

Esbozando la Historia Antártica Latinoamericana

ENCUENTROS DE HISTORIADORES ANTÁRTICOS LATINOAMERICANOS
1999-2011

CONSUELO LEÓN WÖPPKE
MAURICIO JARA FERNÁNDEZ
Editores



© Consuelo León Wöppke y Mauricio Jara Fernández, editores, 2013
Registro de Propiedad Intelectual N° 234.574
ISBN: 978-956-8892-01-2

Derechos Reservados

LW EDITORIAL
www.hemisfericosypolares.cl

La imagen de portada es obra de la artista magallánica
Andrea Araneda Miranda

Impresión:
www.impresion.cl

HECHO EN CHILE

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	Pág. 9
PRESENTATION	13
Miriam Alegría Oblitas PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA, CRONISTA E INCANSABLE NAVEGANTE IMPULSOR DE LAS EXPLORACIONES HACIA LOS MARES AUSTRALES	17
Mariano Sánchez LA FRAGATA <i>COLOMBIA</i> Y SU NAVEGACIÓN POR EL PASAJE DRAKE EN 1829.	31
Eugenio A. Genest EL INSTITUTO GEOGRÁFICO ARGENTINO COMO PIONERO DE LA ACTIVIDAD CIENTÍFICA ARGENTINA EN LA ANTÁRTIDA.	37
Ricardo Capdevila APUNTES SOBRE LA HISTORIA DE LA CIENCIA ARGENTINA EN LA ANTÁRTIDA	47
Ricardo Capdevila – Víctor Melemenis – José María Ageitos UNA BARCA EN LA COSTA DE LA ISLA CERRO NEVADO.	57

Pablo Pereyra TRABAJO MUSEOLÓGICO EN LA ISLA LAURIE ARCHIPIÉLAGO DE LAS ORCADAS DEL SUR71
Lydia E. Gómez LA VISIÓN DE LA ANTÁRTIDA EN LOS MANUALES ESCOLARES ARGENTINOS, 1882-190279
Ricardo Capdevila AUGUSTO TAPIA: PRIMER GLACIÓLOGO ANTÁRTICO ARGENTINO93
Hamish Stewart Stokes LAS EXPEDICIONES DE WILKINS: PRIMEROS USOS DEL AVIÓN EN LA ANTÁRTICA	103
Cristina Montalbán UNA FUENTE URUGUAYA INÉDITA DE LA PRIMERA EXPEDICIÓN AÉREA ANTÁRTICA	109
Ricardo Capdevila – Cristina Montalbán LOS PUERTOS DEL PLATA EN LA RUTA ANTÁRTICA DURANTE LA “ETAPA HEROICA”	129
Consuelo León Wöppke EL CONOCIMIENTO ANTÁRTICO ESTADOUNIDENSE A MEDIADOS DE LA DÉCADA DE LOS 30’s: EL APORTE DE LA AMERICAN PHILOSOPHICAL SOCIETY	151
Mauricio Jara Fernández EL TERRITORIO ANTÁRTICO CHILENO: DE LA RECLAMACIÓN A LA INCORPORACIÓN ADMINISTRATIVA-POLÍTICA DEL SECTOR POLAR, 1906-1956	165
Benicio O. Ahumada TRANSPORTE A.R.A. <i>PRIMERO DE MAYO</i> . SU HISTORIA Y APORTE A LA SOBERANÍA ANTÁRTICA ARGENTINA.	179

Pablo Mancilla González

LA COMUNIDAD CIENTÍFICA INTERNACIONAL Y EL CONOCIMIENTO DEL
CONTINENTE ANTÁRTICA: LOS APORTES DE ESTADOS UNIDOS Y CHILE,
1920-1940 195

Consuelo León Woppke

EL BLOC CHILENO-ARGENTINO Y LA CUESTIÓN ANTÁRTICA EN 1947:
PERCEPCIONES ESTADOUNIDENSES Y CHILENAS 225

Mauricio Jara Fernández

LA ANTÁRTICA Y LA “UNIÓN CONTINENTAL IBEROAMERICANA”
(UCI) EN 1948 245

Adolfo Quevedo Paiva

EL MAR DE WEDDELL Y SU PENETRACIÓN 253

Consuelo León Wöppke

MANUEL BIANCHI GUNDIÁN: DEFENDIENDO LA POLÍTICA ANTÁRTICA}
CHILENA DE LAS PRETENSIONES ANGLO-AMERICANAS 273

Mauricio Jara Fernández

EL INSTITUTO ANTÁRTICO CHILENO, 1960-1961:
UN DESAFÍO CONSENSUAL, ORGANIZACIONAL E INVESTIGATIVO 283

Juan Carlos Luján

TESTIMONIO SOBRE LA FUNDACIÓN DE LA
BASE AÉREA VICECOMODORO MARAMBIO 289

Waldemar Fontes

EL PROFESOR JULIO CÉSAR MUSSO,
FUNDADOR DEL INSTITUTO ANTÁRTICO URUGUAYO 313

Miguel Figueroa Ibarra

OPERACIÓN “ESTRELLA POLAR: RECORDANDO LA PRIMERA
EXPEDICIÓN AÉREA AL POLO SUR, FUERZA AÉREA DE CHILE 350

Marcelino Alegría Amar

PRESENCIA HISTÓRICA DEL PERÚ EN LA ANTÁRTIDA, SU NUEVA POLÍTICA
NACIONAL Y VISIÓN FUTURA DE LA UNIÓN IBEROAMERICANA. 359

Cristina Montalbán

URUGUAY PRESENTE EN LA ANTÁRTIDA. LAS ACCIONES DESCONOCIDAS
DE UN DOCTRINARIO: EL C/N CARLOS TRAVIESO FERNÁNDEZ. 367

Juan Daniel Agüero

RECUERDOS DE CRISTAL: VIVENCIAS EN IMÁGENES DE DISTINTOS
PASOS POR LA ANTÁRTICA 381

PRESENTACIÓN

Compilar artículos históricos escritos a través de los años es más que un pasatiempo académico. Aunque pareciera que es un quehacer algo elitista, unos escritos realizados por un selecto grupo de especialistas y destinado a una audiencia no tanto más extensa; esa compilación –una vez realizada– adquiere normalmente un significado mucho más amplio y permanente. Tal ha sucedido al iniciar la recopilación y edición de este libro.

Nació su idea en Montevideo en el año 2011 y tomó forma, en breve tiempo y con muchísimo esfuerzo. Inicialmente parecía una mera colección de retazos históricos o coloridos mosaicos sin más hilvanación que el permanente interés de los autores por la Antártica. De a poco, al irlos agrupando y ordenando surgió un relato colorido, intenso e incompleto de la preocupación de algunos países latinoamericanos por la Antártica.

Posiblemente, algunos eruditos extranjeros podrán sostener que es una obra poco seria, en que más que las fuentes documentales se privilegia el relato vivencial, la expresión artística y la fuente secundaria. Es posible que ello sea cierto y de ahí, a nuestro juicio, su extraordinario valor.

Este libro representa el pensamiento de algunas naciones latinoamericanas sobre la Antártica, no el ponderado estudio de sus diplomáticos ni la fría mirada de nuestros especialistas en ciencias duras. Más bien, el representa nuestro tímido pero permanente interés hacia ese continente, su historia y lo que nuestras naciones han realizado en él.

Como es ya conocido, hace dos décadas por iniciativa de dos personas que amaban la realidad antártica, el embajador chileno Óscar Pinochet de la Barra y el especialista argentino, Ricardo Capdevilla, estimaron conveniente crearle un espacio a la historia dentro de ese frío mundo logístico y científico en que se estaba convirtiendo la Antártica. Pensaban que era necesario crear un espacio de reflexión e interacción entre personas que tuviesen intereses antárticos donde su pudiera aprehender lo que ha sido el quehacer latinoamericano en la Antártica.

Su iniciativa prendió y los historiadores antárticos se empezaron a reunir periódicamente y surgió así una hermosa tradición de estudios, amistad, y colaboración. Lo que creemos interesante destacar, es que a nuestro propio paso y estilo, se fue creando algo, sin siquiera darnos cuenta, un esbozo de pensamiento latinoamericano sobre el quehacer antártico, caracterizado por el interés de algunos en remarcar el aporte hispano o el impacto de la presencia europea o estadounidense en el área; la preocupación de sus propios países hacia la zona reflejada en su educación, diplomacia y su propio quehacer antártico.

Independiente del cambio de nombre de nuestra institución, al reemplazar la palabra “ibero” que inicialmente portaba y denominarnos hoy “Historiadores Antárticos Latinoamericanos”, la esencia de nuestro quehacer no ha cambiado. Seguimos siendo un grupo de especialistas de algunos países latinoamericanos que tratamos de conocer más sobre nuestro pasado antártico y colaborar en que éste no se olvide, sino que se transmita y perdure.

