



A punto de partir de la Estación de Fin del Mundo.

Argentina: El tren de los presos en Tierra del Fuego

"[...] El continente se ha como desmenuzado en un vasto archipiélago que, separado de la tierra firme por el estrecho de Magallanes, penetra en las frías y misteriosas soledades de la Antártida bajo el sugerente nombre de Tierra del Fuego [...]". Así describió la última porción de América el incansable explorador salesiano Alberto M. De Agostini en su libro "Treinta años en Tierra del Fuego". Y la descripción es acertada.

La Isla Grande de Tierra del Fuego no sólo está separada del continente por el estrecho de Magallanes sino que está rodeada, al sur, por el canal Beagle, al este por el océano Atlántico y al oeste por el océano Pacífico.

La parte oeste de la isla pertenece a Chile mientras que Argentina posee la sección este. La zona chilena -donde la Cordillera de Los Andes entra en contacto con el mar- es elevada, muy accidentada

Un viaje en el Tren del Fin del Mundo - también conocido como Tren de los Presos- no es sólo un recorrido por el Parque Nacional Tierra del Fuego. Es un paseo por la historia de este rincón del globo ligado, inexorablemente, al antiguo presidio y a los orígenes de Ushuaia, la ciudad más austral del planeta

da y con gran cantidad de fiordos. En cambio la parte argentina posee costas menos abruptas.

A semejante escenografía se le suma un clima

inhóspito con veranos cortos y frescos (en los que incluso puede nevar) e inviernos largos y húmedos en los que el sol aparece alrededor de las 9:30 y se va rápidamente hacia las tres de la tarde. Con tales condiciones, ¿qué mejor lugar entonces para establecer una cárcel de peligrosos reclusos?

Corría el año 1895 cuando el entonces presidente argentino Julio A. Roca firmó un decreto para establecer una colonia penal en los territorios del sur del país, en la actual Ushuaia que, en lengua yámana, significa "bahía que penetra hacia el poniente". Si bien los orígenes de la ciudad se remontan a 1869 (con la llegada de un misionero anglicano llamado Stirling que había ido a evangelizar nativos) fue la decisión de instalar el penal lo que impulsó su desarrollo y crecimiento.

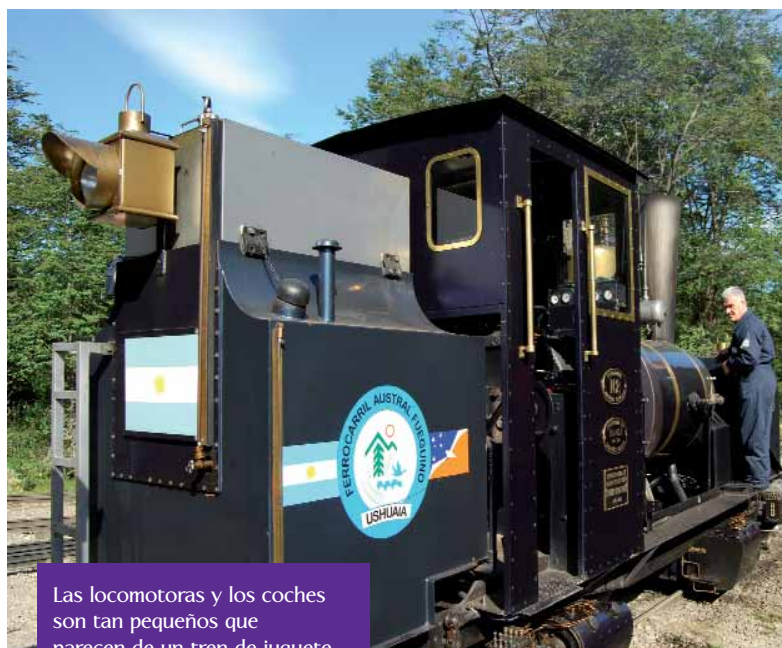
A partir de 1896 se habilitó una cárcel en instalaciones muy precarias a donde llegaban condenados a pena de presidio (un peldaño anterior a la pena de muerte), es decir, reclusos de la peor calaña. Entre tanto, más al sur de Ushuaia, en la Isla de los Estados, había un presidio militar junto al faro de San Juan de Salvamento. Este faro, conocido como "Faro del Fin del Mundo", es el mismo que inspiró a Julio Verne en su novela homónima y hoy se puede ver una réplica en tamaño natural en el Museo del Presidio.

En 1899 se decidió trasladar los presos a Tierra del Fuego debido al frío y la extrema humedad de la isla de los Estados. Además en Tierra del Fuego, un destino un poco más humanitario, los reclusos podrían cumplir tareas de forestación y minería. Finalmente en 1902 treinta y seis de los prisioneros fueron llevados a la Isla Grande para comenzar a levantar el edificio definitivo del penal.

