debía seguir al guía o bien la dirección marcada por él, y si había zanjonos debía tapparlos, si eran matorrales debía cortarlos, todos los vagones y el carro de bueyes tenían que seguir por el rastro del vagón puntero con el fin de profundizar el camino y dejar las huellas marcadas. El vagón que durante un día era puntero, al día siguiente debía ir a la cola, de esta forma todos tenían la parte buena y la parte mala.”

Recordemos que viajar con carros resultaba más lento y, para más seguridad en los primeros viajes con vagones y familias, se elegía marchar el mayor tiempo posible cerca del río, a fin de asegurar el aprovisionamiento de agua para los animales y los viajeros. Por ello, una variante practicada respecto de la ruta original de los rifleros, consistió en marchar desde el principio por la margen sud del río, a fin de evitar la travesía de Edwyn. Se seguía así el mismo camino que el baqueano Evans había realizado al regresar del episodio de los mártires en 1884.

Para seguir este itinerario, se cruzaba el río Chico antes de su desembocadura en el Chubut. Cerca de este lugar, una piedra muy grande sirvió en 1891 para resguardar a las primeras familias que allí esperaron un nacimiento. Por eso, la piedra empezó a conocerse con el nombre de Hospital (Y Clafdy). La niña fue llamada Mary Paithgan (María nacida en el desierto) y murió a poco de llegar a la cordillera. Su madre, Mary Ann Thomas, sería una partera legendaria de quien tendremos luego oportunidad de hablar. Algunos años después, los carros volvieron a la Travesía cuando el señor Cecilio Crespo (un óptimo señor argentino de Carmen de Patagones, como lo describiera Francisco Pietrobelli, fundador de Comodoro

Rivadavia), realizó el primer trazado de un camino de carros sobre la travesía, rumbo al Valle de las Plumas.

Hablando de los viajes de carros en general bordeando el Chubut, diremos que sus protagonistas tuvieron que enfrentar muchísimas peripecias para circular cerca del río entre el Valle de los Mártires y el Paso de los Indios, donde debían sortear estrechas angosturas y peligrosas barrancas. Los mejores relatos de viaje acerca de esta parte del trayecto, están referidos a las desventuras que protagonizaron los primeros sulkys, carros y vagones en las recurrentes subidas y bajadas que efectuaban entre el río y las lomas rocosas en diferentes partes del trayecto.

Volviendo al viaje de 1888, en esa ocasión además de ocho de vagones, los colonos llevaban también un sulky y un carro que no llegaron a destino, pero que dieron sus nombres a dos sitios del camino.

Carro Roto

El carro roto era uno tirado por bueyes que pertenecía a William Jones Kansas y que, conducido por su hijo David junto a otros dos muchachos, venía muy demorado respecto del resto de la expedición. Como los bueyes eran mansos y seguían solos los rastros de los vagones, ellos venían más atrás charlando tranquilamente. En un momento el carro tomó velocidad en una pendiente fuera de las huellas y rompió una rueda. El carro tenía mucha mercadería y, como el resto estaba alejado, sólo pudieron llevar algunas cosas y el resto debieron guardarlas dentro de una cueva muy alta que se tapó con piedras. Tres meses después William Kansas Jones volvió a buscar las mercaderías con un carro y las encontró intactas. El lugar se llamó desde entonces Carro Roto.

Está ubicado sobre el lado sur de la ruta sobre la entrada a Cañadón Carbón, y hasta 1912 funcionó allí un boliche que atendió el señor Rádice a quien todos llamaban "El Rubio Carro Roto", pensando incluso que el Carro se le había roto a él. La familia Tolosa, propietaria de campo, nos explica que la cueva donde se guardó el Carro Roto quedó luego tapada por un desmoronamiento, mientras nos invitan a regresar pronto para recorrer los elevados cañadones desde los cuales los vagones se acercaban al río. Más adelante, puede verse claramente una veta negra; Evans y sus infortunados compañeros la exploraron la tarde anterior a la tragedia de 1884, pensando que se trataba de ese mineral. Y, desde entonces, el sitio fue llamado Cañadón Carbón.

A partir de allí, se presenta una sucesión de curiosos atractivos (ver cuadro kilometraje). Enseguida atravesamos la ruta provincial xx que saliendo hacia al sur, pasa por El Sombrero y llega en dirección sudeste hasta muy cerca de Comodoro Rivadavia. Luego de este cruce llegamos a la población de la familia Barone, muy cerca del cerro Cabeza de Buey, cuyo nombre surgió en la expedición de Fontana.

Cabeza de Buey

Está anocheciendo y don Dante Baroni y su esposa XXX Tolosa me reciben en la casa de su hijo. Como era invierno, pensaba que lo encontraría en Trelew pero, con algo más de setenta años, se explica diciendo que, mientras pueda, quiere seguir "poniéndole el hombro" al hijo en el establecimiento donde trabajaron toda una vida.

Cuenta que su padre llegó a la zona a principios de la década del '10 para trabajar con un galés llamado Ronald Leslie, del mismo modo en que su esposa informa que el suyo había

llegado a la zona a trabajar con otro galés llamado Jack Lewis. Ambos padres luego se independizaron y poblaron sus propios campos en Cabeza de Buey y Cañadón Carbón. Dante y su esposa se casaron muy jóvenes, hace más de medio siglo. Sus familias son las más antiguas de las que pueblan hoy los campos de esta zona del valle medio.

De Rocky Trip, Dante dice solamente que subir o bajar diez o doce carros por allí, más que una operación, era una verdadera odisea que no sólo sufrieron los troperos, sino también los choferes de los primeras caravanas de Ford T y Ford A que también pasaban por allí durante la década del veinte. Luego, explica, esta ruta fue olvidada cuando en la década del '30 construyeron la ruta nacional por El Sombrero y, más tarde durante las décadas del '40 y del '50, estuvo incluso cortada muchas veces por el río por largos períodos.

Para su familia ése fue todo un golpe, ya que quedaron bastante aislados y debieron cerrar el boliche y el hotel que generalmente atendía su madre, una gallega que no descuidaba ni un detalle. Era frecuente que las caravanas de camiones (las tropas se detenían en sus dobladeros para que pudiera pastar el mulaje) se demoraran días enteros cuando la nieve y el agua cortaban el camino. Una vez se quedaron hasta que no hubo más animales para carnear y debieron trasladarse obligadamente hasta el boliche siguiente. Sucedió un 25 de Mayo de 1925, fecha que quedó grabada por los camioneros en una piedra de su estancia.

En la misma estancia donde conservan una espada que perteneció a la Expedición de Alcazaba, justo encima del fogón. Dante la encontró cerca de la costa del río, con su vaina y su empuñadura de hierro. Es una pieza histórica que ellos guardan con el cuidado que esa condición le merece y con el respeto con el que habitualmente atendieron al viajero tantas veces. Simplemente porque saben que, tanto hoy como ayer, cualquiera que llega a ellos -y a nosotros- lo hace desafiando su propio Rocky Trip.

Rocky Trip

Dicen que el nombre se le ocurrió a John Murray Thomas. Y para entenderlo, nada mejor que leer el testimonio de William M. Hughes durante su viaje de 1905-1906, tomado de su propio libro "A orillas del Chubut":

"Viernes 30 de diciembre. Salir a las 8 de la mañana. Tuvimos que volver de nuevo a las lomas. Un camino malo por cañadones hasta llegar a la meseta. Allí estaba regular, pero muy tortuoso. No había agua para quedarnos con los caballos. Seguir viajando. Nuestro estómago clamaba. Apretar el cinturón un poco más. El valle arbolado está abajo, en alguna parte, al norte. Lo vimos de lejos, de a ratos, con los sauces verdes de las orillas del sinuoso Chubut. No hay otros árboles, sólo espinas, espinas y espinas sin fin. De pronto se paró el vagón que nos precedía y la familia bajó. ¿Qué pasa? Fuimos a ver. El conductor del vagón estaba atando las ruedas con una fuerte cadena. "¿Qué pasa?" le pregunté. "¿Qué pasa?" me dice. "Vaya a ver, dé un paso para adelante y mire". Fui. La bajada rocosa (Rocky Trip). ¡Dios me libre! Hay que bajar por ahí ? De no poder volar, sí. No tenía aún esa habilidad. Se puso en marcha el vagón. Ni respirábamos. Las ruedas traseras patinaban mucho, pero la cuerda aguantó y se llegó abajo sin inconvenientes. Ahora nos toca a nosotros. Se soltó a los caballos de los costados, para depender solamente del March en las varas. Ahora March, si alguna vez en tu vida resististe, hazlo ahora. Y lo hizo como un elefante, se sentó literalmente sobre la retranca y patinó la pendiente bajada de un modo seguro. Habíalo hecho antes y conocía el peligro de ser vencido por el vehículo. Pero, pobre de él. Temblaba como una hoja. Los señores Hunt y Thomas tenían vehículos más livianos que el nuestro y no tuvieron tanto problema. Nos quedamos al pie de la bajada. Por hoy no viajamos más. Hicimos 21 millas."

Hablando del significado de Rocky Trip, el profesor Rodolfo Casamiquela recoge en su Toponimia de los Galeses en el Chubut, las siguientes consideraciones de Tomas Harrington: "En su marcha hacia el poniente para poblar los valles andinos, los galeses abrieron el camino que atraviesa el territorio en un largo aproximado de 650 kilómetros. Los alojamientos de la primera caravana y los accidentes más notables del trayecto recibieron nombres entonces y en viajes posteriores. Casi todos los galeses hablan inglés y muchas veces emplean voces de este idioma, como lo prueban las dos de este nominativo. Se trata de un tramo pedregoso del camino de la orilla sur del río Chubut, al oeste de Cabeza de Buey. *Rocky*, rocoso; *Tryp*, senda, pasaje. Correctamente es sólo pronunciado y escrito por pocas personas. Las desfiguraciones más usuales son *Roque Triple* y *Roque Tripa*, verdaderos acertijos con el andar del tiempo para quien quisiera poner en claro la toponimia lugareña; en el mapa de la Gobernación de Chubut editado en 1920 por el Ministerio del Interior, aparece escrito *Roque Tripp*.

Enrique Shrewsbury, hijo de ingleses, observa que el nombre Rocky Trip, dado al lugar por los galeses, puede traducirse como *viaje corto rocoso* o *viaje corto bamboleante*, según el sentido que se le de a la palabra Rocky y agrega que cualquiera de los dos nombres le cabía bien. Y dice algo mucho más importante todavía para cualquier viajero: que al pie de la bajada existía para esa época un boliche.

El boliche perteneció a don Alipio de la Lama, un español muy culto que tenía una notable biblioteca. Un día mantuvo un altercado con un viajero desconocido que le costó la vida. Dicen que fue un tal Barreto quien lo mató. Cerca del acceso oeste a Rocky Trip, nos detuvimos junto a su sencilla tumba que supo cuidar un amigo suyo, el tropero Inciarte.

Cuando se construyó la traza definitiva del camino a partir de los años '60, nuestro informante don Juan Carlos Espinell -propietario del establecimiento El Puchero donde se encuentran el acceso y la tumba- se aseguró que la misma no fuera tocada. Para que desfilemos con respeto frente a los que abrieron camino.

Luego hubo allí un puesto policial y un pequeño poblado conocido como Sol de Mayo. Entonces hasta los mismos presos trabajaron para mejorar Rocky Trip. Un empleado vial nos cuenta que hasta hace no muchos años existía un cartel; ojalá que pronto lo volvamos a ver, para que se conozca mejor la historia fascinante de este sitio casi olvidado.

Black Eye (Ojo negro)

Black Eye debe su nombre al ojo que tuvo en compota William G. Hughes, cuando se golpeó al perder el control del caballo que tiraba del sulky que conducía, durante el ya mencionado viaje de 1888. A causa del accidente, llegó muy tarde al campamento donde lo aguardaban ansiosos sus compañeros, quienes le aplicaron fomentos con vinagre. Algunos más experimentados ya habían puesto reparos acerca de la utilización de este tipo de transporte de sólo dos ruedas. Esa noche hubo reproches y discusiones que originaron la versión de que el origen del accidente habría sido una gresca, algo que quedó totalmente desmentido al traducirse las memorias del baqueano Evans.

No fue fácil ubicar Black Eye que está ubicado cerca de lo que hoy denominamos La Media Luna, una enorme curva que se encuentra junto al río poco antes de ingresar al valle de Los Altares. Pero La Media Luna es un sitio formado luego de la inundación de 1899, de modo que este sitio nunca fue fácil de ubicar, porque además un mapa galés anterior, menciona La Media Luna como el sitio donde el río Chubut tuerce su rumbo al noroeste, cerca del paso de los indios.

De ahí nuestra alegría cuando vimos aparecer en esta búsqueda una foto del lugar tomada por entre 1916-21, confirmando el testimonio del viaje de Brychan Evans en 1894, cuando dice: "Bajamos por Rocky Trip, lugar horroroso para transitar con vagones cargados. De allí por Black Eye, huella angosta y peligrosa, entre la roca y el río. Resbaló el vagón de Bill Williams (América) por la barranca del río. El vagón se destrozó, se ahogaron algunos caballos y Bill cruzó a nado el río."

Eso sí, con el ojo sano.

El arca de Noé

Disfrutamos una vez más del Valle de Los Altares y, ya saliendo del mismo en dirección al oeste, nos detuvimos junto a una extraña y hermosa formación rocosa ubicada junto al río, similar a la proa de un barco. Siempre escuchamos que la llamaban "el barco", hasta que nos enteramos que los galeses antiguamente la denominaban "El arca de Noé". Su imagen formó parte de una conocida película filmada en 1994 -protagonizado por los reconocidos actores argentinos Héctor Alterio y Leonardo Sbaraglia- que narraba una fuga cinematográfica a través de nuestra ruta.

Un poco más adelante, y bajo un sol abrasador, entramos al Establecimiento María Julia donde cruzamos en una pequeña balsa hacia la margen norte del río Chubut. Ese día lamentamos sinceramente no zambullirnos, pero nuestro objetivo era otro. Se trataba de fotografiar una pequeña capilla construida por un personaje muy singular.

La capilla Vivaldi

Siguiendo a Brychan Evans en su viaje de 1894, leemos: "En Los Altares cruzamos el río por tercera vez. Acampamos esa noche en la iglesia que había allí y estaba a cargo de un italiano. Bordón, creo recordar su nombre. Era el primer habitante que vimos desde que partimos de Tierra Salada."

Bordón era efectivamente quien estaba a cargo en ese momento, pero el protagonista principal de esta historia se llama Vivaldi.

El padre Carlo Alberto Pinavia de Vivaldi fue un personaje singular. Nacido en Niza (Francia) en 1824, era el segundo hijo varón del Marqués de Taggia, por lo que decidió tomar los hábitos y convertirse en el canónigo en la diócesis familiar de Ventimiglia. Pero era, a la vez, un partidario ferviente del *Resurgimento* italiano de 1848, y debió escapar de Italia cuando regresaron los austriacos a Lombardía. En París conoció un obispo norteamericano y viajó con él a su país para ser un misionero entre los indígenas.