Fuera de ello, nuestro quehacer ha asumido –también sin darnos cuenta- un papel más importante: el poder mostrar ante nuestros pares que viven más distantes de nuestras costas, que la Antártica nos importa y la estamos estudiando y preservando. Decirles que, frente a la instrumentalización de la ciencia y la enormidad de sus medios, nosotros estamos forjando un sólido conocimiento de nuestras debilidades y oportunidades, y que esperamos forjar– en el largo plazo- una posición común de los países latinoamericanos con intereses antárticos, que denominamos “la conciencia antártica latinoamericana” capaz de defender con acierto los derechos antárticos de nuestras naciones.

Deseamos hacer presentes nuestros agradecimientos a Cristina Montalbán quien ela-

borara y cuidara con esmero las Actas de nuestros encuentros y quien motivara la reanudación de nuestras actividades en el año 2011; a Pablo Mancilla y Alexis Acevedo quienes con enorme esfuerzo y desinterés transcribieron gran parte de los trabajos; a Guido Olivares quien aportara el artístico diseño de la portada y del libro en general y, a Fundación Valle Hermoso que comprendiendo la importancia de la tarea que teníamos entre manos, no dudó en aportar los medios que eran necesarios para su realización.

EDITORES

Viña del Mar, octubre 2013

AN OUTLINE OF LATIN AMERICAN ANTARCTIC HISTORY:
MEETINGS OF LATIN AMERICAN ANTARCTIC HISTORIANS, 1999-2011
PRESENTATION

To compile historical articles written over a period of years is more than an academic pastime. Although this would appear to be a rather elitist activity, writing produced by a select group of specialists and destined for a group not much larger, this type of compilation – once carried out – acquires normally a much wider and more permanent significance. This has occurred with the start of the collection and edition of this book.

The idea was born in Montevideo in the year 2011 and it took form in a short period of time and with great effort. Initially it appeared that it would be a mere collection of historical snippets or coloured mosaics without any other linkage than the permanent interest of the authors in the Antarctic. Eventually, as the articles were grouped and placed in order there emerged a colourful, intense and incomplete picture of the interest of certain Latin American countries in the Antarctic.

Possibly, certain foreign scholars could argue that this is not a serious work, in which more than documentary sources preference is given to the account of experiences, the artistic expression and secondary sources. It is possible that this is true and from there, in our judgement, comes its extraordinary value.

This book represents the thinking of certain Latin American nations about the Antarctic, not the thoughtful study of their diplomats or the cold view of our specialists in the hard sciences. Rather, it expresses our timid but permanent interest in this continent, its history and what our countries have been able to do in it.

As is well known, two decades ago due to the initiative of two persons who loved the Antarctic reality, the Chilean ambassador, Oscar Pinochet de la Barra and the Argentine specialist, Ricardo Capdevilla, decided that it would be useful to create a space for history within the cold logistic and scientific world into which the Antarctic had been converted. They thought that it was necessary to create a space for reflection and interaction among persons who had Antarctic interests where they could learn what had been the Antarctic activities of Latin America.

Their initiative took root and Antarctic historians began to meet periodically and thus there began a beautiful tradition of studies, friendship and collaboration. What we feel it is important to point out is that at our own pace and style, there was created, without realizing it, an outline of Latin American thought about activity in the Antarctic characterised by some in emphasising the Hispanic contribution or the European and North American impact in the area; the interest of their own countries towards the area reflected in their education, diplomacy and their own activities in the Antarctic.

Independently of the change in the name of our institution, with the replacement of the word "ibero" that it initially carried for the title Latin American Antarctic Historians that it now has, the essence of our activity has not changed. We continue to be a group of specialists of certain Latin American countries who attempt to know more about our Antarctic past and to ensure that this past is not forgotten, but rather handed on and endures.

Aside from this, our activity has assumed - also without our realizing it - a more important role: the ability to demonstrate to our peers who live farthest away from our coasts that the Antarctic is important to us and that we are studying and preserving it. To be able to say to them that given the exploitation of science and the enormity of their resources, we are forging a solid knowledge of our weaknesses and opportunities, and that we expect to create - over the long term - a common position of the Latin American countries with Antarctic interests, that we call "the Latin American Antarctic consciousness" capable of strongly defending the Antarctic rights of our nations.

We wish to express our thanks to Cristina Montalbán who carefully prepared and took care of the Proceedings of our meetings and who was responsible for the renewal of our activities in 2011; to Pablo Mancilla and Alexis Acevedo who with enormous effort

and unselfishness transcribed the greater part of the articles, to Guido Olivares, who provided the artistic design of the cover and of the book as a whole, and to the Foundation Valle Hermoso who realising the importance of this project, did not doubt in providing the means that were necessary to carry it out.

EDITORES

Viña del Mar, October 2013

PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA,
CRONISTA E INCANSABLE NAVEGANTE
IMPULSOR DE LAS EXPLORACIONES
HACIA LOS MARES AUSTRALES

Luz Miriam Alegría Oblitas
Perú

Es para mí un honor y una gran satisfacción participar en este importante evento; que se realiza en la Hermana República Oriental del Uruguay. Junto a ilustres historiadores reunidos en este nuevo encuentro, donde cada uno de los presentes aportara un enriquecedor y valioso tema histórico, que será el anclaje de unión de los momentos vividos por nuestros predecesores, y servirá de base para un futuro de continua unidad entre nuestras naciones.

El tiempo transcurre velozmente, así como la sutil creación de vida. Quedan muchas veces en el recuerdo y de nuestra frágil memoria importantes hechos en el olvido, es la historia la que se encarga de renacer todo lo acontecido.

Desde Tales de Mileto, Pitágoras, Ptolomeo, Galileo, Piteas, Kepler, observadores, científicos y estudiosos de la mecánica celeste del universo. Las estrechas siempre fueron guía, también para la navegación de los hombres de mar, y es gracias a la experiencia de estos valerosos navegantes, y expedicionarios de siglos pasados, que se obtuvo un conocimiento más detallado y profundo de nuestro planeta, al descubrir mares y territorios, y llegar hasta el lejano y misterioso Continente Antártico, contribuyendo así al futuro de expediciones antárticas, que en el presente unen la Historia Antártica de nuestros países iberoamericanos.

Muchos hombres de gran sabiduría nos dejaron un invaluable tesoro de conocimientos, y entre ellos elegí para esta ponencia al cronista, científico, e incansable navegante español: Pedro Sarmiento de Gamboa, soñador empedernido, de alma aventurera y osada, propulsor de las exploraciones hacia los mares australes.

Pedro Sarmiento de Gamboa, hombre de gran talento, innato investigador científico, ilustre cosmógrafo, autor de la Historia de los Incas, e inspirador del primer viaje que parte del Perú hacia Oceanía, desde el puerto del Callao en el año 1567, junto al joven navegante Álvaro de Mendaña, donde Sarmiento fue el verdadero propulsor de esta Empresa, que descubrió las islas Salomón; en el Mar del Sur¹, en busca de las remotas "Tierras de Ofir" aludidas en la Biblia, como el Edén escondido y denominada por Sarmiento como "Archipiélago del Nombre de Jesús".

Sarmiento de Gamboa, basándose en tradiciones aborígenes y apoyado en las versiones de los viejos amautas, describe luego en sus escritos que "a 200 y tantas leguas de Lima, descubrió el 30 de noviembre de 1567, dos islas situadas al poniente (Ahua-chumbi y Ninachumbi) donde Túpac Inca Yupanqui² había llegado con 20.000 hombres y que Mendaña no las quiso tomar".

Fue considerado por el Virrey don Francisco de Toledo³ como "el hombre más hábil de esta materia que haya hallado en estas tierras del Perú". Y por muchos historiadores como el primer hombre que contemplo América en su conjunto, y pionero en el diseño de una estrategia para construir una seguridad hemisférica, al localizar con mucha precisión la entrada de la boca occidental del Estrecho de Magallanes.⁴

Señalo acertadamente Australia a la que llamo "la tierra grande del sur". Todos los navegantes peruleros fueron influenciados por los ideales de Sarmiento, impulsor de la vocación oceánica del virreinato, como: Juan Fernández que partió rumbo al sur para descubrir las islas que llevan su nombre. Pedro Fernández de Quirós que llegó a la isla mayor de las Nuevas Hébridas; y las llamo "Australia del Espíritu Santo" en 1605-06, y Luis Váez de Torres que navegó entre Nueva Guinea y Australia, y que luego avistaría el cabo York en 1606-07.

En su honor un majestuoso nevado es dominado "Monte Sarmiento", ubicado en las soledades fueguinas (54° 29' de Latitud Sur – 70° 46' de Longitud Oeste) de la región magallánica chilena (Parque Nacional de Alberto de Agostini).

Hace cuatro siglos anduvo Sarmiento con sus hombres, y reconocemos el mérito de su gran hazaña ante la adversidad.

1. RESEÑA BIOGRÁFICA

Pedro Sarmiento de Gamboa, nació en Alcalá de Henares hacia 1532, de padre gallego y madre vasca. Después de vivir un tiempo en México anduvo por Guatemala y en 1557 en los “poderosos reinos del Perú”.