■ Presidio y tren

La construcción comenzó ese mismo año, frente a la esquina de las actuales calles Yaganes y Gobernador Paz, con la mano de obra de todos los reclusos. El edificio fue erigido con materiales de la zona: roca basáltica, madera de los bosques, arcilla y arena de los riachos cercanos. Pero el traslado de los materiales se hacía arduo y sumamente lento por lo que el entonces director del penal, el ingeniero Muratgia, solicitó la compra de rieles tipo Decauville. Mientras esperaban los rieles (que recién arribaron en 1908) utilizaron rieles de madera y armaron un xilocarril (tren de madera) con bueyes que arrastraban los pequeños vagones de carga. Este humilde xilocarril, con una trocha de menos de un metro de ancho, fue el origen del tren más austral del mundo.

A partir de 1909, el pequeño tren de los presos se desarrolló velozmente con rieles tipo Decauville y una trocha de 60 centímetros. El nuevo medio de



Las locomotoras y los coches son tan pequeños que parecen de un tren de juguete.



En la Estación Macarena el tren para unos quince minutos para recorrer los alrededores.

transporte salía todos los días del presidio hacia el campamento de tala de bosques, cruzando la ciudad por la costanera, por la actual Avenida Maipú.

Así se convirtió en una herramienta fundamental para acelerar la construcción del penal y para proveer leña para cocina y calefacción durante todo el año. Con el correr del tiempo se aumentó el número las máquinas y vagones y el tren comenzó a usar-



De las actuales locomotoras del tren, dos son a vapor y cuatro diésel.

se también para carga y descarga de mercadería del muelle al presidio y viceversa. El tren contó con locomotoras como la Orenstein & Koppel y la Jüing. En la actualidad se pueden ver la N°2 (una de las Orenstein & Koppel) y un coche en el predio del Museo de la Prisión. En un comienzo (y durante dos décadas) el tendido ferroviario corría por la ladera este del Monte Susana pero cuando las locomotoras originales no pudieron subir las partes más elevadas, el ramal continuó por el centro del valle del Río Pipo en lo que hoy es el Parque Nacional Tierra del Fuego.

El presidio se terminó de construir en 1920. Contaba con cinco pabellones -de dos pisos cada uno- dispuestos en forma de estrella alrededor de un vestíbulo central. En total había trescientas ochenta celdas. Cada celda - de cuatro metros cuadrados y muros de roca de sesenta centímetros- alojaba un solo prisionero. Sin embargo, en algunos momentos la cárcel llegó a alojar a más de seiscientos penados usando las caballerizas como celdas comunes. Recién en 1943 se inauguró un moderno hospital que, por mucho tiempo, fue el único de la zona.

Además se instalaron talleres de carpintería, herrería, sastrería y panadería para dar a los presos un oficio para cuando estuvieran en libertad. Aunque dichos talleres no sólo satisfacían las necesidades de la cárcel sino que prestaban servicios a toda Ushuaia brindando la primera imprenta, el primer teléfono, dando electricidad, etcétera. Así fue como la ciudad fue creciendo de la mano de los presos que construían calles, plazas y puentes.

El penal fue, sin dudas, uno de los principales



motores de la actividad económica de Ushuaia. Unas doscientas cincuenta personas, entre guardiacárceles y celadores, custodiaban a los penados. Pero en 1947 fue clausurado por el presidente Juan Domingo Perón, por razones humanitarias. Las instalaciones fueron transferidas al Ministerio de Marina y en ellas se instaló una base naval. Entre tanto, en 1949 se produjo un terremoto y gran parte del tendido ferroviario quedó bloqueado y los días del tren parecían estar contados. El gobierno trató de ponerlo en servicio nuevamente pero el tren de los presos dejó de circular en 1952.

■ El tren hoy

Cuarenta y dos años después de su último servicio, en 1994, el "Tren de los Presos", retomó su recorrido histórico pero convertido en tren turístico y a cargo de una empresa privada. En la actualidad es la vía férrea en funcionamiento más austral del mundo. El tramo actual reconstruido es de 8 kilóme-

Cuarenta y dos años después de su último servicio, en 1994, el "Tren de los Presos", retomó su recorrido histórico convertido en tren turístico.



De interés:

- **Estación del Fin del Mundo:** Ruta 3 km. 3042
Temporada alta: de setiembre a abril.
Salidas desde la Estación Fin del Mundo: 9:30 h y 15 h
Valor del boleto: desde \$130 pesos argentinos, ida y vuelta.
www.trendelfindelmundo.com.ar
- **Museo del Presidio:** todos los días (excepto Navidad y Año Nuevo) de 10 a 20 h.
Entrada General: \$50 (pesos argentinos).
Visitas guiadas: todos los días 11:30 hs y 18:30 hs. en español
www.museomaritimo.com/ >> Museo del Presidio

tros (el original era de 25) y la trocha en vez de 60 centímetros es de 50. Las locomotoras actuales son dos a vapor y cuatro diésel (la última incorporada en 2006). De las dos a vapor una fue adquirida en Inglaterra (una 2-6-2T bautizada como "Camila") a la firma Wilson Engineering y la otra fue fabricada en Argentina.