Trabajó con dedicación y fervor, pero su mala administración y sus sueños utópicos terminaron en un desastre financiero y grandes deudas. Reaparece en los registros históricos en 1858, esta vez como periodista que peleaba contra la esclavitud y apoyaba la candidatura presidencial de Abraham Lincoln. Ya era un ciudadano de los Estados Unidos, y en ese año fue miembro de la Asamblea Constitucional de Manhattan que estableció el estatuto contra la esclavitud. Cuando comenzó la Guerra Civil, se unió al ejército del norte, por lo que luego como premio fue nombrado Cónsul en el Puerto de Santos (Brasil).

En 1865, como comerciante, se trasladó a Río de Janeiro llevando consigo a la familia que para ese entonces había formado. Aunque le iba bien, lo atormentaba la pérdida de su vocación sacerdotal.

Luego de la misa de Pascuas en 1883, abandonó negocio y familia para entrar en el Colegio de la Orden Salesiana de Buenos Aires, cuyos sacerdotes eran responsables de todo el trabajo misionero en la Patagonia. Tenía más de 60 años cuando decidió ser un misionero en la Patagonia, concentrándose en lograr este propósito con su acostumbrada pasión. Luego de tomar un barco hacia Carmen de Patagones, se trasladó a Rawson donde se hizo amigo del Gobernador Luis Jorge Fontana, quien le dio su apoyo para el establecimiento de una reservación indígena cerca de Paso de Indios. En 1889 solicitó 40.000 ha y construyó una capilla y una vivienda personal de tres ambientes.

Empujado por una ambición totalmente desproporcionada a sus reales medios, Vivaldi decidió trasladarse a Roma para solicitar su nombramiento como Obispo del Chubut. Sin embargo, cuando se encontraba allí sus enemigos informaron a la Curia el hecho de que este sacerdote había vivido fuera de la Iglesia por 26 años. Tras el fracaso en sus gestiones, circuló en Buenos Aires la historia de que Vivaldi había fallecido en Roma. No obstante, se sabe que visitó México en 1893 y más tarde estuvo en Brasil para ver a su hija moribunda. Vivaldi luego partió hacia París, donde vivió con una orden de monjas, ocupándose en traducir al castellano a los clásicos franceses, hasta su muerte en 1902.

El paraíso del capitán David Richards

Dos años antes del viaje de Brychan Evans, en 1892, alguien había sido llevado hasta esa misma capilla, sabiendo que el señor Bordón disponía de algunos medicamentos para atender a los viajeros que circunstancialmente necesitaran de esos servicios. Se trataba del capitán David Richard, miembro de la sociedad "Fénix" de Gaiman, quien no obstante las atenciones que se le prodigaron, falleció en ese lugar. Sus restos fueron sepultados a unos trescientos metros al noroeste de la capilla.

David Richard era un experimentado explorador de minas y comandaba un grupo bien pertrechado de diez hombres que supuestamente lo seguían para explorar el sitio donde Richards imaginaba fundar la colonia Paraíso sobre el río Manso, más cercana a Nahuel Huapi, insistiendo sobre todo en hacer notar la ventaja de poder enviar los productos por el Pacífico, ruta Río Puelo, Chile. Pero no logró pasar más allá del paso de los indios, donde enfermó gravemente.

Se dice que en los estertores de sus últimos momentos, el pobre Richards agonizaba con el nombre de su sueño "Paraíso". Después de su muerte, los colonos se dispersaron, probablemente presos de otra fiebre: la fiebre del oro.

El profesor Alberto Astutti, docente, periodista y un apasionado de la historia y la geografía regional, recorrió a pie la ruta entre Trelew y Esquel en 1995 y publicó luego una pormenorizada crónica de esa hazaña que se titula "635 km a pie por la Ruta de los Pioneros Patagónicos", que hemos consultado varias veces a lo largo de nuestro viaje. En ella consigna que en 1981 visitó el Valle del Chubut una nieta del capitán Richard, interesada en conocer el lugar donde descansaban los restos de su abuelo. Y cuenta que la acompañaron junto a Tegai Roberts, Directora del Museo de Gaiman y al señor Chachero, propietario del campo donde está ubicada la Capilla Vivaldi.

Cañadón del Horno

Es uno de los tantos cañadones que llegan hasta el río, bastante más ancho aunque menos excitante que cualquiera de los que hemos venido recorriendo. Aquí no se rompió ningún carro, nadie se lastimó, no hubo muertes memorables ni existen formaciones rocosas sorprendentes. De este cañadón ubicado poco antes del paso de los indios, sólo podemos decir que aún tiene los restos de un horno de barro dentro del cual las mujeres cocinaban el pan. Y a pesar que hace ya décadas enteras que no se usa y está derruido, nos emocionó saber que seguramente alguna vez, mientras se escuchaban resonar los cantos dominicales en medio de la meseta, algún chico le habrá pedido "bara" recién horneado a su mamá.

Un poco más adelante nos despedimos del Chubut cerca de donde aparece el primer arroyito que fluye desde las montañas hacia el río y que tan poéticamente describiera la primera mujer -hasta donde sabemos- que fue cronista de un viaje al oeste: nos referimos a *Henrietta Morgan*, hija del Lewis Jones y autora del maravilloso libro "Hacia los Andes".

La Herrería

Nunca será suficiente explicar de nuevo que original *paso de los indios* no coincide para nada con la ubicación del actual pueblo de *Paso de Indios*, que al principio se llamó *La Herrería*. Y que el asentamiento original de Paso de Indios, con su escuela y su juzgado de paz, estaba ubicado en un punto intermedio que se llamaba *Manantiales*, donde hoy apenas existen unos álamos.

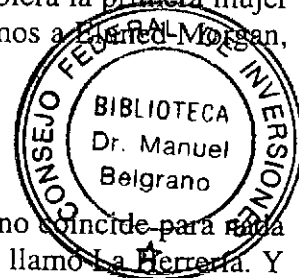
La Herrería o Paso de Indios fue el gran centro de servicio para las tropas de carros. Allí el herrero sueco Strobel enlataba las ruedas de los mismos. Al principio había instalado *la herrería* suya cerca de Cañadón Carbón, pero luego los hermanos López, dueños del campo donde se ubicaba el asentamiento original de Paso de Indios, lo invitaron a trasladarse a un sitio que desde entonces justamente se denominó *La Herrería*.

Fue allí que los hermanos López construyeron un hotel y un almacén de ramos generales, impulsando el traslado de la escuela y del juzgado. Entonces *La Herrería* se transformó en Paso de Indios. Y de carros; ya es hora de que hablemos un poco de ellos y de sus tropas.

De boliche en boliche

La palabra boliche no tenía en esos tiempos el sentido un tanto despectivo que tiene hoy. Como dice Shrewsbury "los boliches de la huella, por ser casas de negocio, posadas y también despachos de bebidas, eran los lugares donde se recababan noticias sobre el paso de tropas y gente o de sucesos y acontecimientos en la huella. Eran puntos de referencia en cuanto a distancias y eran oasis en la inmensidad para la mayoría de los viajeros de monótonas e interminables jornadas."

Hemos registrado en nuestro viaje la existencia de más de veinte boliches cuya historia podría llegar a ser parte de otro libro. Pero si algún boliche tuvo nombre de tal, fue sin duda uno que se llamó *Cajón de Ginebra Chico* que dejó su nombre a un paraje. El sitio está ubicado unos 12 km más al este de otro conocido desde antes como *Cajón de Ginebra*. La designación de este último lugar provendría de un cajón vacío, cuya leyenda exterior denotaba haber servido de envase de botellas de ginebra, que fue dejado allí por uno de los colonos que se dirigía al valle "16 de Octubre" y luego fue hallado por los que venían atrás con igual destino. Otra versión afirma que carros que transportaban mercaderías al oeste, fueron sorprendidos por una nevada copiosa, que obligó a los conductores a detenerse varios días, en cuyo lapso se vieron



obligados -para atenuar los efectos de frío- a consumir el contenido de una cajón de ginebra de la carga que llevaban. Para mejor distingo del sitio donde estaba el boliche, al sitio original donde fue hallado el cajón, se lo llama Cajón de Ginebra Grande.

Por Tecka, en los pagos de Inacayal

Tecka es una pequeña localidad que posee una importante historia. Allí ubicaba sus toldos la tribu de Inacayal, el cacique tehuelche que supo ser muy amigo del Perito Francisco P. Moreno quien llegó allí en 1879. El trato inhumano que recibieron Inacayal y los suyos durante y después de la conquista del desierto, inspiró la protección de Moreno quien lo alojó en el Museo de La Plata. Ya fallecido, sus restos permanecieron exhibidos en dicho Museo hasta que en 1994, merced a una Ley Nacional impulsada por el Senador Nacional Hipólito Solari Irigoyen, fueron trasladados a un mausoleo especialmente levantado a un costado del camino.

Ya estamos cerca de los Andes. Seguimos nuestra marcha detrás de los primeros carros. Brychan Evans (1894) cuenta que “En Pocitos de Quichaura encontramos a Rhys Thomas y su compañía en viaje hacia el Valle. Fueron los primeros que encontramos, hasta ahora en el camino. Dos etapas más y llegamos a Tecka. En su casa taberna, encontramos a Martín Scheffield. Era el 25 de Mayo y el señor Scheffield había reunido a todos los indígenas de la zona para la conmemoración, agasajándolos con abundante bebida alcohólica. Algunos gritaban con todas sus fuerzas, otros cantaban felices, otros se lamentaban y lloraban descorazonados. Entre todos había allí un lugar extraño. Así ven ustedes que sólo dos pobladores había en el trayecto del Valle hasta aquí; un italiano que dirigía una iglesia y un norteamericano que tenía un boliche. Cinco días más de viaje y al sexto, la llegada.”

Por su parte Eluned Morgan (1898) explica claramente como se efectuaba la parte final del viaje desde Tecka. Los vagones marchaban hacia el noroeste rumbo a Arroyo Pescado, para evitar las subidas más difíciles, mientras que los jinetes, como antes los rifleros, pasan directamente por Súnica hacia el Cwn Hyfryd.

“Llegamos a Tecka. Faltan dos días para terminar nuestro viaje. Un valle angosto de abundante pasto por el cual fluye rápidamente el río Tecka por un lecho de fina gramilla hasta su afluencia llevando agua cristalina desde el hielo eterno. Aquí tuvimos una visión cercana de la majestuosidad de las montañas y sus boscosas laderas siempre verdes. A pesar de que era pleno verano las montañas estaban blancas y el viento terriblemente frío. Habíamos viajado contra el viento todo el día y llegamos a Tecka hacia la puesta del sol, cansados y con frío.

“A la mañana siguiente nos separamos, los vagones rodeando las montañas en un viaje de tres días mientras que nosotros las cruzamos en un viaje de un día y medio. Subir, subir cada vez más alto, ello fue lo que hicimos por largas horas el primer día. Alrededor del medio día llegamos a un hermoso lago, de azules aguas (laguna Súnica) escondido entre las montañas y los flamencos vestidos del color del sol gozaban con la belleza y altivez de su porte en su desfile alrededor del gran lago.”

Hacia Arroyo Pescado, por la cuesta del arbolito

Desde Tecka hasta poco antes de llegar a Esquel transitamos por la ruta nacional 40 bordeando el hermoso valle del río Tecka. Hasta los años '70, la ruta nacional 40 seguía la antigua ruta de los carros, pasando por la denominada “subida del arbolito“ hasta llegar a Arroyo Pescado, puerta de entrada de los pioneros al Cwn Hyfryd.

Haciendo huellas. Tropas y arreos.

Compartiendo la huella con las carretas y vagones de los primeros pobladores, anduvo Enrique Shrewsbury entre 1916 y 1921. Fue un pionero de los viajes en automóvil por la Patagonia en los tiempos en los que, además de chofer, había que ser mecánico, cocinero y enfermero. Con menos de veinte años llegó a la Patagonia, donde pasó un lustro de su vida trabajando en una estancia inglesa y realizando además numerosos viajes por su cuenta. Conoció en Trelew a la que luego fue su esposa y con ella se trasladó a Buenos Aires donde transcurrió el resto de su vida.

Pero sin duda la Patagonia le dejó una marca tan evidente como las huellas de automóvil que él dejó sobre nuestra ruta. Seguramente por eso escribió para sus nietos un libro titulado *Patagonia en el espejo retroscópico* -inedito aún- al que hemos tenido la fortuna de acceder. Gracias a la gentileza de sus descendientes, ofrecemos -a modo de anticipo- un breve extracto de su relato junto a algunas de las treinta y cuatro fotografías que lo acompañan, que son las primeras tomadas de un automóvil transitando por nuestra Ruta, incluso por algunos parajes que desaparecieron de la misma a partir de su trazado actual.

Sobre Mulas y Carretas

“Trelew era el centro de recepción y distribución de todo el comercio con la zona cordillerana; estaba ligada a Puerto Madryn, distante 14 leguas (70 km), por un ferrocarril de trocha angosta y un buen camino. En Trelew se abastecían lejanos y florecientes centros: Esquel, Colonia 16 de Octubre, Tecka, San Martín, etc. Todas las mercaderías eran transportadas las más de las veces en carros en tropa, tirados por mulas; por caminos que no eran tales sino simplemente huellas; huellas que en los valles y las hondonadas eran, en tiempo seco, sólo canaletas llenas de un polvo penetrante, fino como talco y con el olor característico de cada lugar. Aún hoy, después de tantos años, al sentir ciertos olores recuerdo tal o cual paraje. Cuando llovía eran indescritibles barroales, que hacían casi imposible el tránsito. Hechas por los carros, viboreaban continuamente según la naturaleza del terreno, ya para sortear una piedra grande, ya para esquivar un grupo de algarrobillos o piquillines. Al profundizarse, formaban tres canaletas o zanjas, dos hechas por las ruedas, y la del centro por la mula varera. Las demás mulas no hacían huellas profundas, pues tenían más amplitud de movimiento por la naturaleza de su enganche al carro. En el sur, hablar de La Huella, era referirse al camino entre Trelew y la Cordillera. Era tal la importancia para el bienestar y el progreso de todas esas zonas que se hablaba de ella como de una persona, inquiriendo por su estado como si fuera una enferma: ‘¿Qué tal está la huella?’ ‘¿Cómo está la huella?’ ‘¿Hay novedades por la huella?’

“El punto de partida para la mayoría de las tropas de carros a mula era Trelew. Allí, al lado de una laguna, en las orillas del pueblo, se encontraba el lugar favorito para los campamentos. En este lugar amplio, de piso llano, liso y firme, cabían varias tropas juntas; se le llamaba El Dobladero. Con este nombre designábase también cualquier lugar por la huella, donde solían parar o acampar. En el dobladero se hacían las reparaciones a los carros y se cargaban y ponía todo en orden para la marcha. La mayoría de los carros eran del tipo de cuatro ruedas y con varas. Eran más bien livianos y ágiles, pero de construcción sólida. Cada carro llevaba una carga útil de tres mil a tres mil quinientos kilos. Como repuesto, llevaban algunas ruedas y varas, las dos cosas más propensas a sufrir roturas. Casi todas las tropas tenían gente capaz de reconstruir y enlantar una rueda, en caso de necesidad.