En el año 1561 fallece el virrey don Andrés Hurtado de Mendoza y con la llegada del nuevo Virrey Diego López de Zúñiga y Velazco⁵, Sarmiento pudo encontrar la labor de ayudante bajo su gobierno, pero años más tarde, Sarmiento es acusado por el tribunal de la Santa Inquisición por referirse a misterios de cábala y alquimia, por lo cual se le desterraba de todas las Indias de su majestad perpetuamente para los reinos de España el 8 de mayo de 1565. Sarmiento apela con vehemencia ante el Papa y pudo anular su destierro y realizó muchas gestiones ante el obispo de la Ciudad de los Reyes a cambio consiguió su reclusión, luego de seis meses pidió ser trasladado al Cuzco, donde obtuvo prórroga de su destierro.

En 1567 regresa a Lima, momento en el cual se planeaba en la Ciudad de los Reyes una expedición marítima en busca de las maravillosas “Tierras de Ofir,” o archipiélago de Salomón. El gobernador Lope García de Castro⁶, que sustituye al Conde de Nieve, solicita la anulación de la pena contra Sarmiento para que sirviera de piloto por su gran experiencia en dicha expedición y por su conocimiento de los secretos del astrolabio, ya que eran los instrumentos que utilizaban en aquella época, como la ballestilla, el cuadrante, y el reloj de arena.

2. EXPEDICIÓN HACIA LASTIERRAS DE OFIR

El 19 de noviembre de 1567, parte de expedición en dos naves, el uno llamado “Los Reyes” nave capitana, el otro “Todos los Santos,” nave almiranta, desde el puerto del Callao con 157 hombres y víveres calculados para un año, rumbo al poniente.

Fueron designados por el gobernador: como general a su joven sobrino Álvaro de Mendaña⁷, como capitán a Pedro Sarmiento de Gamboa, como piloto mayor a Hernán Gallego, y de Maestre de Campo fue Pedro de Horteiga.

Transcurrieron como 57 días de navegación para poder ver la costa, fue para estos navegantes días de incesantes y fuertes tempestades las que se presentaron durante el viaje, pero el día 14 de enero de 1568, hubo una gran tormenta, la primera noche de

truenos y relámpagos jamás vividos por estos valerosos hombres, día que antecede al descubrimiento de una isla pequeña a la cual bautizaron como del “Buen Jesús” ubicada a 1.450 leguas del Callao.

El día 1 de febrero divisaron y bautizaron “los arrecifes o bajos de la candelaria”, cinco días después de fuertes vientos, pudieron ver una tierra llena de árboles de cocos, y palmas, a la cual se refiere Sarmiento como la isla de “Santa Isabel”. Por fin al séptimo día descubren tierra, después de recorrer 8.000 millas marinas en 80 días de navegación, llegaron a las islas Salomón⁸, que fue bautizada por Álvaro de Mendaña con el nombre de “Santa Isabel de la Estrella”⁹, y en la que Sarmiento fue el primer Capitán de España que pisaba aquellos edénicos parajes, y la pluma de Gamboa se recrea al describir como una isla con altas montañas y densamente poblada, con abundantes raíces, frutas, y aves de hermosa plumería, sándalos de toda suerte, mucha caña de azúcar, muestras de grandes perlas, coral y gran disposición de oro. Gamboa los encontró como una población alegre, obediente, con un sistema de justicia ordenado, tenían adoratorios donde solo enterraban a sus señores, creían en la inmortalidad del alma; llamaban a Dios “Colanba”, los hombres, mujeres y niños andaban desnudos, eran amulados y de cabellos crespos, los isleños fueron invitados a comer muchos alimentos nunca saboreados por ellos, además aprendieron algunas palabras en el idioma de Castilla, sorprendidos de la facilidad con que uno de los naturales repitiera íntegramente el Credo, iniciaron así una amistad recíproca.

Al día siguiente en nombre del Rey don Felipe II de Castilla tomaron posesión de aquella isla y celebraron una misa “la primera que se decía en aquel rincón del globo”, por el Fraile Francisco Gálvez, ante el gran asombro de los (atoglanos) isleños.

Mientras se construía el bergantín, el General dispuso la salida de una expedición para obtener más conocimientos del lugar, pues aún no estaban seguros si Santa Isabel era una isla o formaba parte de tierra firme. Para dicha exploración fue nombrado Pedro Sarmiento de Gamboa acompañado de 22 hombres, el cual junto a sus hombres avanzó seis leguas en un territorio muy difícil, llegó hasta un río, pero al enterarse que la isla estaba poblada por naturales diestros en el arte de la guerra, Sarmiento decide regresar, dando media vuelta es atacado por otros naturales, los cuales hieren a un tripulante. Por fin el 3 de abril el bergantín estuvo listo bautizándolo con el nombre de “Santiago”, y recién el 8 de abril; el piloto Hernán Gallego con 28 hombres pudo iniciar la exploración de los alrededores, donde encontraron muchas islas, todas pobladas de salvajes con

pesadas macanas, con arcos y flechas, así recorriéndola de punta a cabo por ambas costas, los expedicionarios obtuvieron un conocimiento completo de Santa Isabel, calculando un largo de 95 leguas y un ancho de 20 leguas. Una vez que retornaron del viaje en el bergantín el 4 de mayo; informaron al General de las islas encontradas y recomendaron el traslado de la base a Guadalcanal, mientras Sarmiento y Mendaña no llegaban a un acuerdo, que cumpliera con las ordenes de la Corona española de colonizar dichas islas o continuar viaje hacia otras tierras, ya que Sarmiento insistía en navegar hacia el sudoeste. Finalmente decidieron regresar a costas americanas. Zarparon de la isla de Santa Isabel el 8 de mayo de 1568, navegando por las maravillosas "Tierras de Ofir", pasaron lentamente por las islas de Galera, Florida, San Dimas, San Germán, San Cristóbal, Santa Catalina y Santa Ana, hasta que por fin viraron hacia el continente americano.

Aquí nuevamente resurgió otra disputa, Gamboa sostenía que era conveniente navegar hacia el sur y dar la vuelta por Chile y Mendaña con Gallego opinaban lo contrario, y, describiendo una amplísima parábola a partir de la línea ecuatorial, se dirigieron a México. El 16 de octubre hubo un terrible temporal, las dos naves se desconectaron entre sí, los marineros sufrieron escasez de alimento y agua, con vientos fuertísimos, soportando con fe y resignación el destino, el temporal fue calmado poco a poco, duro 8 meses de navegación en llegar a las costas de México en febrero de 1569, la tripulación totalmente extenuada, con las 2 naves extraviadas entre sí, hambrientos, sedientos, sin mástiles y con la enfermedad del escorbuto, ciegos, y con fiebres altas que produjo 30 muertos; arribaron al puerto de Santiago de Colina llamada también de Salagua en México, donde Sarmiento de Gamboa llega después de 14 años por el lado del Pacífico, donde por un milagro de la vida las dos naves se reencontraron.

Sarmiento de Gamboa, en el mismo puerto de Colina redacta una "probanza" y un extenso memorial dirigido al Rey don Felipe II en el que enumera todos los agravios recibidos de Mendaña y Gallego.

Por fin el 11 de septiembre de 1569, la expedición llega al Callao, estando ya por terminada la función del Gobernador de Lope García de Castro y hallándose en viaje el reciente Virrey nombrado don Francisco de Toledo.

3. SARMIENTO COMO HISTORIADOR Y COSMÓGRAFO

Sarmiento llega al Perú en momentos en que el Rey Felipe II nombró como Virrey de los reinos del Perú a don Francisco de Toledo, veterano servidor de Carlos V en sus jornadas por Europa; cuyo cargo asume el 30 de noviembre de 1569.

Sarmiento de Gamboa continuó acumulando cargos contra Mendaña culpándolo del fracaso del viaje a las islas Salomón, el Virrey enterado de todo informó al monarca Felipe II sobre las dos naves que Mendaña había llevado para el descubrimiento, sin lograr los objetivos principales: como no traer muestras de la tierra, y no haber sido pobladas.

Fue la personalidad de Sarmiento de rostro ascético y sumido, de brillante inteligencia y cultura, e individualidad poderosa, la que sorprendió a don Francisco de Toledo, el cual hizo un examen minucioso de Sarmiento y lo tomó inmediatamente a su servicio.

Los dos nombramientos que extendió el Virrey Toledo a favor de Sarmiento de Gamboa fueron los de “cosmógrafo mayor de los reinos del Perú” e “historiador”, ya que para la Corona y sus antecedentes, el Perú todavía era hasta el presente una tierra conquistada pero desconocida. Así, el Virrey proyectó un amplio y minucioso recorrido por todo el territorio del Perú, para tener un concepto claro de la realidad económica, social, geográfica e histórica, y poder gobernar eficientemente. Una vez que el Rey Felipe II comprende y apoya todo el proyecto y preocupación del nuevo Virrey; Toledo viaja el 22 de octubre de 1570 a Jauja, viaje que se prolongó 5 años. Redescubrió y estudió el Perú en sus aspectos profundos; junto a personajes de gran calidad como el Padre José de Acosta¹⁰, y como demarcador del territorio, investigador y redactor de una “Historia Inca”¹¹, que abarcara desde los remotos comienzos del Tahuantinsuyo hasta la fecha, llevó a Pedro Sarmiento de Gamboa.