El recorrido es la parte final de la línea que unía el presidio con los campos de trabajo situados en lo que hoy es el parque nacional. Esta área protegida tiene 63 mil hectáreas y se encuentra a 11 kilómetros al oeste de Ushuaia. La reserva fue creada en 1960 para proteger la zona más austral de la Cordillera de los Andes y el bosque subantártico. En este clima se han desarrollado bosques de la familia de los Nothofagus como la lenga que, en otoño, pasan del verde a un rojo intenso.

En algunas zonas más expuestas los vientos son tan fuertes que los árboles crecen torcidos por la fuerza de las ráfagas recibiendo el nombre de "árboles-bandera" por la forma que adquieren en su lucha contra el viento. También hay turbales rojizos que dan un gran colorido al verde predominante de la isla.

Este parque es el único de Argentina que combina costa, bosque y montaña y donde habitan zorros colorados, guanacos, nutrias marinas, cauquenes marinos, patos y más de noventa especies de aves. También se pueden ver conejos y castores. Éstos últimos, verdaderos ingenieros hidráulicos, traen serias complicaciones al construir los diques en ríos y arroyos para proteger su madriguera. El problema radica en que los castores (nativos de Norteamérica) fueron introducidos, no tienen depredadores naturales y para comer y hacer diques derriban cuatrocientos árboles al año desequilibrando el ecosistema. Se estima que en Tierra del Fuego hay 70 mil castores, una verdadera plaga.

Mientras se recuperaba el tren, a través de las gestiones de una asociación civil local, se pidió a la

■ Tierra de fogatas

El nombre de la isla proviene de la visión que tuvieron los miembros de una expedición española, al mando de Fernando de Magallanes, en agosto de 1520. Los navegantes divisaron desde el barco sorprendentes fogatas y por ello la nombraron "Tierra de los Fuegos", nombre que Carlos I de España luego modificó por "Tierra del Fuego". Dichas hogueras (encendidas incluso en las canoas) protegían del frío a los nativos que, a pesar del duro clima, apenas usaban ropa. Sólo el fuego y su especial adaptación corporal los mantenía calientes. Lamentablemente con la llegada de colonos blancos, los habitantes originarios fueron exterminados.

Interior de uno de los coches de clase turista.



■ Estación del Fin del Mundo

El tren actual no sale del presidio sino de la Estación Fin del Mundo, cabecera del ferrocarril que se encuentra continuando la RN N°3, a 8 kilómetros al oeste de Ushuaia, cerca del Valle del Río Pipio, entre el Monte Susana y la cadena montañosa Le Martial. La pintoresca estación alberga un salón de espera donde muchas veces hay una banda tocando música

Los rústicos vagones de carga de la época del penal han sido reemplazados por pequeños y cómodos coches pintados de color rojo.



en vivo, baños, la boletería, una oficina y una boutique donde adquirir souvenirs. Los rústicos vagones de carga han sido reemplazados por pequeños y cómodos coches pintados de color rojo. El tren parece de juguete y los coches son tan pequeños que es necesario agacharse un poco al entrar en ellos. Una vez en marcha, desde los grandes ventanales se puede apreciar una parte del parque nacional donde prácticamente no quedan árboles luego de tanta explotación forestal por parte de los presos. En la estación Cascada de la Macarena los pasajeros pueden descender por quince minutos. Entre tanto, una entretenida y novelada voz en off (con traducciones a varios idiomas) va relatando la historia del tren y las penurias allí vividas. Cuesta imaginar que cien años atrás esas mismas vías transportaban a reclusos con trajes a rayas viviendo en condiciones inimaginables. ■

Armada que diera de baja el uso militar del edificio del presidio. Y con la colaboración de las autoridades y el aporte de fotos y material histórico se inauguraron dos museos en la antigua cárcel: el del Presidio y el Museo Marítimo de Ushuaia. Y en 1997 el edificio fue declarado Monumento Histórico Nacional. Mientras el lúgubre Pabellón Histórico no fue tocado para que se vea cómo era en su época, otro de los pabellones fue reformado y en cada celda se exhiben objetos de época y muñecos que representan a algunos de los presos más célebres. Tal es el caso de Cayetano Santos Godino, más conocido como "el Petiso Orejudo", el primer asesino en serie en la historia policial argentina. Este criminal asoló Buenos Aires a principios del siglo XX teniendo tan sólo 16 años y siendo responsable de la muerte de cuatro niños, siete intentos de asesinato y el incendio de siete edificios.