“Algunas mercaderías eran acondicionadas especialmente para el viaje. Por ejemplo, nafta y kerosén, que eran importados de USA en cajones con dos latas de dieciocho litros cada una, y

eran protegidas con arpillera alrededor de cada lata y también abajo y arriba. Esto reducía al mínimo el roce y por ende la rotura de latas y fugas de líquido.

“Las tropas más importantes eran dirigidas por sus dueños o por un capataz. El capataz era supremo en la huella. Recibía instrucciones del dueño, pero no órdenes a la manera de un capitán de barco. Lo seguía en importancia el mansero, a cuyo cargo estaban las mulas. Este, según el tamaño de la tropa, podía tener uno o más ayudantes. Era trabajo del mansero arrear las mulas de remuda y ponerlas a disposición de los carreros cuando fuera necesario. También era de su incumbencia amansar y preparar mulas para montar. A éstas se las llamaba silleras. Las tropas grandes tenían también un muchacho llamado el “marucho”, quien era un peoncito personal del capataz. Por último, cada carro tenía un conductor, a quien se conocía como el carrero o el peón.

“Las mulas, salvo algunas de montar, no se traían al dobladero de Trelew hasta que todo estuviese listo para partir. A cada carro se ataban seis mulas, de tres en tres, es decir una en las varas, llamada la varera y una a cada lado de ésta y tres adelante. El conductor manejaba el conjunto montado sobre la mula a la izquierda de la varera, llamada la sillera.

“El trabajo en las tropas era muy duro y de muchas horas; una marcha normal de un día era de 6 a 8 leguas (30 a 40 km). Generalmente se trabajaba de sol a sol y a veces algo más. En algunas partes de la huella, especialmente en el valle del Río Chubut, donde se forma un polvillo blanco, fino como el talco, era muy común ver gente y animales tan cubiertos de polvo que solamente el movimiento los distinguía del paisaje. Alrededor de los ojos, nariz y boca se les formaba un ribete, como un recuadro, de color marrón, el color que tomaba ese polvo al ser humedecido. Esto sucedía cuando marchaban hora tras hora dentro de una nube de polvo, porque ese día no soplaban viento o éste soplaban en la misma dirección que la marcha. El pago de las tropas era por regla general \$35 ó 40 por mes y la comida. Esta consistía generalmente en sopa de arroz o fideos y tumbas, que eran trozos grandes de carne y hueso, cortados sin miramiento de forma, clase ni tamaño. De vez en cuando, disponiendo de tiempo, se comía carne asada. En la Patagonia, en esos días, muy rara vez se comía carne de vaca.

“Recuerdo la mayoría de la gente de tropas como taciturnos y tristes, sin mayores aspiraciones de mejorar su vida. En todos los años que los he conocido no recuerdo, ni en el dobladero de Trelew, ni por la huella, haber oído a uno de ellos tocar un instrumento musical o cantar. La única diversión en que recuerdo verlos participar, era alguna que otra cinchada entre dos mulas silleras. Los animales eran unidos con un lazo fuerte, atado al anillo de la cincha, del lado derecho. Una vez puesto en tensión, los jinetes animaban a sus mulas inclinándose repentinamente hacia delante y a la izquierda, acompañando estos movimientos con gritos. Era prohibido el uso de rebenque, látigo o espuelas. Era notable ver a estos animales agacharse casi de rodillas para afirmarse. Cinchaban hasta que una arrastraba la otra. Recuerdo haber visto, en una de esas cinchadas, romperse el lazo que las unía, haciendo que una de las mulas hiciera una rodada espectacular, afortunadamente sin lastimar al jinete.

“La mayoría de la gente de tropa eran bebedores de vino y caña pero en la huella no tomaban, no sé si por voluntad propia o por prohibición.

“La tropa más grande y mejor organizada era la del Sr. Juan Gough, un inglés con muchos años de residencia en la Patagonia. Se componía de trece carros, cada uno con doce mulas; seis atadas y seis de remuda. Además, las de montar, para el capataz, mansero y sus ayudantes y algunas de reserva. En total unas ciento setenta mulas. En un lugar de las cordilleras tenía

otro lote similar. De esta manera, cada lote hacía un viaje redondo desde la Cordillera hasta Trelew y vuelta; alrededor de doscientas cincuenta leguas (1.250 km).

“Era la única tropa con tantos animales y debido a eso y a su buena organización hacía, por lo menos, dos viajes por cada uno de cualquier otra. Las mulas de Gough eran muy bien tratadas. Era prohibido usar látigo, rebenques o espuelas. Únicamente el mansero, por la naturaleza de su trabajo, podía utilizar estos instrumentos.

“El capataz de la tropa de Gough, un criollo –creo que era de San Juan– de apellido Gómez, era notable por sus conocimientos de animales y sus pronósticos del tiempo. Todas las noches, antes de acostarse, estudiaba el cielo y luego daba órdenes para el día siguiente. Decía, por ejemplo: “Mañana atamos antes de aclarar para salir con la primera luz, porque a media mañana va a haber viento fuerte, de tal o cual dirección, para que no nos agarre subiendo tal o cual cuesta”. O: “Mañana hacemos una tirada de tantas leguas, para llegar en el día a tal o cual parte, no se come al medio día, se cambia la mulada nada más, si no nos agarra la lluvia en tal o cual hondonada”. O: “Mañana hacemos medio día solamente, para descansar los animales para tal o cual subida”. Cada vez que yo acampaba junto a la tropa le pedía que me enseñara o me mostrara su sabiduría, pero su única contestación era “y... se ve en el cielo”. En la huella era un hombre infatigable, iba y venía continuamente a lo largo de la tropa, vigilando la carga, los carros y los animales. Hablaba poco. No se le escapaba ningún detalle de importancia para la buena marcha de la tropa. El fin de este hombre fue trágico. Durante algunos días, la gente en la huella lo notaba algo raro y un día desapareció a pie. Que yo sepa, nunca más fue visto, ni vivo ni muerto.

“La tropa que seguía en tamaño y en organización era de un norteamericano de nombre Juan Crockett. Este usaba solamente mulas altas de pelaje oscuro. Las mulas de Gough eran de menor alzada y de colores variados. En las tropas se elegía para cada carro animales parejos en tamaño, para obviar la necesidad de alterar correaje en los aperos. Las mulas de Crockett no sólo eran inconfundibles por su tamaño y pelo, sino también porque cada una tenía remachada alrededor del pescuezo una cadena en forma de collar.

“Ni en el dobladero de Trelew ni en lugar alguno de la huella había alambrado o corral donde encerrar las mulas para atraparlas. El proceder era el siguiente: los manseros arreaban los animales cerca de los carros y los mantenían en rodeo mientras cada carrero agarraba los suyos. La cadena en el pescuezo de las mulas de Crockett facilitaba esta tarea. Cada carrero usaba un alambre grueso, largo, con un gancho en la punta, con el cual enganchaba la cadena. La tropa de Gough utilizaba otro sistema. Mientras los manseros mantenían el rodeo, los carreros entraban entre los animales, munidos de un bozal, un poncho o simplemente una bolsa. Este (poncho o bolsa) lo tiraban para que cayera encima del animal, que al sentir el peso sobre cualquier parte de su cuerpo quedaba quieto para recibir el bozal. Era de admirar la ligereza con que se ensillaba, ataba, y se ponía en marcha una tropa bien organizada. Cada carrero conocía sus mulas y su posición de enganche al carro; también lo sabían las mulas que, a veces, caminaban solas hasta el carro para ocupar su lugar de enganche. Cuando se ataban antes de aclarar el día, era cuando se apreciaba el conocimiento de los animales que tenía el capataz Gómez. Parado en medio del rodeo distinguía los animales de cada carro y se los indicaba al carrero, quien no los hallaba por la poca luz.

“En las subidas grandes, cada carrero, con algunas de sus mulas, ayudaba a otro. Así se repartía el esfuerzo extra y también se perdía menos tiempo. Cuando las bajadas eran muy pendientes, además de los frenos se ataba una o dos mulas a la culata del carro, para tirar para atrás. A éstas se las llamaba culateras.

“He dicho antes que no había visto ningún instrumento musical en las tropas. Debo retractarme, pues en casi todas las tropas el huellero o puntero, como se llamaba al carrero del primer carro, llevaba una corneta. Esta se tocaba cuando se acercaba al dobladero, ya fuera al medio día para descansar y cambiar de mulas o para hacer noche. Las mulas, que venían aflojando por cansancio después de cuatro o cinco horas de continuo tirar, pues no habiendo trastornos no se hacían más paradas que la del medio día, recobraban bríos y apretaban el paso al oír las notas que les anunciaban el descanso.

“Entre la travesía entre el Valle Superior del Río Chubut y Las Plumas, donde la huella era apartada del río, las tropas paraban durante un día entre Campamento Villegas y Las Chapas para mandar la mulada al río a beber. Muy cerca de ese lugar, se está levantando el Dique Ameghino. En esta travesía tampoco había pasto, y los animales comían las chauchas de los algarrobillos y alguno que otro bocado de, para ellas, matas comestibles.

“Siempre era un momento de diversión cuando una tropa pasaba a otra acampada, yendo en la misma dirección. Y si esto sucedía estando ambas en marcha, era un acontecimiento para celebrar con gritos y burlas de toda índole. A esto se lo llamaba “yantar” al otro.

“He hablado tanto de mulas, que da la impresión que la Patagonia fue hecha a pura mula (perdónenme el mal chiste). Pero si hay un animal que merece ser recordado con un monumento, en un escudo o en una estampilla de correo, por sus servicios a la patria, es sin duda la humilde mula.”

El turismo aventura del siglo XIX (Epígrafes Anchorena, Mac Williams, primer arreo)

Hacia el fin de la década de 1890, un joven súbdito británico pasó unos años recorriendo la Patagonia a caballo. Poco después, en 1901, reunió sus conocimientos en un libro con recomendaciones para quienes se atrevieran a repetir la experiencia. El explorador se llamaba William Orr Campbell y tenía menos de 24 años; su libro es un verdadero precursor de las populares guías para viajeros de nuestros días.

Este 'gringo loco' vivió innumerables aventuras, viajando sin más compañía que sus caballos y cazando su almuerzo de todos los días. Algunas veces debió confiar en el instinto de sus cabalgaduras para no perecer de sed, y otras utilizarlas para vadear ríos caudalosos. Y, como veremos más adelante, hasta debió ocuparse de dar respetuoso entierro a los restos de otro viajero solitario que lo había precedido en sus andanzas por el desierto.

Durante el verano de 2003, en Playa Unión, tuvimos la oportunidad de conocer a un grupo de tres muchachos ingleses que acababan de atravesar a caballo la provincia del Chubut, desde el Valle 16 de Octubre en la cordillera hasta Rawson, en la costa. Hicieron más de 600 km por una ruta similar a la que los Rifleros de Fontana tomaron en 1885, aunque en forma inversa: partieron desde Trevelin con rumbo a Gualjaina y luego hacia el mar. Se trataba de dos hermanos y un amigo; los dos primeros, bisnietos de W.O. Campbell, se llaman Oliver (Ollie) y Julian (Jules) Campbell. El amigo es Harry Glass. Los tres, embarcados en la aventura de reincidir en el derrotero del bisabuelo. Y en hacer un video moderno para la TV británica, combinando lo histórico con la informalidad y diversión de un "reality show" de los de ahora. Nos contaron que habían publicado la guía de su bisabuelo en Internet (www.throughpatagonia.co.uk), de cuyo rico contenido extractamos unos pocos -poquísimos- párrafos.

Quizás --comenzando por el final-- resulte importante aquí transmitir la versatilidad que W.O. Campbell le quiso imprimir a su obra. Demostrando que su visión no se reducía a la de un simple explorador, nuestro héroe cierra el texto de su libro de esta manera:

"Si el hombre de temperamento casero que lee este libro sentado al lado de un confortable fuego en su hogar, solamente importunado por el repiquetear de las gotas de lluvia sobre su ventana, ha sido capaz de concebir una imagen del gran continente que se dilata en su intacta soledad lejos del fragor y el tráfico de la gran ciudad, y de ponerse por una corta hora en el lugar de este trotamundos, con todos sus éxitos y desilusiones, y puede sentir en su interior la sorda tensión de la ansiedad o el rápido suspiro del alivio; si estas cosas resultan así evocadas, entonces pienso que este libro no ha sido escrito en vano."

Al principio de su guía, cuando se refiere a la "etiqueta" que es conveniente observar en el momento de acercarse a un toldo tehuelche, dice Campbell:

"...y se encontrará esta hospitalidad también entre las tribus indígenas, quienes, aunque de una disposición callada y taciturna por naturaleza, demostrarán al extranjero la más grande hospitalidad. Existen, sin embargo, formalidades a observar cuando uno entra a un toldo o toldería. Me acuerdo de una vez que llegamos a caballo con un amigo recién llegado de Inglaterra que, sin saber que su comportamiento resultaba ofensivo, bajó de su caballo de un salto y le dio un apretón de manos a todo el mundo, mientras hablaba hasta por los codos y convidaba tabaco a los estupefactos indios. Sucedió que yo conocía al cacique, por lo que pude explicarle que mi amigo ignoraba sus costumbres, causándome placer comprobar que éste tomó todo el asunto con buen humor."

"La manera correcta y amable es cabalgar hasta la entrada, pero bajo ninguna circunstancia desmontar antes de que uno sea invitado a hacerlo. El anfitrión luego se sentará, indicando a su visita que haga lo mismo, todo este tiempo transcurrido en un silencio total hasta que comienza la rueda del mate que, dicho sea de paso, no debe ser rechazado; ése es el momento en que comenzará la conversación y el tabaco será gratamente aceptado. No es necesario, como sucede en otros países, dejar el rifle y el revólver afuera antes de entrar; ni tampoco es inteligente hacerlo, ya que una pelea puede comenzar repentinamente entre ellos, momento en el que siempre es bueno tener las armas a mano."