Sarmiento de Gamboa acompañó al Virrey Toledo desde Lima hasta Jauja, Huamanga y luego al Cuzco; donde ordenó su trabajo en tres partes:

- Estudio y descripción de todo el territorio del Perú.
- Referencia de los antiquísimos y primeros pobladores, hasta la Historia de los Incas.
- Período del descubrimiento y conquista del Perú, hasta el año presente de 1572.

A mediados del año 1572, concluyó su obra histórica, presentada al Virrey y luego envia-

da a España. Esta información que fue obtenida por Sarmiento, a través de la memoria de los ancianos, pidiendo un memorial de su linaje en presencia de todos los bandos y ayllus en público y por juramento.

En noviembre de 1573, había sido presentada una denuncia ante el alto tribunal; por no cumplir la condena de 1565; en la que se le desterró de las Indias, razón por la cual fue encarcelado. En noviembre de 1575 pudo salir de las mazmorras para defenderse hábilmente, obteniendo por segunda vez la libertad y quedarse en el Perú con un sueldo de 1000 pesos por los servicios prestados a Toledo.

Sus sueños de descubrir aquella "Tierra Grande" no habían desaparecido con el tiempo de su mente. Por ello Sarmiento, construye dos naves que serían capitaneadas por Juan Fernández; el descubridor de las islas de su nombre y por el propio Sarmiento, pero nuevamente los inquisidores truncaban por segunda vez la carrera del historiador y cosmógrafo.

En el año de 1578 se dedicó al estudio de la astronomía, descubrió la diferencia horaria exacta que mediaba entre el meridiano de Sevilla y Lima y su distancia geográfica, por orden de Felipe II, tuvo a su cargo la observación del eclipse de 1578; provisto de relojes e instrumentos, en presencia de un cura y un piloto aritmético, estudio el fenómeno, y pudo probar que había una diferencia de cinco horas y cuatro minutos entre el fenómeno observado en Sevilla y Lima; que convertidos a grados geográficos son de 74° de longitud entre ambos meridianos.

En la noche del 15 de febrero de 1579, se produce súbitamente y con gran alarma, un repique de campanas, donde todo Lima despierta con gran susto, donde poco a poco se enteran de la llegada de piratas ingleses al puerto del Callao, bajo el mando del corsario Francisco Drake; hábil y aguerrido capitán.

Y fue Sarmiento de Gamboa con su pelotón de defensores tras él en dos navíos, tratando de alcanzarlo, pero fracasaron en su intento, el barco pirata se perdió en el horizonte con todo su botín. Eran tiempos en que Drake atacaba a todos los puertos españoles del Pacífico.

4. EXPEDICIÓN HACIA EL ESTRECHO DE MAGALLANES

El Virrey Francisco de Toledo envía dos navíos el 7 de agosto de 1579, con 112 tripulantes entre marinos y soldados, dos fueron los barcos adquiridos por el Virrey Toledo; el

barco mayor tuvo el nombre de “Nuestra Señora de la Esperanza” a quien Sarmiento escogió como capitana, y otra más pequeña como almirante, llamada “San Francisco” a la orden de Juan de Villalobos. Entre los pilotos más expertos que encontraron en el Callao figuraron: Antón Pablos y Hernando Lamero.

Gamboa llevó cuadernillos para describir todo lo vivido, y poder relatar todo el viaje con mucho detalle para hacer las cartas de navegación; y el nombre que llamarían a las nuevas tierras descubiertas; así como la de su población y tener un registro exhaustivo de los accidentes geográficos y meteorológicos del Estrecho.

Zarparon las dos naves desde el puerto del Callao el 10 de octubre de 1579, en un día primaveral. La travesía desde el Callao hasta el Estrecho sería sin tocar puerto, cumpliendo la orden dada por el Virrey Toledo.

Sarmiento de Gamboa se sintió feliz al navegar por rutas inexploradas, y por comprobar cómo se cumplían las leyes de la astronomía y matemáticas.

Y es el 17 de noviembre que descubren una gran bahía y ensenada con un monte de tres puntas; llamando a esta bahía “Golfo de la Santísima Trinidad” a 50° Sur.

Sarmiento mando a armar el bergantín y se embarcó con Antón Pablos entre los canales e islas, dibujando un recorrido de sinuosas venas de agua, durante el viaje llegan a contar cientos de islas; dándoles denominaciones castellanas que perduran hasta hoy, y tomó trece posesiones en nombre del Rey de España.

Gamboa al entrar a un boquerón tan angosto, lo bautiza como el puerto de “Nuestra Señora del Rosario”; por ser de difícil recorrido y por presentar zigzagueantes curvas.

El 22 de noviembre de 1579, Pedro Sarmiento de Gamboa decidió tomar solemne posesión de esta tierra cercana al Estrecho, donde llevó una cruz alta, dando testimonio y carta de posesión, y junto a toda la gente la adoró de rodillas con devoción, los religiosos cantaron el cántico: “Te Deum Laudamus”; llevaron la cruz en una procesión y el General Pedro Sarmiento de Gamboa la plantó en un peñasco como señal de posesión de todas las tierras y mares allí descubiertas.

Se realizó una misa por el Padre Vicario, que fue la primera que en esta tierra se hizo. Una vez terminada la ceremonia el General hizo cortar un árbol inmenso, para hacer una cruz grande y muy alta en la que escribió el nombre de nuestro Señor Jesucristo “INRI” y al pie puso: “Philipus Secundus, Rex Hispaniarum.” En voz alta dijo Sarmiento: “Que en nombre de Su Majestad el Rey don Felipe II, nuestro señor, Rey de Castilla y León

y sus Anexos... y de los muy poderosos reyes, herederos y sucesores suyos que por tiempos fueren..., tomó y tomaba, aprehendía y aprehendió la Posesión de esta tierra donde al presente está desembarcado; la cual ha descubierto para siempre jamás en el dicho real nombre y de la dicha real corona de Castilla y León como cosa suya propia que es y realmente le pertenece por razón de la donación y bula que el muy Santo Padre Alejandro Sexto, Sumo Pontífice Romano, expidió *motu proprio* en donación a los muy altos y católicos señores don Fernando Quinto y doña Isabel... y a sus sucesores y herederos de la mitad del mundo, que son grado de longitud como más largamente en la dicha bula se contiene, dada en Roma a cuatro de mayo del año mil y cuatrocientos y noventa y tres... y como tal, toma la dicha posesión de estas tierras y sus comarcas: mares, ríos, ensenadas, puertos, bahías, golfos, archipiélagos y de este dicho puerto del Rosario y bahía ahora nombrada de la Santísima Trinidad...”

El 25 de noviembre salen en el batel de la “Almiranta” desde el puerto desde el puerto del Rosario para descubrir los canales que parecían poner en peligro los navíos, y tener un puerto seguro, y descubrir el Estrecho.

Para Sarmiento era como renacer en aquellos innumerables archipiélagos, hombre de raza aventurera e infatigable, pudo soportar noches enteras sin sueño, tempestades, frío y privaciones, y conocer la naturaleza que rodeaba a ella; como las aves que eran bellísimas variadas e incontables, así como la diversidad y riqueza de mariscos.

El primer encuentro con los indígenas fue en la “Ensenada San Francisco”, con una docena de hombres de cuerpos desnudos y teñidos de color rojo, Sarmiento se dirigió a uno de ellos, lo vistió con diversas prendas, enseñándole algunas palabras, pero cuando ya empezaba a balbucear ciertos vocablos españoles, se fugó; sin que Gamboa pudiera conocer acerca de la vida y gobierno, por lo que la isla fue denominada “Isla donde se fugó el Indio”.

El segundo encuentro con seres humanos se produjo cerca de la “Ensenada de Nuestra Señora de Guadalupe”, bautizada por Gamboa, allí navegaron por un canal y vieron venir una piragua tripulada por 5 nativos; los cuales se escondieron en el monte, pudieron ver en sus viviendas lleno de “cestillos, mariscos, redecillas, huesos para arpones y la tierra roja con que se untaban el cuerpo”.

El 21 de enero de 1580, salieron a navegar a mar abierta, para llegar a los 52 grados de latitud, donde se suponía estar la verdadera boca del canal, Pedro Sarmiento de Gamboa no ignoraba las peligrosas tormentas en aquella mar, pero en la misma noche que

navegaban por ella, hubo una fuerte tempestad con espumeantes corrientes, el viento arreciaba con violencia, mientras Gamboa trataba de resolver los diferentes problemas que empezaban, al entrar el agua por un borde y salir por el otro. Tuvieron contacto por breves momentos con la almirante "San Francisco" y de pronto del diminuto bergantín, la cual marchaba remolcada por la nave capitana, fueron grandes angustias las que sufrieron aquellos hombres con los fieros maretazos, en plena noche de telúricos truenos y relámpagos, ya al amanecer pudieron ser izados a la nave capitana "Nuestra Señora de la Esperanza"; muchos de ellos lisiados y sangrientos. Después de tres días el viento fue calmándose, las olas se aquietaron, Gamboa trataba localizar a la nave almirante, pero esta marchaba sin gobierno en dirección al Polo Sur, el Almirante Juan Villalobos y el Piloto Hernando Lamero, comprobaron con asombro que se encontraban en los 56° de latitud sur, y que el Océano Atlántico y Pacífico se unían en aquella altura.

