

Las Islas Georgias del Sur

Por Arnoldo Canclini, La Nación, 16 de junio de 1982, Buenos Aires, Argentina

El olvidado archipiélago de las Georgias del Sur, a mil cuatrocientos kilómetros al sudeste de las Malvinas. Consta de una isla llamada San Pedro y un sinnúmero de pequeños islotes y peñascos. Tiene forma de media luna, con una superficie de 3850 kilómetros, unos 160 de frente, y un aspecto muy montañoso; su punto más alto, el monte Piaget, pasa los 2800 metros.

Tiene una fauna abundante, pese a la extinción de la terrestre autóctona, que ha sido reemplazada por ratas y renos de Laponia y quizá cerdos y caballos salvajes. No sobrevivieron las ovejas y conejos, lo que nos describe la inclemencia del clima.

Su historia comienza oscuramente. Algunos dicen que fue descubierta por Vespucio en 1505, pero la referencia es muy oscura y los estudios de los almirantes Basílico y Destéfani parecen terminar con la idea. En 1764, Antonio de Roché, francés al servicio de Inglaterra, menciona una isla "muy grande y amena con un buen puerto en la parte oriental, en la que hallaron leña y pescado". No hay leña ni están en el paralelo 45 como dijo, lo que lo descarta. Con seguridad, fue descubierta por la "Santo Cristo del Auxilio y Nuestra Señora de los Dolores", alias "El León", al mando de José Marroquín, que salió de Cádiz en 1753. El investigador Ricardo Capdevilla encontró la documentación hace pocos años, aunque los académicos Fitte y Destéfani habían aportado otras pruebas. El dio el nombre de San Pedro a la isla, por ser 29 de junio.

La decepción de Cook

James Cook estuvo allí con el "Resolution" y el "Adventure" en 1775; le resultó decepcionante no haber encontrado sino algo ya descubierto, pero dio el nombre de su rey a todo el archipiélago. Hasta ahora, al menos, no es exacto llamar San Pedro a todo el grupo. Después hubo un aluvión de naves loberas, sobre todo inglesas y norteamericanas. El primer naufragio fue el del "Regulator", con catorce mil pieles. Un colega inglés los socorrió, comprando la mercadería, vaya a saberse a qué precio. El "Aspasia" fue a rescatarlos, pero llegó cuando se habían ido, por lo que se dedicaron a ocupar la invernada construyendo una ballenera de treinta toneladas con los restos del naufragio. De cómo la caza era fructífera y depredadora, se ve en que sólo ellos se llevaron 112.000 cueros.

El ruso-estoniano Tadeus Bellinghausen llegó allí al 15 de diciembre de 1819 con la "Vostok" y la "Myrnyi". Se encontraron con un gran número de naves loberas y poco nuevo que explorar, no obstante lo cual dejaron algunos nombres rusos, como el de Annenkov en un islote. Había entonces más de noventa barcos en la zona, con hasta tres mil hombres en tierra. Algunos hicieron observaciones científicas. Benjamín Morrell estuvo con el "Wasp" en 1822, diciendo que no había encontrado animales. James Weddell con el "Jane" fue al año siguiente, teniendo como acompañante a Matthew Brisbane, en el "Beaufoy", quien quedaría en nuestra historia como capataz de Luis Vernet. De allí fueron los primeros en sobrepasar el Círculo Polar Antártico. En 1882 trabajó una expedición científica alemana al mando de Shroeder y Dallman.

La explotación ballenera

A fines del siglo, aparecieron dos fenómenos nuevos: la navegación a vapor y la explotación ballenera. El primero fue el noruego Carlos A. Larsen en 1893, quien volvió en 1902 con el "Antartic" de Nordenskjöld. En esa oportunidad dieron el nombre de Grytviken a la "capital"; significa "Bahía de las Ollas", pues había muchas con las que se extraían los subproductos de los lobos (grasa, aceite). Se formó un verdadero pueblo, con un largo muelle, capilla, cine, etc., aunque nunca hubo una verdadera población estable.