Sus consejos en cuanto al equipo de 'última tecnología' eran de este tipo:

"Una montura será, desde ya, la primera necesidad del viajero. Ella se transformará en su casa, su cama y su portaequipajes; por ello no debe ahorrarse ningún esfuerzo en la selección de este factor fundamental. Cualquier idea de llevar una montura inglesa común debe descartarse, ya que en primer lugar no se adaptará a las formas del caballo que se tendrá que usar, y, más importante aún, no sirve para llevar nada que se parezca a una cama. La alternativa es el recado, la montura que usan los nativos del país. Este realmente cumple con todos los propósitos, y consiste de dos rollos de cuero que van uno a cada lado del espinazo del caballo. Ellos se aseguran con una cincha ancha, la que es atada mediante un nudo corredizo que permite un gran ajuste si es necesario. Encima, se colocan las mantas que conforman el asiento, que deben ser lo más livianas posible, pero confortables y abrigadas. Un quillango, o manta de piel, una matra (que se lleva mejor bajo la montura), para acostarse a la noche y un poncho grueso, o manta con un agujero en el medio para permitir el paso de la cabeza, es todo lo necesario. Una loneta impermeable es un lujo, ya que el suelo muchas veces está empapado y casi nunca se llevan carpas en la Patagonia, debido al fuerte viento."

Luego Campbell destaca la importancia de llevar siempre el abrigo en el caballo que se monta y nunca en otro caballo "pilchero", recordando cómo debió una vez sacrificar con tres tiros al animal que llevaba estas cosas, el que se había desbarrancado, con la última luz del día, hacia el fondo de una grieta casi inaccesible en plena cordillera. La oscuridad le obligó entonces a pasar la noche sin abrigo, despierto y caminando sobre la nieve para no congelarse, hasta que la luz del nuevo día le permitió bajar a recuperar sus mantas donde estaba el pobre animal.

Más tarde enumera las provisiones que es necesario llevar, entre ellas la yerba:

"Esta yerba, o té paraguayo, se toma en toda la República, pero en ningún lugar resulta tan preciosa como cuando se está de viaje. Para el viajero el mate es tanto carne como bebida, sirviendo como un tónico cuando se encuentra agotado, y también como un sedante contra los agujonazos del hambre."

Y aquí sigue una buena muestra del estilo literario que utiliza Campbell en sus recomendaciones, seguramente con un ojo puesto en aquél lector apoltronado junto al fuego, una tarde lluviosa en Inglaterra:

"Sin intenciones de asustar al explorador en ciernes, pero para mostrar cuán importante es asegurarse que los caballos estén bien atados por las noches, quisiera mencionar que una vez me encontraba marchando al pie de los Andes cuando el vaso de mi caballo golpeó un objeto que traqueteó ominosamente. Desmonté para examinar de qué se trataba, y encontré un esqueleto humano atravesado en mi camino. Esto en sí no era una vista infrecuente, pero pude ver por la forma del cráneo que no se trataba de un indio el que había muerto en estas soledades. Unos pocos metros más lejos se hallaba el esqueleto de un caballo, el cual descubrí, al examinarlo, tenía una pata rota por un par de bolas, las que se encontraban tiradas cerca de allí. A partir de estos pocos puntos triviales no era difícil adivinar la horrible escena que había tenido lugar tal vez muchos años antes.

"Uno podía imaginarse un hombre vagando solo en estas inmensidades, quien quizás por descuido en atar bien su yegua madrina durante la noche perdió sus caballos. Probablemente persiguió su tropilla a pie todo un día, hasta que pudo acercarse a unos veinte metros de sus animales. Impetuosamente, debe haber tomado sus boleadoras y con unos pocos, cortos, y precisos golpes de muñeca, las habrá enviado silbando por el aire como tantas veces había hecho antes, pero nunca, quizás, con una cuestión tan crucial en juego. Tampoco, aparentemente, fue mala su puntería, y debe haber visto con alegría los nudos fatales atándose alrededor de las patas del caballo, deteniéndolo. Pero cuando descubrió que las pesadas bolas de plomo habían --como a veces lo hacen-- quebrado la pata del caballo, debe haber comprendido que, solo y a pie en esa tierra desierta, nada salvo un milagro podría salvarlo. No resultaba difícil imaginar sus frenéticos merodeos, ni tampoco como, finalmente, volvió junto a su caballo herido y allí, solo y sin ayuda, comenzó un viaje del que ningún hombre ha vuelto aún para señalar el camino. Conseguí cavar una tumba superficial y darle alguna clase de funeral a los restos que había encontrado, y montando mi caballo seguí mi viaje, contento de alejarme de esa escena deprimente; pero aún recuerdo el cuidado con que aseguré mis caballos esa noche y muchas de las que le siguieron."

Excursión a la Patagonia y a los Andes

En el año 1902 realizaron una excursión por la Patagonia, los señores Aarón Anchorena, Esteban Lavallol, Carlos Lamarca y un grupo de acompañantes guiados por George Hammond, natural de las Islas Malvinas. Anchorena publicó un álbum fotográfico acompañado de una memoria, algunos de cuyas citas son igualmente elocuentes:

“Toda la parte irrigable del valle (del río Chubut) es sumamente fértil y su principal producto el trigo, que es superior en calidad a los demás de la República”

“Por lo general acampábamos entre sauces a orillas del río, adonde abundan las truchas”

“En un paraje conocido por Carro Roto, habita en un chalet estilo noruego el naturalista suizo señor Delessert; dedicado por completo al reposo y al estudio de las ciencias naturales”

“En las altas barrancas que cierran el valle del río Paso de Indios, cazamos el primer puma”

“Los guanacos rondan en tropillas de mil y más juntos”

“Pasando por el sendero que lleva a la laguna del Cronómetro, llegamos a los famosos lavaderos de oro del Río Corintos, abandonados ya, pues los resultados obtenidos han sido al parecer desastrosos. Se tuvo la idea de un nuevo Khondyke y la gold fever fue tal que alcanzó a contagiar a los pacíficos colonos de 16 de Octubre, quienes se agregaron a los infortunados buscadores de oro, desatendiendo sus haciendas y sementeras”

A sacarse el sombrero

Bajar a Las Plumas y cruzar el río

La bajada desde el Alto de las Plumas hasta Las Plumas es tan abrupta y complicada que siempre resultó una complicación tanto para los que iban a caballo, como para los primeros carros y automóviles que pasaban por este sitio y finalmente para el tren que nunca pudo bajar del Alto.

La traza actual del camino no coincide con la original, que se internaba en un cañadón a lo largo de 10 km al que pudimos acceder fácilmente luego de consultar a los amables vecinos de este pintoresco pueblito patagónico, ubicado en la margen norte del río Chubut.

Uno de los primeros automovilistas que lo atravesó, dejó escrita una descripción que nos había impactado, motivándonos a conocer ese lugar. Después de hacer las averiguaciones del caso frente al mostrador de un pintoresco bar del pueblo de Las Plumas, caminamos hacia el Este en dirección al Alto, para comprobar el testimonio de Enrique Shrewsbury:

“Sus paredes de roca eran más altas a medida que se iba bajando. Era en partes tan angosto que el camino daba paso a un solo vehículo. Serpenteaba continuamente y algunas de sus curvas eran tan cerradas que parecía un callejón sin salida, hasta llegar casi al paredón, que en apariencia cerraba el paso. La acústica también era notable. Al entrar un auto en cualquiera de sus puntas, se oía claramente el retumbar en la otra. Quien ha atravesado este cañadón en una noche de luna clara nunca lo olvidará. La luna suavizaba todos los contornos y la luz y sombra hacía de ella un lugar encantado. Un corredor largo lleno de curvas, con puertas que se abren, por arte de magia, al aproximarse el viajero, dejando entrever lejanos patios alumbrados o algún lugar apropiado para el aquelarre.”

Cuando al fin encontramos el cañadón, estuvimos casi dos horas caminando por él, sin más compañía que el de una pequeña culebra que nos dio un buen susto. Sencillamente nos parecía increíble que un auto pudiera transitar por allí ahora; ni que hablar de pensar que lo había hecho en el año 1916. Estábamos caminando en el lecho de un arroyo seco que sirvió de camino natural hacia el río. Sentimos una gran emoción.

Una balsa cruzó por años los automóviles y alguno que otro carruaje o carro liviano hasta la otra orilla del río. Las tropas de carros cruzaban por un vado aguas abajo, un poco retirado de la balsa. Con los años, en la década del '30, se construyó el primer puente sobre el río. Ahora el viajero cruza, generalmente sin siquiera advertir que lo está cruzando.

Jack Lewis

Saliendo de Las Plumas hacia el oeste, nos detuvimos frente a una sencilla tumba ubicada a la altura del km 224 de la ruta nacional 25. Allí descansan desde 1916 los restos de Jack Lewis (Yaky Lui pronunciaban su nombre los pobladores del lugar), dentro de un ataúd construido con las maderas del piso de una camioneta Studebaker.

Todos los testimonios recogidos acerca de este “galés solterón, pastor de ovejas” fueron coincidentes: se trataba de un hombre servicial y trabajador. En Trelew realizó diversos trabajos en el interior de la capilla Tabernacl. Posteriormente ocupó un campo ubicado justo frente al sitio donde hoy está su sepultura; allí supo tener una quinta y un jardín al lado del río, además de un rebaño de unas dos mil ovejas que perdió en una creciente del río. Era además un buen lector. Leía hasta altas horas de la noche, a la luz de un candil.

Todo el paraje era conocido con el nombre de Jack Lewis y allí funcionó también un boliche durante algunos años. El establecimiento actual, en el cual encontramos trabajando con entusiasmo a su dueño actual, se llama Casa Quemada en alusión al desaparecido boliche.

Entre los que recordaron afectuosamente a Lewis a lo largo de nuestro viaje, están los hijos de dos personas que, alrededor de 1910, trabajaron junto a él, compartiendo el cuidado de su ganado. Uno de ellos, el señor Saúl Luque que consiguió su primer trabajo con Lewis, antes de seguir su propio rumbo al oeste por Languiño, Esquel y Tecka. También trabajó con Lewis el señor Tolosa, antes de poblar su propio campo de Cañadón Carbón, cuyos descendientes viven todavía allí.

También Enrique Shrewsbury menciona en su memoria a Jackie Lewis, explicando que, justamente a partir de ese sitio, comenzaba lo que en esa época se denominaba el "camino de afuera", una senda que se alejaba del "camino de la costa" junto al río, efectuando un desvío hacia el sudoeste para luego empalmar con la ruta actual en el pueblo de Paso de Indios. Era usada casi exclusivamente por automovilistas, ya que en su trayecto no había agua, necesaria para que los animales de cualquier tropa puedan beber.

Apunta Shrewsbury: "Los automovilistas lo preferían, a pesar de que era más largo. Por él se viajaba más rápido y más cómodo porque siempre estaba en buen estado. En una parte, cerca de una laguna seca, había un pequeño y muy interesante bosque de árboles petrificados. Algunos tenían un diámetro de hasta 70 centímetros y un largo de hasta quince metros. No había ninguno en pie y lo que más me llamaba la atención, era que todos los troncos estaban acostados en perfecta línea normal, pero rotos en secciones de más o menos 60 u 80 centímetros de largo, como si se hubieran roto al caerse, ya petrificados. En todo este trayecto (Jackie Lewis-La Herrería) había un solo boliche conocido por El Sombrero, que estaba a 20 leguas (100 km) del valle del río.

Por la vieja ruta nacional 25

Conversamos en Trelew con Fermín Urtizberea, quien fue durante muchos años Juez de Paz en El Sombrero, zona a la que viaja permanentemente ya que posee un campo ubicado más al sur, camino a Sarmiento. Don Fermín describe con claridad el gran movimiento que había en esa zona hasta hace algunas décadas, por la que además de automóviles y colectivos, recuerda que pasaban también tropas de carros hacia y desde el sur, cruzando esta ruta hoy prácticamente olvidada.

Fue seguramente esa relativamente importante actividad comercial y ganadera, sumada a las dificultades que inicialmente ofrecía el camino de la costa del río para su consolidación, la que impulsó la idea de construir la primera traza de la ruta nacional 25 por El Sombrero, allá por la década del '30. La recorrimos íntegramente durante varias horas y llegamos hasta Paso de Indios, muy poco antes de llegar apenas si cruzamos un par de vehículos, que transitaban por las cercanías de esa localidad.

Varias cosas nos sorprendieron en este viaje. En primer lugar se trata de una ruta que atraviesa un paisaje variado, diferente y atractivo que, sin ofrecer la espectacularidad de la actual ruta nacional 25, resulta muy pintoresco, con numerosas subidas y bajadas que dan lugar a sucesivas apariciones de cerros de curiosas formas. Una vez superada la denominada Cuesta del Guanaco, se divisa por primera vez a los lejos, el famoso sombrero.

En segundo lugar, se trata de una ruta de traza ancha con un tipo de suelo gredoso que puede resultar muy pesado, ya que con facilidad acumula agua, nieve o barro. Aunque la ruta estaba muy bien mantenida y el sol nos acompañó casi todo el trayecto, el nuestro fue un lento y traqueteado viaje por huellas reseca que parecían transportarnos por el túnel del tiempo.

Porque inevitablemente uno se interna en el pasado cuando empieza a ver los mojones y los carteles señalizadores que permanecen colocados igual que el primer día. Son grandiosos mojones de cemento que exhiben en su pulida superficie la vieja numeración de la ruta que originalmente nacía en la ciudad de Buenos Aires. Los carteles señalizadores, íntegramente realizados en madera, permanecen tan erguidos como el primer día en que fueron colocados, firmemente asegurados por postes rodeados de piedras, que los sostienen de los embates de viento. El viento no ha podido arrancar ningún cartel pero borró todas las señales. Y aunque sólo el pálido amarillo de los fondos resista casi ridículamente, por alguna razón deseáramos que quedaran siempre así, para que cualquiera pueda experimentar esa alegría infantil con la que fuimos sorprendidos. Comprobando además que ni la persistencia del viento patagónico es tan violenta en la ruta como la que a veces, inexplicablemente, exhibe el hombre que destruye las señales.

La ruta de la ginebra

Como ya hemos visto, quienes incluso desde antes de la década del '30 viajaban en automóvil hacia la cordillera por la vieja ruta nacional N°25, abandonaban el río Chubut cerca de Las Plumas y no volvían a verlo hasta el regreso; evitaban así la que hoy es considerada la parte más pintoresca de la ruta, que era entonces simplemente la más accidentada. De modo que si bien los volantes se perdían el espectáculo de Los Altares, sorteaban Rocky Trip y diversas angosturas y accidentes considerados de difícil tránsito.

Luego de pasar por La Herrería (Paso de Indios) los vehículos empalmaban con la ruta actual, pasando -igual que hoy- por los parajes El Pajarito, Cajón de Ginebra Grande y Cajón de Ginebra Chico, hasta llegar a la Pampa de Agnia donde, además de la laguna de Agnia, estaba un famoso boliche que durante mucho tiempo atendió don Pedro Meschio. Desde allí se abrían tres huellas: una hacia el sud rumbo a José de San Martín (actual ruta provincial N° 63, de ripio), otra rumbo al oeste hacia Tecka (actual ruta provincial N° 62, pavimentada) y otra que se dirigía hacia Colán Conhué, por donde sigue pasando actualmente la ruta nacional 25, de ripio. Por ella seguimos.