Juan Villalobos viró en círculo hacia Chile e ignoró las instrucciones de Sarmiento para encontrarse en los 52° de latitud, junto al piloto Lamero se dirigieron al puerto de Valdivia donde se quedaron todo el verano, mientras Sarmiento esperaba el encuentro, aprovechó en hacer sus observaciones astronómicas como ver un eclipse y seguir el fenómeno fase a fase; también pudo descubrir que el meridiano de Chile está ubicado más al occidente que el de Lima y poder observar en la bóveda austral dos estrellas, mediante procedimientos artesanales.

Por aquellos días aparecieron en la costa un grupo de indígenas, los cuales contaron que habían visto pasar hombres blancos y barbados; estos tres hombres nunca imaginaron que su destino sería conocer mares remotos, desembarcar en España, ser presentados al Rey Felipe; y a su retorno hacia América, morir en los mares tropicales del Brasil.

Una vez que llegó el plazo convenido para encontrarse con Villalobos, el 5 de febrero, Sarmiento dio la orden de zarpar, el tiempo era bueno, brillaba el sol y era un momento propicio para cruzar el canal. Durante el viaje continuaron tomando posesiones en nombre del Rey Felipe, y pensó en denominar al "Estrecho de Magallanes" como el "Estrecho de la Madre de Dios".

El 21 de febrero encontrándose en la Punta de Nuestra Señora del Valle"; fueron atacados por los indios patagones, los cuales huyeron a una gran velocidad.

Por fin el 24 de febrero de 1580, la nave comandada por Sarmiento desembocó en el Atlántico, era la primera vez que el hombre realizaba tal hazaña. Sarmiento describe

que la distancia del Estrecho, desde el Mar del Sur al norte es de 110 leguas.

Así quedó demostrado que el paso austral entre ambos mares era navegable de Oeste a Este, se descubre una nueva ruta de navegación para ir y venir desde Europa hasta los mares de China y Japón, el Estrecho de Magallanes quedaba abierto a los hombres de mar enlazando el Callao con Sevilla, al comercio entre Argentina, Chile y Perú y las costas occidentales mexicanas.

Sarmiento de Gamboa comienza a ascender por el Atlántico hacia España, el 17 de abril cruzan la línea equinoccial, ya son 6 meses que van navegando sin haber tocado en algún puerto habitable.

El 28 de abril divisaron Sierra Leona, toda la tripulación se encuentra físicamente cansada, pero la voluntad de todos ellos los mantuvo entusiastas para continuar el viaje con la moral en alto.

El 23 de mayo, a la altura de Cabo Verde se encuentran con una nave grande y hermosa, sin tener en mente que dicha nave estuviera llena de corsarios franceses, que eran alrededor de 110, mientras los hombres de Gamboa eran 54; el combate se generalizó por ambas partes, pero la pólvora del Perú aventajaba a todas las pólvoras que se conocían, los piratas huyeron temerosos. La población de la ciudad de Santiago de Cabo Verde al saber que eran del Perú y llegaban del Estrecho fue grande su admiración que enmudecieron, creyéndole innavegable. Al día siguiente Sarmiento saltó a tierra, permaneció allí hasta el 19 de junio.

Desde alta mar despachó el bergantín para transportar hasta tierra firme los encargos para el Virrey don Francisco Toledo.

El 15 de agosto divisan las ansiadas costas españolas a la altura de Cabo San Vicente, y el 19 de agosto Sarmiento lanzó el ancla en el Guadalquivir; así Lima y Sevilla quedaban unidas por encima de dos mares, después de 10 meses y 8 días de navegación.

En Badajoz, Sarmiento ve a Felipe II, expone su plan de colonizar y poblar el Estrecho, cuyo plan es aceptado; pero el rey nombra General de la Armada a Diego Flores Valdés, provocando en Sarmiento la decisión de retirarse y volver a Lima, pero Felipe II lo desagravia nombrándolo gobernador del Estrecho.

El 9 de diciembre de 1581 parte la Armada de Cádiz con 23 naves y cerca de 3000 personas entre pilotos, marinos, soldados, colonos, mujeres y niños.

Después de muchas peripecias Flores Valdés deserta con parte de la tripulación y Sarmiento parte desde Río de Janeiro hacia el Estrecho en diciembre de 1583, donde vuelve a tomar posesión de este Estrecho en nombre del Rey de España y funda dos poblaciones: "Nombre de Jesús" y "Rey don Felipe". Le amenazan muchas deserciones y problemas y vuelve a España en busca de recursos, pero es apresado cerca de las islas Azores por Sir Walter Raleigh y es presentado a Isabel de Inglaterra con quien conversó en latín. Logra salir de la isla con una misión secreta para Felipe II, pero al pasar por Francia es apresado por los hugonotes, quienes lo envían a las mazmorras del Castillo de Mont. de Marsan, hasta que paguen por su rescate.

Es en 1590, después de tres años, llega el dinero para obtener su libertad, pero Sarmiento se encontraba bastante cansado, viejo y tullido de hambre.

Inglaterra tenía en su poder copias de las cartas geográficas de Sarmiento, que un corsario inglés encontraría pocos años después. Cavendish se dirigió hacia las costas magallánicas donde encontraron a solo 15 hombres y 3 mujeres de las colonias fundadas por Sarmiento. Denominando aquel lugar como "Puerto del Hambre".

En 1590 Sarmiento ha vuelto a España, es un misterio su vida, ya que se ignora la fecha y el lugar de su muerte.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Pedro Sarmiento de Gamboa, con gran esfuerzo y sacrificio, había abierto el camino, inspirador de futuras expediciones y de muchos navegantes.

Como los que tuvieron en sus manos el diario de Pedro Sarmiento de Gamboa, e hicieron uso de aquel: John Byron (1764) en su viaje alrededor del mundo, y posteriormente Alejandro Malaspina (1789), el Capitán inglés Fitz Roy y Parker King, que navegaron en el Beagle, junto al naturista Charles Darwin, y realizaron exploraciones hacia las costas sudamericanas, con el fin de cartografiarlas con mayor detalle y obtener más estudios sobre la hidrografía, geología, meteorología.

Duró sesenta años su esforzada existencia, rendida en el mar como Almirante de la Guarda de Indias, en su desinteresado servicio al Rey don Felipe II. Quien pretendió forjar una puerta de hierro para una de las rutas imperiales de España, desaparece sin cumplir todos sus sueños.

BIBLIOGRAFÍA

- Betanzos, Juan de. *Suma y narración de los Incas* (1551).
- Cieza de León, Pedro. *La crónica del Perú* (1553).
- Zarate, Agustín. *Historia del descubrimiento y conquista del Perú* (1555).
- Vega, Garcilazo de la. *Comentarios reales* (1609).
- Vega, Garcilaso de la. *Historia general del Perú* (1617).
- Calancha, Antonio de. *Crónica moralizadora del Orden de San Agustín* (España, 1638).
- Montesinos, Fernando. *Memorias antiguas. Historiales y políticas del Perú* (1644).
- Porras Barrebechea, Raúl. *Crónicas del Perú* (1962).
- Buse, Herman. *Los peruanos de Oceanía* (1967).
- Arciniega, Rosa. *Pedro Sarmiento de Gamboa* (Ulises de América).
- Sarmiento de Gamboa, Pedro. *Viaje al Estrecho de Magallanes* – Juan Batista Gonzáles.
- Duthurburu, José del Busto. *Historia marítima del Perú* Tomo III, Vol. 1 y 2 (1972-75).

NOTAS

- ¹ Vasco Núñez de Balboa (1475-1519), navegante y conquistador español, partió junto a Francisco Pizarro en una expedición con 190 tripulantes, descubridor del Océano Pacífico, el cual avistó desde el istmo panameño de Dariem; la orilla oriental del Océano Pacífico, el cual llamo "Mar del Sur" el 25 de septiembre de 1513.
- ² Tupac Inca Yupanqui, XI Inca (1440-1488), reinó 23 años, quien condujo una expedición con 20.000 hombres en muchas balsas hasta lejanas islas de Ahuachumbi y Ninachumbi.
- ³ Francisco de Toledo (1516-1582), nació en Oropesa (Toledo) fue nombrado quinto Virrey del Perú en 1569 por el Rey Felipe II, en su gobierno organizó todo el virreinato peruano.
- ⁴ Fernando de Magallanes (1480-1521), navegante portugués, descubre el Estrecho Austral el 21 de octubre de 1520, al que llamó "De Todos los Santos", el cual está formado por el extremo del continente de América y la isla llamada Tierra del Fuego, su boca oriental está ubicada a 52° 21' de latitud y la occidental a 52° 49'. Tiene un largo de 770 Km. y un kilómetro de ancho en la parte más angosta. La tripulación de Magallanes fue la primera en circunnavegar el globo entre 1519 y 1521 con 5 barcos, saliendo al Mar del Sur, al que nombraron Mar Pacífico el 28 de noviembre de 1520.