Ello llevó a la presencia argentina. Debemos decir, sin embargo, que ya en 1829, Brisbane había ido a recoger naufragos, por indicación de Vernet, siendo éste nuestro gobernador en las Malvinas. Volviendo a nuestro siglo, digamos que Larsen se lanzó a la formación de lo que fue la Compañía Argentina de Pesca. Publicó un folleto donde declaraba que era una empresa patriótica, logrando colocar acciones por doscientos mil pesos. Todo el trámite fue el de cualquier empresa nacional. Entre las compras hechas en Noruega estaba un ballenero de 160 toneladas, que era el mayor de entonces en su tipo. Compraron otras naves y organizaron el trabajo, tal como puede leerse en el estudio del contralmirante Laurio Destéfani en el Segundo Congreso de la Academia Nacional de Historia.

Los pingüinos alineados como soldados

La flotilla zarpó de Buenos Aires el 3 de noviembre de 1904 y llegó trece días después. Ese día indica el comienzo de la ocupación argentina permanente. La memoria de la compañía nos cuenta cómo se izó la bandera en aquella "isla completamente deshabitada", salvo los pingüinos "asombrados y alineados como soldados" que los recibieron. Comenzaron a trabajar muy pronto, pues el 18 de febrero la nave "Rolf" trajo 165 toneladas de aceite. Para reabastecerlos fue el "Guardia Nacional", barco armado de nuestra flota, con mil toneladas de carbón. A la vez, la compañía montó una estación meteorológica, que sostuvo, aunque adquirió carácter oficial desde el 1º de enero de 1905. Entre 1909 y 1911 y entre 1915 y 1924 se hicieron siete visitas de naves de guerra argentinas.

Política "abúlica"

Pero entre tanto, comenzaron a ocurrir cosas curiosas. El 13 de diciembre de 1905 uno de sus buques factorías recaló en las Malvinas. Al administrador no se le ocurrió nada mejor que solicitar licencia al gobernador, quien, atónito, dijo que esas islas no eran posesión británica. Pero cuando volvieron un año después, tenía instrucciones y dijo que aquello había sido "un error"; lamentablemente, el funcionario de la compañía se allanó, he hizo el trámite y recibió un documento, otorgándoles un lote por plazos que se fueron prorrogando. Tiene razón Ernesto J. Fitte cuando dice que la nuestra fue una "política abúlica" al respecto.

Inglaterra fue más lejos. En 1908 desembarcó en Grytviken un delegado del gobernador malvinense; luego instaló una oficina postal y un policía... y su bandera. Todo se convalidó –para ellos- con la Carta Patente de 1908, que declaraba unilateralmente el dominio inglés al sur del paralelo 50, incluyendo hasta Santa Cruz y la provincia chilena de Magallanes. Algo tan burdo no parece hecho a propósito, pero sólo fue reparado en 1917, años después de las protestas. En el mismo documento se denominaba a la zona "Dependencias de las Malvinas", lo que significa que al perder éstas entregaría aquéllas.

Ante la desidia argentina, comenzaron a infiltrarse otras compañías balleneras, al extremo de que casi se extinguió el animal.

La compañía de pesca

La historia de la Compañía de Pesca se arrastra dolorosamente hasta nuestra generación. El doble juego de solicitar licencias inglesas y subvenciones argentinas produjo ásperos debates parlamentarios en 1948. Para comprar una enorme factoría flotante de 32.500 toneladas recibió 14.838.000 pesos y pagó dando al barco un nombre harto frecuente entonces. La compañía sufrió quebrantos por varios motivos y por eso a fines de 1951 la nave de la discordia fue embargada en medio de una encendida polémica entre sus propietarios y el periodismo. Todo ello dejaba en segundo plano un hecho vergonzoso; el 1º de enero de 1950, los ingleses desmantelaron la Oficina Meteorológica Argentina y mandaron los materiales a Montevideo, sin que nadie protestara.

Pero, como hemos indicado, la explotación ballenera fue perdiendo valor y las islas se despoblaron. El Reino Unido estableció una importante base de investigación científica en Grytviken. Hace pocos años, alguien informó a un comerciante local de la cantidad de materiales que había en la isla. Fue a verlos he hizo todos los trámites del caso, de acuerdo con las normas existentes entonces entre Argentina e Inglaterra. Hace unos meses, mandó allí a casi cuarenta hombres, que tuvieron la idea de que la bandera argentina debía volver a ser enarbolada allí. Y, sin saberlo, entraron en la historia que estamos viviendo.