Se trata, paradójicamente, de una ruta mucho más amigable en invierno que la ruta pavimentada actual a Tecka, de pendientes más suaves y menos "nevadora", como suele decirse, a excepción de un solo tramo conocido como la "cuesta del paisano". Muchos pobladores se preguntan todavía cómo fue posible que se pavimentara la ruta provincial 62 en lugar de la ruta nacional 25 ya que su calzada resulta tan peligrosa para los que la transitan en invierno, como inconveniente para quienes quedaron marginados de sus beneficios. Son decisiones difíciles de tomar ya que, como suele suceder en estos casos, le cambian la vida a mucha gente. A nosotros nos conformó la explicación que dice que, al momento de pavimentar el tramo Pampa de Agnia-Esquel, ya estaba asegurada la pavimentación de la Ruta Nacional N 40 hasta Tecka; por eso y, a fin de cerrar el famoso triángulo vial del Chubut, la decisión de pavimentar la ruta provincial 62, era correcta por resultar más rápida y económica. Pero entendemos que algunos sugieran todavía que se trató de beneficiar a una Estancia en particular o que quien adoptó la decisión lo hizo después de beber una de las botellas que se cayeron de esos famosos cajones de ginebra.

Hacia Colán Conhué, entre pocitos, mallines y recuerdos

Llegamos pronto a un paraje denominado Cañadón Pelado, desde donde sale a la izquierda una antigua senda de tropas de carros que conducía a Pocitos de Quichaura y luego a Tecka. La recorrimos apartándonos un poco de la ruta nacional y pronto llegamos a un antiguo establecimiento rural donde, para nuestra sorpresa, nos encontramos con amigos.

Ana María Escoin fue una amiga buenísima que siempre nos había interesado a Jorge y a mí acerca de su historia familiar. Esa tarde encontramos a su prima y a su tía en uno de los campos familiares que nunca habíamos visitado. Fue como si alguien nos hubiese enviado allí para cumplir con un deseo póstumo. No sabíamos que esa misma noche al regresar a Esquel, nos despediríamos de Ana –muy enferma desde hacía tiempo- para siempre.

Esa tarde conversamos a gusto con integrantes de la familia Escoin, cuyo abuelo llegó como prisionero de guerra desde España a la Argentina en 1914. Pronto se trasladó al Chubut, donde se casó con una joven viuda alemana de apellido Brand que, después de haber visto morir a su esposo y a su hijo en Punta Arenas, había llegado misteriosamente a Gaiman con una hija.

Tiempo después el nuevo matrimonio decidió ir al oeste con sus hijos y sus pertenencias cargados en un carro; rompieron un eje del mismo durante una fuerte nevada y sus hijos estuvieron a punto de morir de frío. Obligados a interrumpir el viaje, encontraron un campo que tenía manantiales de agua y decidieron poblarlo. Sus descendientes tratan todavía de reconstruir la dura historia inicial de los abuelos que ellos prefirieron dejar atrás para emprender una nueva vida, con el espíritu de los pioneros.

Doña XXX nos habló con afecto de sus vecinos de ayer en el campo, que fueron para ellas como una extensión de su propia familia: los Torres, los Meschio (Don Pedro tuvo un memorable boliche en Pampa de Agnia, los Rádice (más conocido como el rubio Carro Roto) y tantos otros que encontramos en diferentes partes de nuestro trayecto.

Sus nietos nos llevaron hasta el denominado mallín redondo, un sitio muy especial donde en invierno se alimentaban cientos de mulas usadas por las tropas de carros. Por último visitamos los ojos de agua que dan nombre al paraje Pocitos de Quichaura.

Regresamos a la ruta nacional 25, desde donde seguimos en dirección oeste, pasando frente a Mallín Blanco, un campo de la familia Gough. Un poco más adelante, al cruzar el acceso a Colonia Epulef -una reserva aborígen creada en 1923- recordé mi permanencia de un mes en ese lugar como parte de un grupo de estudiantes universitarios. Con ellos visité la zona por primera vez, dentro del marco de una experiencia de trabajo voluntario, poco antes de radicarme en Esquel. Habían pasado nada más que veinte años y en unos minutos todo desfiló por mi memoria.

Enseguida recordé a las primeras dos personas que conocí en 1983, a poco de llegar a Esquel en el inolvidable y ahora resucitado tren de trocha angosta más conocido como La Trochita. Una mañana de enero, junto a mi amigo Arnoldo Díaz, visitamos a los ingenieros Ariel Hughes y Carlos “Teddy” Lloyd que trabajaban en el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA).

Salimos muy entusiasmados de la entrevista y comentamos con Arnoldo lo “gauchitos” que habían resultado los “ingleses” que nos atendieron. Para agregar un poco preocupados –dentro de nuestra inocente pero absoluta ignorancia de porteños recién llegados– que “los ingleses están en todos lados”. Apenas habían transcurrido meses de la Guerra de Malvinas.

Mientras Jorge fotografiaba ahora ovejas en el mallín blanco y Duggie buscaba aves con su largavista, yo pensaba en esa tremenda ironía que representaba el hecho de haber pasado casi veinte años dentro del sistema educativo público, sin haber aprendido nada acerca de la historia de la colonización de la Patagonia, una región que representa un tercio del país de los argentinos.

Seguimos hasta Colán Conhué, que muchos conocen con el nombre de Languineo, voz araucana que significa “lugar del muerto” en referencia a una tremenda batalla que tuvo lugar a mediados de siglo XIX entre los tehuelches originarios y los araucanos que, perseguidos en Chile, ingresaron desde el oeste al actual territorio argentino. Dura y tergiversada historia la de estos pueblos olvidados, que alguna vez advirtieron que “había lugar para todos” sin ser escuchados, excepción hecha –como ya se vio– de los galeses.

En Colán Conhué, nos recibió con alegría don Manuel Daut, Presidente de la Comuna Rural, que veinte años atrás solía recibirnos con su acostumbrada hospitalidad en un viejísimo boliche de campo hoy cerrado donde ahora, como Presidente de la Comuna Rural, se propone instalar allí un Museo, conciente del valor histórico que el sitio representa. Es que, antes que suyo, el viejo boliche perteneció a don Ildefonso Cabada, que llegó a la zona como empleado del legendario Agustín Pujol. Y este es el único de todos los boliches de campo de su larga cadena que aún sobrevive, puesto que los ubicados en Telsen, Gastre y Súnica desaparecieron.

La familia Cabada, además de facilitarnos algunas fotos antiguas, nos contó una interesante e insólita anécdota que tuvo lugar en esta zona. Don Ildefonso recibió un día a Gregorio de Laferrere, hijo del famoso escritor, quien, al parecer por alguna cuestión de amoríos, dejó Buenos Aires para trabajar por un buen tiempo como despachante en ese boliche. Su hija Marcela, esposa del actual Gobernador del Chubut José Luis Lizurume, dejando bien aclarado que por su edad no llegó a conocerlo, cuenta que el muchacho solía escribir, por falta de papel, versos muy ocurrentes en las sangrías de los diarios viejos que su padre solía guardar y, de vez en cuando, recitar a los visitantes.

Manuel nos presta nafta porque hemos andado más de lo previsto y nos damos cuenta que podemos tener problemas. Nos pasa datos de todo tipo con un entusiasmo que nos compromete a regresar a esta zona de la que nos vamos sintiendo que, de a poco, empieza a recuperarse junto con el precio de la lana que se mantuvo tan bajo durante casi quince años. Y siempre es bueno partir con esperanza.

Seguimos viaje por la ruta nacional 25, bajando por la “Cuesta del Paisano” hasta llegar a la denominada “Pampa de Allefeld”, ubicada sobre el valle del río Gualjaina, cerca de Arroyo Pescado. La vista de este valle cuando se desciende desde la parte alta de la ruta, es fantástica. Recordemos que por este valle pasaron los rifleros en 1885. A principios de siglo pasado, una traza más antigua de la ruta actual pasaba por el medio de la naciente Estancia La Elvira, fundada por Carlos Von Allefeld, descendiente de algún noble y hasta los años '20 existía una especie de alojamiento para pasajeros del que hoy solo queda una tapera.

Hablamos en Esquel con el señor Griffiths, quien mucho después fue encargado del establecimiento y él nos explicó que "a Von Allefeld y a un capitán, les habían dado una concesión por Neuquén o Río Negro, un lugar grande para poblar y como anduvo mal con el socio le vendió su parte y se vino para acá comprando varios lotes que sumaban unas 50.000 has. de las que finalmente se quedó con 26.000. Von Alhefeld se había casado y tuvo dos hijos Elvira y Carlos. El viejo Von Alhefeld falleció en 1919, justo cuando yo nací. Conoci a su hijo Carlos que falleció en Bs.As. donde anteriormente había tenido un accidente muy feo. Su hermana Elvira se había ido a Inglaterra a la edad de quince años para estudiar y luego se casó allá con el cónsul británico en San Remo de apellido Golla. Ella nunca más volvió aquí.

"Yo me hice cargo del campo en junio del '62, después que falleció Carlos, aunque el nuevo heredero, el hijo de Elvira, vino a verlo recién seis años después y luego una más, en total dos veces en 26 años. Heredaron todo estando en Europa y la administraban desde allá. También tenían una propiedad en San Remo -la casa del cónsul británico y de Elvira- un caserón con pileta de natación que convirtieron en un residencial y que fue atendido por una señora hasta que se vendió hace poco. Golla me dijo un día: si vos dejás de atenderme el campo, vamos a venderlo, y a los dos años se lo vendió a una gente de Comodoro, Eduardo Morales. Mire cómo son las cosas, a los dos años murió Carlos Golla y al poco tiempo también murió Morales de un ataque; después de un partido de rugby se subió a un colectivo y se quedó dormido para siempre."

Una tarde radiante de invierno, fuimos muy bien recibidos en La Elvira por uno de sus dueños actuales, el señor Bleder de Comodoro Rivadavia. Jorge y Duggy recorrieron las renovadas instalaciones, mientras Javier (uno de los bisnietos del bauqueano Evans), Alejandro (el hijo menor de Jorge) y yo leíamos libros y correspondencia de hace casi un siglo, indagando la historia de este establecimiento que, casi noventa años después de su creación, y con mucho trabajo, pareciera renacer. Llegamos hasta allí buscando el alojamiento del que tanto nos hablara don Alfredo Austin en Esquel y nos llevamos la historia de una estancia patagónica emparentada -alguna vez- con la nobleza.

Por la picada de Crockett

Yanquis en Patagonia

Decenas de ellos vinieron a la Patagonia Argentina a finales de siglo XIX y principios del siglo XX, alentados por la activa promoción con la que los hermanos George y Ralph Newbery –de profesión dentistas- entusiasmaron a tantos compatriotas suyos en los Estados Unidos de Norteamérica, hablándoles de la excelentes oportunidades que guardaban los campos vacíos del lejano sur argentino.

Ralph había combatido en su país junto al Ejército de la Unión, siendo condecorado por su participación en la batalla de Gettysburg. Según una excelente novela recientemente publicada, ya en Argentina Ralph se hizo muy amigo de José Hernández, cuya obra Martín Fierro hizo leer al mayor de sus hijos varones, Jorge Newbery, padre de la aviación argentina.

Los Newbery atendieron en su consultorio de la Capital Federal a las más granadas bocas de la sociedad porteña de la generación del ochenta, con cuyo aliento pudieron luego acceder a diversas concesiones de tierras en la zona de Nahuel Huapi. Intentaron conformar una colonia norteamericana solicitando extensiones de 625 has para cada colono procurando ocupar una franja ubicada al oeste de las 300 leguas ya habían sido concedidas a una sola compañía inglesa. Y finalmente se instalaron en la Patagonia donde poblaron su campos iniciando además el negocio del tráfico de hacienda a Chile.

Algunos de los norteamericanos que llegaron silenciosamente hasta aquí eran ya muy famosos, como los integrantes del célebre trío de Butch Cassidy que vivieron muy tranquilos en Cholila entre 1901 y 1905, hasta que finalmente resultaron alcanzados por la carga de su pasado bandolero, que los reclamaba por el mundo entero “vivos o muertos”.

Otro personaje, por cierto más virtuoso que los anteriores, que sin alcanzar la leyenda de ellos se hizo igualmente muy famoso, fue el pintoresco texano Martín Sheffield, quien decía haber sido sheriff en su país antes de iniciar su actividad vaquera en Nahuel Huapi. De allí pasó a atender un boliche en Tecka, donde además de vender bebidas y provisiones, comenzó a buscar oro en los ríos.

Amigo de los indios, se casó con una tehuelche y, aunque siempre tuvo una vida bohemia y aventurera, sacudió al mundo científico de la época cuando en 1922 anunció el hallazgo de un plesiosaurio vivo junto al Lago Epuyén que todavía no fue encontrado. Como la mayoría de los vaqueros que llegaban a la Patagonia, sobresalía por su fantástica puntería y por su habilidad con el lazo. Murió buscando oro en las nacientes del río Chubut. Dejó once hijos, cuyos descendientes viven todavía en la zona.

Mucho menos conocido que todos ellos es John Crockett, un norteamericano emprendedor que también había nacido en la vaquera Texas, Estados Unidos de Norteamérica, en 1859. Algunas informaciones indican que cursó estudios de ingeniería y que, hacia la última década del siglo, junto con un amigo más joven, Jarred August Jones, cedió como muchos otros de sus compatriotas, a la tentación de probar suerte en América del Sur.

Se habían conocido trabajando en el tráfico de hacienda, cuando Jarred compraba caballos en Texas y los vendía en Florida. Después de pasar por varios países latinoamericanos, juntos se dirigieron a Chile donde en 1895 John se casó con Elisa Walters con quien tuvo una hija llamada Alice Blanc Crockett, que nació en Santiago de Chile en 1899.

Más tarde consiguieron trabajo en Neuquén en la estancia Curumalal, propiedad de una compañía británica. Allí se vincularon con Ralph Newbery y entre los tres formaron una sociedad para exportar ganado en pie a Chile. Jarred estaba encargado de conducir los arreos utilizando los pasos de la cordillera del Neuquén y pronto se familiarizó con la geografía y los hombres de nuestra tierra. Algo parecido sucedió con Crockett que además había empezado a viajar hacia el Este.

Un día los negocios comenzaron a andar mal y Jarred decidió instalarse por su cuenta en Nahuel Huapi, mientras que Crockett organizó dos importantes tropas propias que atravesaban regularmente el Territorio del Chubut (ver pag. XX). Explotó además un lavadero de oro en el río Corinto, en la cordillera y para 1909 se radicó en Trelew, donde instaló un Matadero Modelo que abasteció las carnicerías de Puerto Madryn, Trelew y Rawson.

Dueño de una gran capacidad de observación, con mulas, rastrones y palas de buey construyó un camino alejado de la tradicional ruta que bordeaba el río Chubut, acortando así las distancias y reduciendo a la mitad el tiempo que se necesitaba para llegar desde la costa hasta la cordillera. A esa ruta, hoy provincial N° 40, se la conoce todavía como "La picada de Crockett" que hemos recorrido como parte de este trabajo.