ESBOZANDO LA HISTORIA ANTÁRTICA LATINOAMERICANA

- ⁵ Don Diego Zúñiga y Velasco, Conde de Nieva (1561-1564), IV Virrey del Perú.
- ⁶ Lope García de Castro, enviado por el Rey con el título de Gobernador (1564-1569).
- ⁷ Álvaro de Mendaña; oriundo de Galicia de 22 años de edad, sobrino del Virrey Lope García de Castro.
- ⁸ Las islas Salomón, son llamadas en el idioma indígena como "Atogla"; y fue bautizada con este nombre por ser una región poseedora de una gran riqueza similar a la riqueza del Rey Salomón.
- ⁹ Bautizada con este nombre por dos razones: "Santa Isabel"; por el día que partieron del Perú y que correspondía a esta santa, y de la "Estrella"; porque vieron en el cielo una estrella tan brillante, que parecía guiarlos en el momento que entraban con las naves en el puerto de Samba.
- ¹⁰ Padre José de Acosta, escritor y gran viajero, autor de la obra "Historia Natural y Moral de las Indias".
- ¹¹ Publicada en Berlín el 1906, 13 años después de ser encontrado el manuscrito.

LA FRAGATA *COLOMBIA* Y SU
NAVEGACIÓN POR EL PASAJE DRAKE
EN 1829

Mariano Sánchez Bravo
Ecuador

Remontándonos al año 1828, cuando la Gran Colombia sostenía una guerra con Perú, el Libertador Bolívar dispuso el envío de dos fragatas al Pacífico para reforzar la fuerza naval del Departamento del Sur (actual Ecuador). Una de ellas sería la fragata “Colombia”, construida en Nueva York en 1825 para la escuadra colombiana, juntamente con la “Cundinamarca”, las que costaron 1'078.845 pesos y estaban armadas de 64 cañones cada una, pasando a servir a la escuadra del Atlántico apostada en Cartagena.¹

Para tal fin se inició el alistamiento de la “Colombia”, y en la mañana del 4 de noviembre de 1828 el capitán de fragata José María Sanz procede a entregar el buque con su inventario al Alférez de Fragata Manuel Armas, en cumplimiento a la disposición emanada por el benemérito Comandante del Apostadero de Cartagena, capitán de navío Rafael Tono. A su vez, al siguiente día, el Alférez Armas entregó los cargos que componían el inventario general de la fragata al benemérito capitán de navío Gualterio Chitty, de acuerdo a lo ordenado por el gobierno.² Este último oficial sería quien comandaría la fragata al inicio de la expedición.

En el inventario se dice que su casco está forrado en cobre, y que sus dimensiones son las siguientes: Eslora: 181 pies 6 pulgadas; Manga: 46 pies 2 pulgadas; Puntal: 30 pies 2 pulgadas.

En el entrepuente existía una cámara enchapada de cobre y un área con 10 camarotes para los oficiales. Así también una cámara de los guardias marinas con cuatro literas.³ Lo cual resultaría insuficiente para la cantidad de oficiales que después se embarcaron para el viaje a Guayaquil.

La “Cundinamarca” era la otra fragata que debía dirigirse al Pacífico, pero como sabemos nunca emprendió el viaje. Es más, el zarpe se fue dilatando por diversas razones a pesar de las exigencias de Bolívar para que se lleve a cabo.

Finalmente zarparon de Cartagena la fragata “Colombia” y la corbeta “Urica”, y haciendo escala en Puerto Cabello, salieron de este último puerto el 1 de septiembre de 1829 con destino a Guayaquil.⁴

A la altura de río Negro, al Sur del Río de La Plata la “Urica”, ante una grave avería, se vio obligada a separarse de la fragata para buscar un lugar adecuado para su reparación.⁵

Según el historiador Juan Chacón la “Urica” se regresó desde Montevideo por un motivo de los oficiales contra el Comandante Brown; pero el Sr. Juan Gómez, Encargado de Negocios de Colombia en Brasil, consiguió devolverla a Venezuela.⁶

La “Colombia” continuó la navegación y luego de desmontar su artillería y trincar los 64 cañones, remontó el Cabo de Hornos al mando del capitán de fragata Leonardo Stagg, en una temeraria jornada y en un mar donde imperan los sistemas de baja presión, pues esta zona goza de la triste fama de ser una de las áreas donde los temporales son más frecuentes y de mayor intensidad.

La fragata que inicialmente estaba comandada por el capitán de navío Gualterio Chitty y que por orden del General Renato Beluche, jefe de la expedición, fue reemplazado por Stagg, debido a la mala conducta del primero, siguió la navegación por el paso Drake, afrontando vientos de entre 40 y 50 nudos y estados de mar siete u ocho, que imperan en la zona, ante la disminución de la presión atmosférica, sufriendo fuertes escoras y bandazos.

La “Colombia” durante el trayecto tenía a su estribor al Cabo de Hornos y a su babor dejaba el territorio antártico, siendo la primera vez que estos marinos navegaban por este mar. Eran ellos más bien navegantes de aguas tropicales, como lo es el Caribe. Se encontraban por tanto en aguas desconocidas, y es de aclarar que ignoraban sobre la existencia de la Antártida, pues por aquellos años recién se estaban suscitando los descubrimientos de aquel continente. Recordemos que en 1819 el capitán William Smith con el bergantín “Williams” descubrió el 19 de enero tierras de un archipiélago que llamó Shetland del Sur. Precisamente eran las Shetland el territorio más cercano de la Antártida que estaba al rumbo de la fragata “Colombia”.

Entre otros descubrimientos antárticos cercanos a aquel año (1829) podemos men-

cionar el llevado a cabo en 1820 por Edward Bransfield, quien visitó las Shetland del Sur, y el 30 de enero avistó tierra firme, recorriendo el Estrecho que los separa. Hoy aquel estrecho lleva su nombre. Al norteamericano John Davis se le atribuye el primer desembarco en el continente antártico, el 7 de febrero de 1821, en Bahía Hughes, de la tierra de Danco, pero sobre el hecho existen dudas e imprecisiones. El 20 de febrero de 1823 James Weddell llegó a la latitud 75° 15' sur y longitud 34° 17' oeste, descubriendo un mar que inmortalizaría su nombre.⁷

No es difícil imaginar las penurias sufridas por la tripulación de la fragata "Colombia", sobre todo si se considera que ésta llevaba a su bordo 570 hombres y que las naves de esa época, propulsadas a vela, encontraban mayor dificultad que las actuales propulsadas a hélice, en un mar tempestuoso.

Recordemos también que estas aguas llevaban dicho nombre (Pasaje Drake) en honor a Sir Francis Drake, marino y corsario británico, quien efectuó el primer cruce por el Estrecho de Magallanes con su nave capitana "Pelican" ("Golden Hind") de 100 toneladas de carga y los buques "Elizabeth", "Mary Gold", "Swan" y "Christopher". Luego de cruzar dicho estrecho en 16 días entre agosto y septiembre de 1578, salió por la Boca Occidental donde fue sorprendido por un mal tiempo, obligándolo a permanecer en alta mar por el espacio de dos meses. A su retorno a Inglaterra la reina Isabel fue a bordo del "Golden Hind", en cuya cubierta consagró a Drake con la Orden de Caballero, en el acto más galano que haya cumplido soberana alguna.⁸

La "Colombia" pasó el Cabo de Hornos sin cruzar por el Estrecho de Magallanes, entró al Pacífico sudamericano y el 1 de febrero arribó a la isla Puná, continuando días después hacia Guayaquil, fondeando en el río Guayas frente a la ciudad el 8 de dicho mes, habiendo transcurrido 161 días desde su zarpe de puerto Cabello.

El 14 de febrero de 1830 el General Juan José Flores, escribe una carta al General Bolívar, en la que dice: "participo a V.E. la llegada a este puerto (Guayaquil) de la fragata "Colombia" el 8 del presente mes con ciento sesenta y un días de navegación y con escala en el Janeiro; ella ha traído 560 hombres a su bordo entre marineros y tropa, pues solo ha perdido diez de los primeros, que murieron en la vuelta al Cabo".⁹

De la oficialidad embarcada en la "Colombia", la mayor parte de ellos se quedaron a vivir en el Ecuador después de la desintegración de la Gran Colombia, de la cual nuestro país se separó de facto el 13 de mayo de 1830, y permanecieron en la Armada por algunas décadas. Entre ellos mencionamos al capitán de navío Leonardo Stagg, comandante

del buque; el teniente de navío Manuel María Cotes; los tenientes de fragata Juan María Doyle, Jayme Williams y Mateo Game; los alféreces de navío Lucas Rojas, Diego Matos y Leocadio Fernández; y el doctor Juan Bautista Destruge; algunos de ellos llegaron a ostentar las más altas jerarquías navales.