Según el testimonio que dejó el señor Bruno Bruni quien llegó a tratarlo personalmente, "Crockett era un hombre muy inteligente, un artista con el lazo y muy conocedor de todas las tareas del campo. En el valle no había un hombre que utilizara el revólver como él. Don Juan no daba un tranco sin sacarle provecho. Pensaba muy bien las cosas. En 1914 trajo mulas desde Mendoza, para construir un canal en el valle. Los arrieros eran también mendocinos. Ese canal terminaba con un desnivel de siete metros; colocó una turbina y elevó el agua hasta la primera terraza del río, donde cultivó 300 hectáreas de alfalfa, trigo y cebada. Esa turbina, mediante un juego de poleas, ponía en funcionamiento un aserradero y las máquinas de la carpintería y herrería. Introdujo el cultivo de la remolacha forrajera, logrando un buen rendimiento para esos años; crió cerdos que, faenados, vendía hasta en Punta Arenas (Chile). También se dedicó a la apicultura y en unas instalaciones muy particulares logró utilizar la energía solar para sacar miel de los panales, y en algunos años llegó a tener más de 500 colmenas".

Administró la Estancia Madryn hacia 1915, etapa en la cual sufrió un accidente cuando una granada lanzada al mar por buques de guerra en sus ejercicios hizo explosión en su casa de ese puerto y lo hirió gravemente. Se trataba de municiones que quedaban tiradas en la playa y que algunos recogían. Un descuido hizo que el explosivo se cayera de una mesa, explotara y lo hiriera gravemente.

Crockett también construyó el terraplén para las vías férreas entre Trelew y Playa Unión y participó además activamente en el movimiento cultural del Chubut, habiendo sido socio fundador del Club Social de Trelew, que contaba con salones de baile, de lectura, billares y un elegante bar.

En la década del veinte obtuvo tierras al sur de la Colonia Galesa, cerca de Dolavon. Mantuvo siempre un espíritu inquieto e innovador, siendo el primero en introducir en la zona carneros de Raza Rambouillet. En otras oportunidades adquirió seis camiones con ruedas macizas en reemplazo de las tropas de mulas.

Fue un personaje singular. Falleció en 1938 en Buenos Aires donde vivía su hija. Aunque no quedaron descendientes suyos en la Patagonia, ha dejado una ruta de casi 300 kilómetros en constante uso, en plena meseta que mantiene su nombre, además de los rastros semiborrados

de aquel canal que él construyó con las mulas mendocinas y que le permitió, hace más de ochenta años, regar la terraza del Chubut.

Más allá de la admiración que su actividad pionera nos despierta, otros lo recuerdan además con especial afecto; como los descendientes de un hijo de Martín Sheffield que, distanciado de su padre, se instaló muy joven en la Colonia Galesa del Valle del Chubut, a la que llegó desde la cordillera como “marucho” de la tropa de Crockett. Y todos ellos nunca dejaron de agradecer la oportunidad que don Juan le dio.

El lejano sur

Fue exactamente el pasado 9 de julio –Día de la Independencia Nacional en la República Argentina- el día que elegimos con Jorge para recorrer esta ruta a fin de trasladarnos desde Esquel hasta Puerto Madryn. En cualquier año normal, la fecha hubiera sido de dudosa conveniencia para circular por una ruta invariablemente muy poco transitada, corriendo el riesgo de quedar encajados en la nieve o el barro.

Pero durante el tibio invierno del año 2003, eso no resultó ser un problema. No había nevado desde hace tiempo y el día se presentaba radiante, de modo que previamente a averiguar las condiciones del camino con Vialidad Provincial en Esquel, partimos por la ruta pavimentada rumbo a Paso de Indios, para tomar a pocos kilómetros de allí la ruta provincial N° 12 que conduce a Cerro Cándor y, a pocos kilómetros, tomar el desvío por paso Berwyn.

Pero antes nos detuvimos en un establecimiento llamado Doña Dilys que estaba a cargo de una descendiente de la familia Berwyn y de la familia Pichiñán. Llegamos a una sencilla construcción de adobe fuera de la cual un generador eólico daba fuerza a la única lámpara que iluminaba el ambiente donde nos recibió la dueña de casa, mientras amasaba tortas fritas junto a una hija. Nos mostró fotos antiguas muy buenas, lamentando haber regalado tantas o otros visitantes, y nos contó la historia de su familia por la que corre sangre galesa e indígena al mismo tiempo.

“Mi abuelo José Antonio Pichiñan (en realidad es su bisabuelo) fue de muchacho soldado de Rosas y después baqueano de Roca con la promesa de otorgarles veinte leguas. Ellos venían arriando la hacienda desde Azul. Cada dos años hacían un campamento y cada dos años seguían arriando, hasta que llegaron a la costa del río Chubut donde casi no había pobladores. Cuando mi abuelo Pichiñan llegó a esta zona, ya estaba mi abuelo Berwyn, que llamó a este lugar donde estamos ahora Gre y Nos, que significa piedra de noche en “galenso”, porque mi abuelo Enyon Berwyn llegó de noche acá. Mi abuelo Pichiñan se volvió a Buenos Aires y le avisó al Gobierno que habían encontrado campo para poblar. Cuando vinieron los de la oficina de Tierras a ver, le dieron veinte leguas de campo que llegan desde un poco más allá hasta el otro lado del río. Pero de a poco lo fueron perdiendo y ahora, aunque hay muchos Pichiñan, es muy poca la tierra que les ha quedado. Las tropas de carros pasaban por acá, la de Gaete, la de Velásquez y la de Torres, iban por esta ruta justo por esa arboleda que hizo mi papá ahí, señalando unos álamos. Y también decían que algún día iba a llegar el tren, pero nunca llegó. Se fue mi mamá, se fue mi papá, pero el tren nunca llegó.”

Finalmente cuando le preguntamos por la ruta de Crockett nos dijo como la gran mayoría de la gente que no la conocía, ya que estaba del otro lado de su campo. Pero al que sí conocía muy bien por las historias que le contaba su abuelo, era a Lucio Ramos Otero y Pío Quinto Vargas, éste último acusado de haber secuestrado al primero, integrante de una familia aristocrática de Buenos Aires. Luisa Reguera nos cuenta muy locuaz y segura estas historias retenidas desde hace casi un siglo en la memoria familiar.

“Solían pasar por acá. Eran amigos de mi abuelo aunque entre ellos dos estuvieran muy enfrentados. Una vez Otero llegó pidiéndole caballos para que pudiera seguir rumbo a Trelew. Mi abuelo le dio caballos y dejó que los de él se quedaran descansando y pastando aquí. Apenas se fue, la abuela le dijo que afuera en el leñero había un señor vestido de policía que preguntaba por él. Mi abuelo los hizo pasar. Era Pío Quinto Vargas que le explicó su versión de los hechos y le pidió también caballos para cambiar los suyos y seguir hasta su campo.

Mi abuelo lo charló y le prestó los caballos también. Al rato llegó la policía de verdad a quien tuvo que explicarle las visitas anteriores y prestarle los caballos para seguir a Pío Quinto Vargas. Y por acá anduvo también la bandolera inglesa. Dígame, nos dispara curiosa Luisa para nuestro asombro: ¿Usted sabe quien era el hombre que andaba con la bandolera inglesa cuando la mataron? Porque mi abuelo le avisó que pocos días antes habían estado preguntando por ella diciendo que tenían vía libre para matarla. Pero ella no le hizo caso y se fue con un hombre que nadie puede decirme quién era.

Le prometimos consultar sobre el tema a don Elías Chucair, quien publicó un espléndido relato que forma parte de un libro que lleva por nombre La bandolera inglesa y a Virginia Haurie que se ocupó también del tema en su magnífico libro Mujeres en tierras de hombres. Era una historia que siempre nos había impactado. Pero debemos confesar que al escuchar la pregunta de nuestra entrevistada -formulada con la frescura y la inocencia de quien vive alejado de la radio y la televisión y sólo habla de las cosas que ha visto o que le han contado- viajamos hacia el pasado en un instante. Al salir de esa casa para ingresar por fin en la picada de Crockett, sentimos que estábamos asistiendo a la filmación de una película del lejano sur.

Un viaje diferente

No puede decirse que la picada de Crockett sea un camino aconsejable para frecuentar. Salvo que uno tenga amigos en algunos de los campos de la zona que el mismo atraviesa, sería difícil encontrar buenas razones para recomendar a nuestros lectores este camino como trayecto alternativo a la ruta pavimentada.

Antes que eso, ya sea la relativa incomodidad que representa transitar por un camino de tierra que corre paralelamente a otro pavimentado ubicado a muy pocos kilómetros, el menor atractivo de los paisajes que recorre esta picada, la falta de agua y de nafta y los evidentes riesgos de circular por más de 350 km en completa soledad sin cruzar un solo vehículo, deberían ser razones suficientes para desaconsejarlo.

Y sin embargo, es imposible decir que no hemos disfrutado de su extraño encanto al cabo de la jornada que nos insumió finalmente su recorrido, de la sensación de atravesar una meseta interminable, de la impresión de no encontrar nada más en el camino que unos cuantos guardaganados y del descubrimiento de una extraña tapera construida de barro y piedra, desde cuyos ventanas y techos desaparecidos, pudimos imaginar el paso de las tropas del pionero norteamericano que abrió esta picada abandonada

La arena se arremolinaba sobre las paredes de la tapera buscando refugio en su primitiva arquitectura, que guarda todavía una pava renegrada y algunas botellas rotas que no nos atrevimos a tocar. Fuera de la arena volada por el viento y de las cintas atadas a los guardaganados, todo lo que vimos moverse esa tarde fueron unas pocas nubes, algunas ovejas y unos cuantos guanacos. Hasta el arroyo que bajaba de las sierras hacia nuestra picada, estaba quieto ese día.

Una abrupta curva nos sorprendió antes de subir al pavimento de la ruta N°25 a la altura de Dolavon. Entramos al "prado junto al río", donde visitamos el canal que construyó John Crockett y el sitio donde ubicó su olvidada turbina. Finalmente el amigo Rubén Ferrari y su esposa nos recibieron en su casa de té de Gaiman; allí recuperamos las fuerzas mientras admirábamos un dispositivo utilizado por Crockett para sus mulas cargueras, que ellos guardan junto a otros objetos encantadores dentro de su pequeño pero auténtico Museo.

No encontramos ese día a lo largo del camino que algún día llevará su nombre, ningún cartel, ningún papel, ningún edificio, ninguna tumba, nada que nos hablara directamente de Crockett. Pero reafirmamos entonces nuestra absoluta convicción de que esas huellas patagónicas durarán para siempre, sencillamente porque por ellas transita -incansable- el espíritu del Sur.

Enrique Shrewsbury y sus máquinas pinchadoras

Junto con su detallada descripción de las tropas de carros, sus compañeras de huella a principios del siglo pasado, Enrique Shrewsbury nos cuenta también sus viajes en automóvil, describiendo unidades de diversos orígenes y diseños extravagantes, y enumerando las modificaciones y refuerzos que se les hacían para que soportaran las huellas patagónicas, finalizando:

“Por último, si el coche era utilizado para llevar pasajeros, es decir para alquiler, se les reforzaban también los estribos para llevar carga, porque sobre ellos se llevaba para el viaje nafta, aceite y agua, difíciles o imposibles de conseguir por la huella, además de las valijas y equipajes de los pasajeros. También formaba parte del equipo de viaje la comida (generalmente Corned Beef y sardinas), las pilchas, por si era necesario dormir afuera, algunas de las principales piezas de repuesto para el auto, una cuarta de sogas o cable, una pala para puntear, cadenas para barro, dos o tres cubiertas y por lo menos ocho o diez cámaras de aire y un pequeño equipo para vulcanizar cámaras.

“Como podrán apreciar por lo expuesto, las puertas del auto quedaban clausuradas y los pasajeros entraban y salían trepando por sobre los bultos.

“Todos los que habitualmente manejaban autos aprendían a hacer reparaciones de emergencia. Algunas de estas reparaciones, vistas a la distancia, parecerán imposibles o absurdas, pero no hay que perder de vista que las posibilidades de conseguir auxilio en la huella eran muy remotas, y que el factor tiempo no era lo que es hoy. Lo principal era llegar a destino, el tiempo era secundario.

“Era muy común coser una rajadura en una cubierta con alambre y usar un manchón (generalmente pedazo de tela de una cubierta inservible) en el interior para proteger la cámara y otro afuera para evitar la entrada de piedritas y tierra. También era muy común hacer una cámara de aire uniendo 3 ó 4 trozos de otras cámaras. Para esta operación usábamos una botella de litro cuyo diámetro era justo la medida para mantener la cámara durante el pegado.

“Un chofer de 19 años de edad, de apellido Johansen, mientras hacía uno de sus viajes con pasajeros desde José de San Martín en la Cordillera hasta Trelew, tuvo la mala suerte de romper un rulemán de la caja de cambios de su Studebaker. Se encontraba más o menos a 250 km de Trelew. No teniendo repuesto, desarmó la caja y con mucha paciencia hizo un buje del tamaño conveniente con un trozo de madera dura, con el cual llegó a Trelew. Como no había rulemanes de repuesto allí, lo pidió a Buenos Aires y mientras tanto hizo otro viaje ida y vuelta a San Martín, o sea otros 1.100 km, con el buje de madera.

“En un viaje que hice con un Ford T de San Antonio a Maquinchao, se me fundió una biela entre Aguada Cecilio y Pajalta. No teniendo repuestos, desarmé la tapa de cilindros y la tapa del carter, saqué el pistón y la biela, armé todo de vuelta y llegué en tres cilindros a Valcheta, donde conseguí el repuesto.”

Mi viaje más desagradable

“Durante el último viaje que hice desde la cordillera a la costa, a principios del año 1921, tuve una experiencia un poco desagradable. Había estado trabajando en la estancia Pampa Chica, en Tecka y, queriendo bajar a Trelew, aproveché el paso de un Comisario Inspector en gira de inspección que iba de regreso a Rawson. Viajábamos en un Ford T manejado por un chofer.

Hicimos un viaje muy tranquilo y cazamos alguno que otro guanaco, pues tanto el comisario como yo teníamos carabinas Winchester.

“Para poder saltar del auto con más facilidad yo había puesto el revolver, que siempre llevaba en el cinto, en mi valija y el comisario había entregado el suyo al chofer, quien también llevaba uno. En el Valle de los Mártires, un lugar muy desolado a más o menos 10 leguas (50 km) de Las Plumas, nos encontramos de frente con una tropa de carros. Como la huella era muy honda el Ford, cuyo eje casi tocaba, no podía desviarse. El comisario se paró y le gritó al carrero del primer carro que saliera de la huella para darnos paso. Naturalmente el hombre ni hizo la tentativa porque sabía que era imposible sin antes cortar la orilla de la huella a pala. Justo en el momento en que el comisario ordenaba al chofer dar marcha atrás para buscar una salida (porque el coche tampoco podía salir) saltó el tropero de su carro y vino caminando hacia el auto. Caminaba con las manos atrás, y nada hacía prever lo que iba a suceder.