Este episodio es el más remoto que relaciona a nuestro país con el continente antártico y en él podemos darnos cuenta que éste costó la vida a 10 tripulantes de la dotación del buque, y vale indicar que el gobierno de Colombia decidió ascender al inmediato grado superior a los 28 oficiales que conformaban la dotación de la fragata "Colombia", como justo premio al esfuerzo de largas jornadas de peligrosa navegación en los 161 días continuos desde que zarparon de Puerto Cabello, y en especial el trayecto por el Pasaje Drake, en el que tomaron rumbo muy cercano a los 60° de latitud sur, en que inicia el área del actual Tratado Antártico. Pero reitero que al navegar por esas heladas aguas desconocían que a su babor existía aquel continente. A continuación transcribimos el documento en que constan los despachos indicados, los que se expidieron antes de que se cumpla un mes de su arribo a Guayaquil:

"284. En 1° de abril de 1830 se expidieron en formal los despachos siguientes: "Ascendiendo a capitán de fragata al teniente de navío Pedro María Iglesias. Ascendiendo a primer comandante de Infantería de Marina al cirujano mayor de la Escuadra colombiana destinada en el Pacífico, doctor Juan Bautista Destruge. Ascendiendo a teniente de fragata al alférez de navío Alejo Troconis. Ascendiendo a alférez de fragata al aspirante de marina Tomás Páez. Ascendiendo a capitán de navío al de fragata Leonardo Stagg. Ascendiendo a tenientes de navío a los de fragata, Jayme Cunningham, Juan C. Cunningham, Juan Soulen, Ambrosio Tono y Manuel María Coles. A tenientes de fragata a los alféreces de navío Juan M. Doyle, Jayme Williams y Mateo Game. A alféreces de navío a los de fragata Juan Bati, Ramón Iglesias, Pedro Rincón, José Antonio Rincón, Lucas Rojas, Diego E., Matos y Leocadio Fernández. A alféreces de fragata a los aspirantes de marina Tomás Iglesias, Alejandro Urueta, Carlos Navarro, Manuel María Ayala, Fausto Esteves, Pedro Pérez y Antonio Carmona. Concediendo el grado de primer comandante de Infantería de Marina al capitán de la tercera compañía del mismo Guillermo Clark."¹⁰

En lo que respecta al General Renato Beluche, que lideró la operación, no accedió al pedido del General Juan José Flores de quedarse en el Sur, desempeñando el cargo de Comandante de la División Marítima, y posteriormente retorno a Venezuela, pero al

igual que a los otros el Libertador Bolívar reconoció su excelente desempeño durante la larga y riesgosa navegación. Días después la fragata “Colombia” inició operaciones marítimas, lo cual no es motivo de este estudio.

NOTAS

- ¹ Juan Chacón. “La fragata “Colombia” Revista de Marina n° 31, Año XV (Quito, abril 1976): 28.
- ² Archivo General de la Nación, Bogotá-Colombia. República, Secretaría de Guerra y Marina, tomo 454, folio 258.
- ³ *Ibídem.* Folio 234.
- ⁴ Carlos Monteverde Granados. Historia Marítima del Ecuador Tomo VI (Guayaquil: Edición IN-HIMA, 1997): 134.
- ⁵ *Ibídem.*
- ⁶ Chacón (1976): 29.
- ⁷ Mariano Sánchez Bravo. Remembranzas Antárticas (Guayaquil: Instituto de Historia Marítima, 1992): 198.
- ⁸ Carlos Alberto Mantellero. Diccionario de la Toponimia Austral de Chile (Santiago: 1982).
- ⁹ Monteverde (1997): 136.
- ¹⁰ Mariano Sánchez Bravo. Protagonistas en el Mar (Guayaquil: Instituto de Historia Marítima, 1994): 20.

EL INSTITUTO GEOGRÁFICO
ARGENTINO COMO PIONERO DE LA
ACTIVIDAD CIENTÍFICA ARGENTINA EN
LA ANTÁRTIDA

Eugenio A. Genest
Argentina

En este trabajo se presentan una serie de propuestas presentadas por ciudadanos de diferentes nacionalidades que residían en la República Argentina a fines del siglo XIX. Estas iniciativas fueron canalizadas a través del Instituto Geográfico Argentino, una de las instituciones fundantes de las actividades científicas argentinas, especialmente en lo que respecta a las zonas patagónica y antártica.

Desde mediados del siglo XIX, los intereses manifestados por algunos países por las regiones del Polo Sur, tanto europeos como americanos, se extendían desde la búsqueda por la ampliación de los conocimientos geográficos y de otra índole, o por encontrar nuevos recursos vivos que paliaran sus ya muy explotadas costas –estos eran focas y ballenas. Fueron estos intereses económicos los que determinaron la realización de innumerables viajes a la región y en el futuro próximo serían la fuente de diferentes disputas por la posesión de estos parajes ricos en los recursos que sus economías requerían para continuar con su progreso.

El gran interés de la comunidad científica internacional se puso de manifiesto en los importantes y trascendentales Congresos Internacionales de Geografía que alentaban la investigación científica en zonas totalmente alejadas de sus países, tendientes a obtener a través de nuevos descubrimientos que permitiesen sostener sus altos niveles de producción industrial y procurar nuevas riquezas para sus países.

La República Argentina no era ajena a estos nuevos afanes de descubrimientos, por una parte, debido a que muchas de estas expediciones hacia el Sur recalaban en sus puertos y aprovechando sus visitas a la ciudad de Buenos Aires pronuncia-

ban conferencias alentando a la ciudadanía a tomar parte en esta nueva corriente.

Este fue el caso del Instituto Geográfico Argentino fundado en el año 1879, como una sociedad científica para los estudios geográficos, que según la opinión del Lic. Santiago Mauro Comerci, había de ser en lo que restaba del siglo, la entidad señera de los intereses argentinos por su territorio antártico. El primer presidente de la institución fue el Dr. Estanislao S. Zeballos. Sus miembros eran jóvenes universitarios muy vinculados con el quehacer político y económico argentino, destacándose entre ellos: Luis A. Huergo, Augusto Ringuelet, Francisco Pascacio Moreno, Justo R. Dillon, Félix Rojas, Juan Pirovano, José León Suárez, Carlos Stegman, Angel Silva, Guillermo White, Francisco Lavalle, Carlos Berg, Juan Remorino y Juan J. Rey. Casi todos ellos cumplieron destacadísimas actividades por las que aún, actualmente, son recordados de muy diferentes formas.

El Instituto Geográfico Argentino publicaba un "Boletín" en el que se manifestaba un gran interés por todas las regiones de nuestro país, especialmente las inexploradas y habiendo hecho hincapié en las tierras australes prácticamente desconocidas por aquel entonces.

En 1880 el oficial de la Armada italiana Giacomo Bove, cuya experiencia como expedicionario hacia las regiones boreales databa de haber participado como guardiamarina en la expedición al Polo Norte del Dr. Nils Adolfo Nordenskjold, con el "Vega" en la búsqueda del paso del Nordeste. Bove proyectó una expedición hacia la Antártida y para cuya realización solicitó el apoyo del Instituto, tendiente a obtener el apoyo material necesario para el logro. Las autoridades de la institución recibieron con gran beneplácito esta iniciativa que no contaba con el respaldo oficial del Gobierno italiano. Según Comerci ese gobierno se encontraba interesado en las exploraciones al continente africano.

El Instituto decidió brindar su auspicio en 1881 a la denominada "Expedición Austral Argentina"; a cuyo frente estuvo Bove y que contó como uno de sus patrocinadores a Zeballos, quien decía en su discurso destinado a promover la formación de la Comisión Central Cooperadora de la Expedición al Polo Sur, "una sociedad científica del carácter del Instituto Geográfico Argentino no podía permanecer indiferente ante ese programa...por los grandes resultados a obtenerse para la ciencia, y que además abarcaba el estudio de regiones casi ignotas de la República..."

En estas palabras de Zeballos se encuentra el pensamiento que animaba a los

miembros del Instituto, en tanto a lograr un mayor conocimiento en lo atinente a los descubrimientos geográficos y científicos de partes casi no recorridas del territorio nacional.

Por razones políticas el Gobierno modificó el proyecto de Bove¹, suprimiendo su etapa antártica y lo encuadró en una ley de octubre de 1880 que ordenaba el estudio hidrográfico de las costas patagónicas para obtener un mejor conocimiento de la zona y su señalización. Esta expedición efectuó relevamiento de la isla de los Estados y del canal de Beagle. Hecho que, según la opinión de Comerci, significaba “señalar los rumbos y apoyos para la ruta polar”.