“Cuando llegó al lado del auto llevó las manos adelante y empuñando un revólver con ambas manos le descerrajó dos tiros al comisario. El único que reaccionó fue el chofer, quien al primer disparo se tiró del coche para guarecerse abajo. El primer tiro atravesó el casco de corcho que llevaba el comisario, haciéndole un surco en el pelo sin tocar el cuero cabelludo. Al segundo tiro el comisario estaba tirado a lo largo del asiento delantero con las manos levantadas como quien se quiere defender. La bala lo tomó en el bajo vientre, del lado izquierdo, y quedó incrustada al lado de las costillas del lado derecho. No entró en el vientre, sino que pasó por entre la capa de tejido adiposo, pues era un hombre bastante grueso.

“A todo esto, yo estaba sentado en el asiento trasero, paralizado de susto. Enseguida del atentado el agresor me puso el revólver –del cual me parecía ver salir nubes de humo– en el pecho y me quitó el Winchester que tenía a mi lado. Lo mismo hizo con el comisario. Durante todo el tiempo usaba un lenguaje... bueno, digno de un carrero, casi todo en inglés, pues el hombre resultó ser Norte Americano. No explicó su actitud y parecía estar bajo los efectos de una consuntiva rabia, que no le permitía más que blasfemar e imprecicar. Después de revisar el auto buscando municiones para las carabinas, se marchó a pie, abandonando su carro. Al chofer no lo desarmó ni lo molestó, y este hombre, con dos revólveres encima, no hizo nada a pesar de ser policía y haber tenido tiempo de sobra para reaccionar. El resto del viaje fue una pesadilla. En la comisaría de Las Plumas vendaron al comisario y le dijeron al chofer que apurara la marcha cuanto fuera posible pero evitando las sacudidas, porque no sabían, en realidad, el estado del herido.

“Los quejidos y lamentos del hombre eran interminables, mientras crecía la incertidumbre de si llegaba o no con vida. Hora tras hora pedía por favor que se apurara la marcha, para alcanzar a ver a su mujer e hijos antes de morir. Para colmo el camino de entrada a Valle Superior pasaba por un costado del cementerio, y el comisario al verlo rogaba: ‘Apúrese muchacho, no me deje morir sin ver a mi mujer; y pensar que mañana yo estaré en un cementerio’.

“En Valle Superior el chofer se comunicó por teléfono con la Jefatura de Policía en Rawson donde le dieron orden de llegar a la Sala de Primeros Auxilios en Trelew. Allí esperaba, entre otros, el Secretario de la Gobernación quien dirigiéndose a mí me recriminó diciéndome: ‘¿por qué no le pegó un tiro al tipo?’ Mis pensamientos fueron, posiblemente, en ese momento los más criminales que he tenido en toda mi vida. Sin dudas nunca estuvo él con el caño de un revólver, aún caliente, en el pecho.

“El comisario sanó, pero yo perdí mi carabina Winchester. Porque, a pesar de que el criminal se entregó con las armas, entre las que estaba la mía, y a pesar de las gestiones que hice, la

policía nunca me la devolvió. Años después, supe que el comisario falleció durante una operación que le hicieron para extraerle la bala.”

Miguelito, más que un clavo, una clave

Sobre la nieve y el hielo, contra el viento patagónico o bajo el sol abrasador, el nombre de la empresa que inició el inmigrante polaco Miguel Pacholczyszyn en la década del treinta, encarnada en su propietario, está guardado con frescura y calidez en los corazones de muchos chubutenses, casi como una leyenda.

Fue una empresa de transporte de pasajeros que resultó clave en la vida de mucha gente y, aunque llevaba el mismo nombre con el que se conocen esos infames clavos que revientan los neumáticos, en Chubut éste quedó asociado para siempre a un motor acelerado por el corazón generoso del hombre bueno y sencillo que todos llamaron Miguelito, un verdadero amante de la aventura del camino con gran vocación de servicio. La que sigue es una historia contada por Orlando Ibarra en su libro “Para que el viento no las borre”, editado por el Círculo Policial y Mutual de la Provincia del Chubut en 2001:

“El sol del mediodía pegaba fuerte sobre la reseca meseta patagónica. El paisano había aflojado la cincha del recado para que el caballo tuviese un respiro, y con el cabestro lo tenía sujeto al molle. El arbusto le brindaba una mínima sombra y algo de reparo para evitar las molestias del incansable viento patagónico. Por el sol, calculó que debía faltar poco. Miró a lo lejos, buscando la nube de tierra que le anunciara la proximidad de un vehículo. Hasta donde alcanzaban sus ojos acostumbrados a ver distancia, no vio nada.

“Por costumbre y otro poco para acortar la espera, sacó su tabaquera y armó un cigarro, que fumó lentamente, sentado en cuclillas al costado de la ruta, en esa incómoda posición que el hombre de campo utiliza sin mostrar ningún esfuerzo. Cuando comenzaba a sentir el calor de la brasa junto a sus labios, alcanzó a divisar la nube de tierra que se mantenía en suspensión sobre la ruta por varios centenares de metros, mientras el sol hacía brillar la carrocería del vehículo. El hombre se paró y haciendo sombra sobre sus ojos con las manos, intentó identificarlo. Finalmente tuvo la certeza de que su espera terminaba.

“El colectivo bicolor –amarillo en su parte inferior y verde en la superior, con un caballo alado sobre cada lateral– comenzó a reducir la velocidad, hasta detenerse cerca del hombre que esperaba. El conductor, un hombre rubio, de piel blanca, ojos claros y sonrisa fácil, descendió con un pequeño paquete y fue al encuentro del paisano. Después del apretón de manos, hablaron al costado de la ruta, mientras algunos pasajeros curiosos asomaban la cabeza por las ventanillas:

–Tome, acá están los remedios que me pidió, ¿cómo sigue su mujer?

–Sigue jodida nomá, le duele mucho la panza y se la pasa vomitando, vamo a ver si con los remedios mejora.

–Si ve que no mejora, el miércoles paso para Trelew, tráigala hasta la ruta y yo la llevo para que la vea un médico.

–Bueno, gracia, quedamo así entonce.

“Volvieron a darse la mano. El paisano guardó los remedios en un bolsillo de su bombacha y se dirigió hacia donde estaba su caballo. Miguel Pacholczyszyn –Miguelito para todos– volvió a ocupar su asiento frente al volante, colocó el cambio y el colectivo bicolor reinició la marcha. El paisano terminó de ajustar la cincha del recado, y levantó su brazo derecho

contestando el saludo de los pasajeros. Después montó y comenzó a desandar las tres leguas que había hasta el rancho. El viaje de regreso fue distinto. Se sintió menos solo, más esperanzado.

“Unos kilómetros antes de llegar a Cabeza de Buey, Miguelito volvió a detener su colectivo, junto a un guardaganado. Cerca de uno de los postes del alambrado, al borde de la ruta, había un cajón con dos piedras encima, para que el viento no lo volase. Los pasajeros que viajaban por primera vez se preguntaron el motivo de la parada; los que conocían lo que era viajar con Miguelito ya lo sabían.

“Llegó hasta el cajón y sacó las piedras. Después lo levantó: en su interior encontró un papel y unos pesos. En el papel estaba el pedido, escrito por alguien cuyo fuerte no era precisamente la gramática. De todos modos se entendía que “a vuelta de colectivo” esperaban la llegada de unas latas de lecha condensada, en ese mismo sitio.

“Y así, a lo largo de los más de seiscientos kilómetros de la ruta Esquel-Trelew, a las paradas regulares que eran muchas –Arroyo Pescado, Languiñeo, Pampa de Agnia, Cajón de Ginebra, El Pajarito, Paso de Indios (La Herrería), Cabeza de Buey, Bajo y Alto Las Plumas, Las Chapas, Dolavon (Hotel Bonavía), Gaiman, para mencionar algunas– se sumaban muchas otras. Todas ellas surgidas de la necesidad de los sufridos pobladores, que veían en Miguelito al hombre generoso, siempre dispuesto a dar una mano, a hacer la “gauchada” que le solicitaban: llevar cartas, pedidos de compra, dinero, repuestos para el molino, remedios, un cordero o un chivito para la familia que estaba en el pueblo... Para todo había lugar en el colectivo, nadie se quedó esperando en vano, nunca dejó una mano extendida sin atender. Primero estaba la gente, después el horario. Así era Miguelito.”

Tanta generosidad fue recompensada por la gente que mejor lo conoció. Nunca tuvo una casa, siempre dormía en hoteles y, justamente, en el Hotel Touring de Trelew fue donde pasó sus últimos años, contando historias y jugando al ajedrez. En el trayecto Esquel-Trelew el nombre de Miguelito, mucho más que un clavo, es una clave para entender el espíritu de esta ruta patagónica.

El tren que todavía no cruzó al Pacífico

“Mi poderdante se propone construir por su cuenta un Ferrocarril que partiendo de la Colonia del Chubut se interne en el territorio de la Patagonia, cruce los Andes y termine sobre un puerto del Pacífico, conforme a las direcciones indicadas en el croquis que acompaño y bajo las estipulaciones contenidas en el pliego de bases que adjunto.

“Mi poderdante es el actual dueño de la concesión sancionada por el Honorable Congreso para construir una vía férrea desde Bahía Nueva a la Colonia del Chubut, obra que se halla en vías de construcción y cuya terminación está fijada por la Empresa para los primeros meses del año próximo. Como V.H. sabe, ese ferrocarril se ejecuta sin protección directa ni indirecta del Estado.

“Hasta aquí la República Argentina ha puesto en juego todos los sistemas protectores conocidos en Europa y América para impulsar la obra de los ferrocarriles: los ha garantido y dádoles tierras a los costados, los ha garantido solamente, los ha subvencionado en dinero, los ha sustentado con el apoyo de un crédito y los ha construido directamente.

“El Sr. Bell viene a proponer a V.H. un sistema nuevo, desconocido en otros países, porque no poseen vastísimas zonas desiertas e improductivas como éste. A este sistema podría denominársele con propiedad, el “Ferrocarril Colonizador”. Reposa sobre la concesión de tierras para cultivarlas y poblarlas, ubicadas en pleno desierto, con las que el Estado compensará las erogaciones que a la Empresa impone la construcción del camino de fierro en regiones hoy totalmente improductivas. De esta manera, el ferrocarril hace que el desierto costee su población, sin gravamen alguno para el Tesoro Público.”

El que otorgaba poder era el ingeniero inglés Asahel P. Bell, quien ofrecía prolongar el ferrocarril de trocha 1 m varios cientos de km hacia el Oeste, a cambio de obtener —nada más ni nada menos— cinco leguas kilométricas de tierra (unas 12.500 ha) por cada kilómetro construido. Admitía que obtendría un lucrativo negocio aprovechando la concesión, pero afirmaba que mucho más ganaría el país y que, a diferencia de otros ferrocarriles que se proyectaron usufructuando progresos en poblaciones preexistentes, éste estaba destinado a poblar el desierto.

Bell argumentaba que “ningún sistema de colonización ofrece más garantías que las que propongo, puesto que la empresa del ferrocarril es la más interesada en el más rápido derrame de la población en las comarcas que la línea cruce: de lo contrario no haría sino labrarse su ruina. En los intereses de la empresa estará siempre acelerar la población, pues esta es la condición primera de su existencia. El ferrocarril partirá del mejor puerto argentino del Atlántico, Bahía Nueva (actual Puerto Madryn), que es sin disputa una de las mejores bahías del mundo, y terminará en otro puerto cómodo y seguro del Pacífico cerca del Golfo Reloncaví. Así, los dos grandes océanos quedarían separados por un día de viaje. Los valles cultivables de la cordillera se pondrían a disposición del agricultor y del pastor, cuyas cosechas tendrían una doble salida por el Atlántico y por el Pacífico, si las corrientes del comercio de esas regiones tomasen el camino de Panamá, después de cortado el Istmo.”

Bell fue sin duda un personaje muy particular. Lewis Jones lo había conocido en 1885 mientras viajaba por Gran Bretaña buscando fondos para la construcción de un ferrocarril que uniera la Bahía Nueva con el Valle del Chubut. Se cuenta que Lewis Jones conversaba con su hija Eluned Morgan en español cuando Bell, que entendía el idioma, se acercó a ellos mostrando un auténtico interés en el tema.

Muchos dudan de la casualidad del encuentro y de las inocentes intenciones de los socios ingleses que pronto desembarcaron en Chubut y que con el tiempo accedieron a importantes concesiones de tierras. Lo cierto es que inicialmente los auténticos proyectos de inversión empujados por estos hombres avanzaron rápidamente y tal era el agradecimiento que Jones sentía por Bell, que cuando el tren llegó desde Madryn a la punta de rieles, propuso que dicho sitio fuera bautizado con el nombre de Tre-Bell (pueblo de Bell), aunque Bell insistió en denominarlo Tre-Lew en homenaje al líder pionero de la gesta colonizadora.

Y fue justamente allí, sobre la punta de rieles, donde finalmente se desarrolló la ciudad, aunque algunos opinan que hubiese sido más conveniente haberla ubicado junto al río donde luego la propia compañía del ferrocarril construyó el puente Hendre, nombre galés que justamente significa "pueblo viejo" (Tre cambia a Dre al estar escrito después de la letra n), en referencia a un asentamiento anterior a la punta de rieles que no llegó a consolidarse.

La Ley 1539 del 20 de octubre de 1884 había concedido a los Señores Jones y Compañía la autorización para construir y explotar un ferrocarril entre el valle del Río Chubut y el puerto de Madryn que fue el primero de la Patagonia. Un Decreto del 5 de enero de 1888 transfirió posteriormente dicha concesión al Señor Asahel P. Bell, siendo transferida en segundo término, a favor de la Compañía Ferrocarril Central del Chubut.

Debe recordarse que en 1885 y con el apoyo e iniciativa de los galeses, el designado primer gobernador del flamante Territorio Nacional del Chubut, Coronel Luis Jorge Fontana, había llegado por primera vez con sus famosos Rifleros a la zona cordillerana de donde regresó a principios de 1886. Y Bell, con mucho entusiasmo, inició enseguida en 1887 los relevamientos en la zona cordillerana, ubicando su centro de operaciones en la zona de Fofocahuel y siendo auxiliado entre otros por Llwyd Ap Iwan, hijo del reverendo Michael D. Jones, líder espiritual de la emigración a la Patagonia.

Pero el ferrocarril nunca llegaría a la cordillera ni tampoco atravesaría al Pacífico; ni en Chubut, ni en ningún otro lugar de la Patagonia. Por un lado, las relaciones entre la Compañía del Ferrocarril y la Colonia Galesa dejaron de ser afables tan pronto como la primera – buscando el rápido recupero de la inversión ya concretada– fijó precios para los fletes que a los colonos les parecieron demasiado altos, y contra los cuales reaccionaron con vehemencia, intentando incluso el uso alternativo del transporte fluvial-marítimo para sacar la producción del Valle en competencia con el ferrocarril.

Por otra parte, y en medio de la fiebre especuladora de 1888-90, los mismos inversores de la compañía ferrocarrilera obtuvieron de las autoridades nacionales una buena porción de las concesiones de tierras entregadas en la zona precordillerana. Esto dio lugar al establecimiento, entre Río Negro y Chubut, de una verdadera "suite de estancias inglesas" de trescientas leguas (750.000 hectáreas) de superficie. Así las denominó con su habitual ironía Clemente Onelli, ese entrañable escritor y naturalista de quien se dijo que fue "el más italiano de los argentinos y el más criollo de los italianos", agregando "Esta compañía, cuyos accionistas lo son también del ferrocarril del Sur, podría ser una pequeña compañía de las Indias, con caminos, ferrocarriles y vapores, dando vida a la inmensa zona que rodea sus estancias: no hay nada de eso, sin embargo."

Los capitalistas ingleses habían advertido que la potencialidad de las tierras era ganadera y probablemente por eso abandonaron el proyecto del ferrocarril colonizador que suponía una inversión de otra envergadura, mayor riesgo y de muy largo plazo. Primero la Compañía del Ferrocarril fue dividida, creándose la Argentine Southern Land Company, propietaria de las

tierras del oeste. Poco después le fue cancelada la obligación original de poblar dichas tierras pudiendo sus accionistas acceder directamente a la propiedad.

Pero Lewis Jones, que enseguida se desvinculó de la compañía ferrocarrilera, afirma que el proyecto del ferrocarril al Pacífico naufraga al fallecer A.P. Bell. Y una carta inédita escrita en diciembre de 1890 que hemos rescatado, agrega algo que abona su parecer y nos ilustra un poco más sobre la personalidad de quien concibió un proyecto tan interesante como polémico y olvidado.¹⁵ Está dirigida desde Buenos Aires por D.M. Davies a Thomas B. Phillips y dice en un párrafo:

“A.P. Bell ha salido del hospital, pero anda de malas. Lo ví esta mañana y parece quebrado. Su plan de Ferrocarril Metropolitano ha sido anulado. Debe haber invertido mucho dinero en eso. He escuchado también que tiene grandes dificultades financieras, algunos documentos protestados. Su final me temo será el de todos los aventureros en general.”

Por eso, y aunque su vida finalmente haya transcurrido enredada en la maraña de los intereses del entonces irresistible capital inglés, por alguna extraña razón –tal vez atendiendo la simpatía que le prodigara Lewis Jones o la que nos despierta su espíritu emprendedor y su elevada y hasta ahora fracasada visión que llegaba hasta el Pacífico- es que preferimos recordar a Bell aceptando que “la historia también está hecha de personas que se juegan por lo que creen y que ganan o pierden sus fortunas, sus vidas, sus familias, sus honores porque acuden al llamado de una voz interior que no pueden desoír.”¹⁶

El Estado Nacional impulsó en 1908 la construcción de ferrocarriles en trocha ancha de 1,676 m dentro de un Plan de Fomento y Colonización de la región Patagónica, que quedaron trunco al estallar la Primera Guerra Mundial. En 1922, intentó completar la red con el tendido de una trocha económica de 0.75 m, que tampoco se finalizó. Sólo dos trenes de aquella red todavía funcionan: el Tren Patagónico que une Viedma con Bariloche en Río Negro y el Viejo Expreso Patagónico “La Trochita” que hoy une Esquel y El Maitén en Chubut con Ing. Jacobacci en Río Negro, atravesando la renovada y admirable “suite de estancias” que, para consuelo de Onelli, ahora es propiedad del italianísimo Grupo Benetton.

¹⁵ Agradecemos a la Arq. Liliana Lolich de Bariloche, investigadora del CONICET, quien rescató este olvidado documento de la Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina y nos facilitó una copia.

¹⁶ Citado de La corona de Araucanía. Pedro Staiger, Editorial Planeta, Argentina, 1998.

Arroyo Pescado, puerta de entrada de los pioneros

Arroyo Pescado identifica un curso de agua tributario del río Gualjaina el cual, a su vez, vierte sus aguas en el río Chubut. Es un sitio al cual hemos llegado en este viaje de tres formas diferentes ya que está ubicado en el punto de convergencia de la ruta original de los rifleros, de las primitivas huellas de carros, de la vieja ruta nacional 25 y de la ruta nacional 40 que pasaba por allí hasta los años '70.

Fue la puerta principal de acceso para las tropas de carros que se entraban o salían de la Colonia "16 de Octubre". Existe allí una estancia llamada Arroyo Pescado donde fue asesinado Llwyd Ap Iwan. Y como habitualmente sucede en estos casos, se trata de un lugar que ha quedado más asociado a los detalles de ese crimen y a la historia de los asesinos, que a la vida que quedó borrada con el mismo.

Algo así ha pasado con Llwyd Ap Iwan, uno de los más preclaros líderes del proyecto galés en la Patagonia, asesinado en 1909 cuando se desempeñaba como gerente de la Sucursal Arroyo Pescado de la Compañía Mercantil del Chubut. Marcelo Gavirati, a través de sucesivas investigaciones, se ha ocupado de poner un poco las cosas en su lugar. He aquí un extracto de un excelente artículo suyo sobre el tema.

Llwyd Ap Iwan: un pionero patagónico

Recién finalizada la "Campaña del Desierto" el nuevo territorio del Chubut permanecía, paradójicamente, prácticamente vacío luego de ser literalmente corridos los habitantes nativos de sus antiguos paraderos por las tropas nacionales. La colonia galesa, privada de su comercio con los tehuelches y no siendo posible ni conveniente económicamente la comunicación terrestre, intenta facilitar su salida comercial a través de su puerto natural, en el Golfo Nuevo. Para conectar al valle productor de trigo con Puerto Madryn hacía falta construir un ramal ferroviario de 60 kilómetros. En 1886 se empieza a concretar este proyecto. Un joven ingeniero galés recibido en Alemania, se dispone a unirse a la nueva empresa patagónica.

Su apellido Ap Iwan significa en galés hijo de Juan, como el de su padre Michael Daniel Jones, sólo que este lo llevaba en inglés como un símbolo más de las presiones que los ingleses venían ejerciendo sobre los habitantes del País de Gales para impedirles el uso de su idioma y la recreación de su cultura. Pero Jones con otros patriotas galeses promueve la emigración a la Patagonia como un movimiento liberador del pueblo galés que sueña con recrear sus costumbres y preservar su idioma en estas solitarias tierras.

En 1887, al año siguiente de su llegada a Patagonia, ya participa de una expedición al noroeste del Territorio del Chubut, proyectada por el gerente de la empresa ferrocarrilera, Asahel P. Bell, para estudiar las posibilidades de extender la línea férrea hacia la región cordillerana y de encontrar un paso hacia Chile.

En 1888 participa de otra expedición junto con Fontana, el gobernador del Territorio, y John Daniel Evans, el célebre "baquiano", para determinar el lugar donde se establecería la nueva colonia cordillerana. Llwyd Ap Iwan comienza la mensura colocando el primer mojón en el lugar en el que hoy se encuentra el busto de Fontana, en la actual plaza principal de Trevelin. Se delimitan 50 lotes de una legua cada uno, para otros tantos colonos. Por dicho trabajo Ap Iwan obtendría la legua 17.

Actúa, además, como ingeniero hidráulico proyectando canales de riego en el valle Inferior del Río Chubut y también en el Río Negro. Como geógrafo en 1888 confecciona el mapa del

territorio del Chubut, donde se detallan varias exploraciones efectuadas por él mismo y otros colonos galeses, y las sendas indígenas aún no transitadas.

En 1893 junto con otros trece galeses y el italiano Francisco Pietrobelli funda la Compañía Fénix, destinada a buscar tierras ricas en minerales o con buenas condiciones para la producción agropecuaria con el objeto de instalar una nueva colonia. Para esa época Ap Iwan ya poseía una aquilatada experiencia como explorador de la Patagonia, conocimientos geográficos, e ingeniería que lo hacen la persona ideal para conducir los viajes de la nueva compañía.

Ap Iwan y los tehuelches

En el transcurso de sus tres campanas al norte de Santa Cruz, 1893-94, 1894-95 y 1897, Ap Iwan, utilizando guías tehuelches, recorre sendas y territorios indígenas aun no transitadas por hombre blanco alguno. Se detiene en los paraderos utilizados por tehuelches, instala su carpa en las tolderías, allí percibe sus costumbres, presencia sus bailes y ceremonias, comparte sus comidas y excursiones de caza, y más de una amena conversación en la que oye con atención interesantísimos relatos sobre sus creencias, leyendas y tradiciones. Los tehuelches si bien habían sido derrotados aún se movían libremente dentro del ámbito chubutense y santacruceño, por lo cual los diarios de viaje de Ap Iwan se constituyen en testimonios invaluable de la vida de los últimos tiempos de libertad de los indígenas patagónicos.

"Este beber sistemático entre los aborígenes es su ruina... -se lamenta Ap Iwan- agregando luego que "Los mercaderes no solo arruinan a los indios vendiéndoles licor, sino que los empobrecen en gran manera demandando valores exorbitantes por las mercaderías que dan en trueque. Por media pinta de cerda o harina estos mercaderes reciben una piel de chulengo, trece de estas pieles son suficientes para hacer un quillango que en Buenos Aires vale 25 o 30 dólares. La misma cantidad se da por un ramo de plumas de avestruz. Por un quillango (manta de guanacos jóvenes) terminado el pobre indio solo recibe 12 yardas de una pobre tela de algodón estampada. Por 2 botellas de ginebra dan un potrillo de 2 o 3 años".

Como entre las recomendaciones dadas por la Compañía Fénix a sus expedicionarios figuraba la no tan común de tratar de preservar en la medida de lo posible la denominación que los indígenas daban a los diversos sitios y accidentes geográficos, Ap Iwan los anota cuidadosamente, tratando de reproducir lo mas fielmente posible -utilizando depende el caso fonética galesa, inglesa o castellana- los sonidos de los topónimos que escucha de sus interlocutores y guías en intrincada lengua tehuelche.

La vuelta del Río Fénix

Durante sus viajes al servicio de la Compañía Fénix, Ap Iwan descubre un río al que llama con el nombre de esta. Lo curioso era que este río, que nace en el monte Ap Iwan, después de recorrer un largo trecho en dirección al Atlántico daba una vuelta repentina, a la altura de la actual localidad de Perito Moreno, dirigiéndose hacia el oeste para introducirse al lago Buenos Aires, a pesar de que su cauce natural parecía continuar hacía el Cañadón del Río Deseado.

El ingeniero galés imagina entonces que con un canal podía hacerse que el río volviese a fluir hacía el Deseado, por lo que presenta un proyecto al gobierno nacional para la construcción de un canal de unos 57 kilómetros, un dique y otros canales menores de irrigación con el objeto de fundar una colonia en el valle del Deseado. Si bien el gobierno lo autoriza el proyecto luego se detiene porque la zona estaba en litigio con Chile.

Unos años después el perito argentino, Francisco Moreno, ve en el proyecto de Ap Iwan la prueba de oro para argumentar en favor de la tesis argentina de las más altas cumbres, en lugar de la divisoria de aguas propuesta por Chile; por lo que decide llevar a la práctica la idea del canal para volver el curso del río Fénix hacía el Deseado. El encargado de la construcción del canal sería el italiano Clemente Onelli, que en la década del 20, siendo Director del Zoológico de Buenos Aires, adquiriría notoriedad por organizar la expedición en busca del plesiosaurio, que habría sido visto por su amigo, el yanqui Martín Sheffield, al que Ap Iwan llamaba el cowboy - cacique, ya que el norteamericano se dedicaba al comercio con los indios y además estaba casado con una indígena.

El trágico final de Ap Iwan a mano de bandoleros norteamericanos

A principios de este siglo, siendo propietario de una de las 50 leguas de la Colonia 16 de octubre, Ap Iwan decide trasladarse con su familia a la zona cordillerana. Allí se desempeña también como gerente de la sucursal Arroyo Pescado de la Compañía Mercantil del Chubut, ubicada a 30 kilómetros de Esquel, o la "Cooperativa Galesa", como también se la conocía.

En la tarde del 29 de diciembre de 1909, la Cooperativa es asaltada por dos bandoleros norteamericanos, conocidos en la zona por el nombre de Wilson y Evans. Al pedirle el dinero, Ap Iwan les manifiesta que sólo había cincuenta pesos en la caja, lo que no creyeron los asaltantes, ya que tenían la información de que en esa fecha habría una suma importante, destinada a la compra de lana. Wilson obliga a dirigirse a Ap Iwan a su despacho, en el que se encontraba la caja. Después de un rato se oye un disparo, y luego tres más. Según parece, Ap Iwan, de un fogoso carácter, no obstante haber tenido una mano vendada por una quemadura, ante una aparente distracción de Wilson habría intentado desarmar al bandolero, produciéndose un forcejeo durante el cual se dispara el arma; pero en ese momento Wilson logra extraer un pequeño revólver "nuquero" (guardado cerca de la nuca debajo de la camisa) con el que le dispara hiriéndolo mortalmente.

Ap Iwan fue, entre otras cosas agrimensor, ingeniero civil e hidráulico, hombre de empresa (en su verdadero sentido, el de emprender cosas y proyectos), geógrafo, y sobre todo un viajero incansable de la Patagonia. Su vida fue el mayor sacrificio de todos los que hizo su padre Michael D. Jones por la Colonia Galesa del Chubut.

Mihangel ap Iwan y el pueblo de Arroyo Pescado

Por nuestra parte, casi llegando al final de nuestro camino, nos encontramos con el señor Owen ap Iwan, hijo de Trefor ap Iwan (quien fuera Director del Hospital Británico de Buenos Aires), nieto de Mihangel ap Iwan (hermano de Llwyd) y bisnieto del reverendo Michael Daniel Jones.

Owen nos proporcionó algunas informaciones precisas y novedosas. Comentó que su familia aún conserva la forma de escritura original del apellido que usa ap en lugar de Ap y nos recordó que su abuelo Mihangel estudió medicina en Bala y se doctoró posteriormente en la Universidad de Edimburgo.

Llegado a la Argentina, luego de familiarizarse con el idioma castellano, revalidó su título y se radicó en Junín, provincia de Buenos Aires, donde se desempeñó como médico del Ferrocarril al Pacífico. En 1895 adquirió una legua de terrenos fiscales en la zona de Arroyo Pescado a la que en 1898 anexó una segunda legua que también compró, totalizando una superficie de 5000 has.

En dicha propiedad se instaló la Compañía Mercantil de Arroyo Pescado, de la cual su hermano fue Gerente el asesinato den 1909. En 1912 Mihangel encargó la mensura de la propiedad. Hasta