Será a comienzos de 1882 que el profesor Eugenio Bachman², de la Universidad de Córdoba, se dirigió al presidente del Instituto en una carta donde propone la realización de una expedición para establecer bases en distintas áreas antárticas. La misma, debía de tener de carácter internacional y realizar observaciones simultáneas de los distintos fenómenos físicos y de la naturaleza en diversas disciplinas científicas (especialmente la gravimetría y meteorología), las que realizadas simultáneamente en distintos lugares permitirían corroborar los principios que rigen las grandes leyes de la meteorología y la gravimetría en el hemisferio sur.

Señalamos la figura del profesor E. Bachman, puesto que consideraba que la Argentina debía establecer sus leyes en su sector y que se ofrecía para dirigir alguna de estas experiencias y concretar así la prioridad Argentina en la Antártida.

Según la experta opinión del Dr. Ricardo Capdevila “el plan de Bachman era profético y anunciaba varios años antes las resoluciones del Congreso de Geografía de Berlín de 1899 y la futura instalación de bases permanentes en la Antártida”.

Informa el Contraalmirante Laurio H. Destefani³ que para el año 1884 los diarios de Buenos Aires anunciaron la pronta aparición de la edición de un Atlas Geográfico, que con un subsidio estatal editaría el Instituto Geográfico Argentino. Esto provocó un intercambio de notas con la Embajada del Reino Unido, puesto que en el mismo figuraban las islas Malvinas.

El Dr. E. Zeballos en el mes de noviembre de 1884, se dirigió a los cadetes de la Escuela Naval y les señalaba la división de las Fuerzas Armadas en lo operativo específico y la rama científica de apoyo a la primera, especialmente en lo geográfico. Destacaba que hacia el sur todo era un misterio, desde la vida que palpita

en el fondo desconocido del mar, hasta la que se agita en las altas capas de la atmósfera, todo está invitando a la ciencia a llevar sus investigaciones. Se lamentaba que existieran pocas personas que se arriesgaran más allá de las latitudes de Tierra del Fuego, más allá todavía de las islas Shetland del Sur y de la Tierra de Graham⁴, que son los que han logrado entrever como un sueño en la noche de los tiempos la silueta de un Continente Austral que invade el mar polar en pos de cuyas tierras ignoradas el Instituto Geográfico Argentino ha pretendido lanzar una nave sin poderlo conseguir por el fatal enervamiento de nuestro país en punto a la navegación, que le ha impedido llevar la bandera argentina a la vanguardia del mundo, para clavarla, como el estandarte de Colón, en tierra entrevista pero jamás hallada por el hombre.

Este llamamiento de Estanislao Zeballos, es de gran valor para ilustrar la conciencia existente en ese grupo de destacadas personalidades argentinas en señalar el destino nacional en el continente antártico. Asimismo, pone de manifiesto la importancia de la labor del Instituto Geográfico Argentino para estimular y alentar la realización del gran desafío nacional en la Antártida. Menciona también la oportunidad perdida de efectuar estas tareas durante la proyectada expedición de Bove. Pasarían muchos hasta que el entonces coronel Jorge E. Leal, siguiendo los lineamientos preparados oportunamente por el General Hernán Pujato, hiciera flamear la bandera argentina en el Polo Sur.

También debemos mencionar otros proyectos canalizados a través del Instituto Geográfico Argentino, como fueron los presentados tanto por Julio Popper como Luis Neumayer, quienes solicitaron al Gobierno argentino autorizaciones para realizar expediciones en la Antártida. Ambos proyectos no llegaron a buen fin, pero son muy útiles para demostrar como la conciencia de la necesidad de exploración y descubrimiento en la región fueron alentadas por el Instituto.

El proyecto presentado por el ingeniero rumano Julio Popper, quien había fundado un establecimiento para lavado de oro en el Páramo, sobre la costa noreste de la isla grande de Tierra del Fuego tendía al establecimiento de una factoría en la Antártida para la faena y procesamiento de focas y ballenas. Para esto en 1892 presentó una solicitud al Ministerio del Interior argentino. Desgraciadamente esto no pudo llevarse a cabo por su prematuro fallecimiento.

Posteriormente, en el año 1894, otro argentino por adopción, don Luis Neumayer,

elevó una solicitud a la Presidencia de la Nación consistente en una autorización para la exploración de la entonces desconocida “Tierra de Graham” (península Antártica), y estudiarla usando su experiencia de explorador patagónico, comprometiéndose a entregar al gobierno argentino los estudios que realizara. Esta solicitud fue girada a los diferentes organismos del Estado competentes para su resolución. Fue el Almirante Solier, quien manifestó su apoyo al proyecto. Con fecha 29 de diciembre de 1894, el Presidente Luis Saénz Peña suscribió la resolución otorgando al señor Luis Neumayer autorización para realizar los estudios proyectados. En esta decisión se limita a Neumayer a no poder explotar las riquezas minerales o vegetales y obligándose a informar oportunamente al Gobierno argentino de sus hallazgos.

Por otro lado, en 1890 tuvo lugar en Londres una Conferencia Internacional para tratar asuntos relacionados con la Antártida. En esa Conferencia se convino que cada una de las naciones interesadas organizara sus propias expediciones con el objeto de investigar simultáneamente todo lo referente a las tierras antárticas, deshabitadas y cubiertas de hielo, pero a las que se señalaba como formando un nuevo y extenso continente.

En julio de 1895, se reúne en Londres el 6° Congreso Internacional de Geografía, contando con la asistencia de los más destacados hombres de ciencia del mundo. Durante sus sesiones, teniendo a la vista la información recogida en el Primer Año Polar Internacional, celebrado entre el 1° de agosto de 1882 y el 31 de agosto de 1883, se activó el interés por la exploración de la Antártida, donde ningún descubrimiento importante se había hecho en la última mitad del siglo, y los ambientes científicos ignoraban la existencia de ese clima riguroso, de cualquier forma de vida vegetal, aun la primaria.

A su término, el Congreso aprobó la siguiente recomendación: “Que el Congreso deja sentada su opinión de que la exploración de las regiones Antárticas, es la mayor tarea de exploración geográfica todavía por emprender. Que en vista de las contribuciones al conocimiento en casi todas las ramas de la ciencia que resultaría de tal exploración científica, el Congreso recomienda a las asociaciones científicas de todo el mundo, urgir y propiciar por los medios que juzguen más efectivos, que dicha exploración se concrete antes del fin de la centuria.”

En relación con estos aspectos es sumamente importante rescatar los proyectos

mencionados con anterioridad, para comprender en profundidad como en los círculos relacionados con los estudios geográficos tendientes al descubrimiento de las potenciales riquezas naturales que ofrecía el territorio nacional fueron encauzadas y alentadas profundamente por el Instituto Geográfico Argentino.

Para finalizar transcribimos la nota encontrada por el Licenciado Santiago Mauro Comerci⁵, gran investigador y pionero en la investigación histórica antártica argentina, en el Archivo General de la Armada, y en la que se ponen de manifiesto los grandes intereses argentinos por el continente blanco que en el momento eran interpretados por el Instituto.

Será a través de esta nota que se nos permitirá apreciar el carácter pionero en la investigación científica antártica del Instituto Geográfico Argentino, alentando nuevos descubrimientos de tierras y de recursos vivos y minerales, la toma de posesión por el Gobierno argentino, utilizando como medio de transporte a la cañonera "Uruguay"; la que posteriormente sería utilizada para el rescate de la expedición sueca del Dr. Otto Nordenskjöld en la que participó el primer ciudadano argentino que invernó en la Antártida, el Alférez de Navío José María Sobral.

BIBLIOGRAFÍA

Ricardo Capdevila y Santiago M. Comerci, "Historia Antártica Argentina," Dirección Nacional del Antártico, Buenos Aires, 1983.

Ricardo Capdevila y Santiago M. Comerci, "Apuntes para una Historia Antártica Argentina," Mimeo no publicado, Buenos Aires, 1978.

Laurio H. Destefani, "Historia Marítima Argentina," Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1990.

ANEXO

NOTA PRESENTADA POR EL INSTITUTO GEOGRÁFICO ARGENTINO AL
SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

“Buenos Aires, noviembre 23, 1896.-

Exmo. Señor:

El Instituto Geográfico Argentino, animado siempre en su propósito de propender al adelanto de la geografía nacional, ha resuelto contribuir una vez más con su esfuerzo para enviar una expedición a las más apartadas regiones del hemisferio austral, creyendo que es hoy el momento propicio de efectuar esta empresa que constituye una preocupación para el mundo científico y para el comercio y, teniendo en cuenta además que el desarrollo creciente de la República exige ya el afianzamiento de su dominio efectivo sobre todos los puntos respecto de los cuales le asiste un derecho incontestable.

El archipiélago de Shetland, hacia donde piensa enviarse la Expedición, se halla formado, entre otras, por las islas Clarence, Elefante, Rey Jorge, Nelson, Roberts, Greenwich, Livingston, Decepción, Nieve, Baja y Smith. Se extienden en una superficie de 260 millas nord-este a sud-oeste, hallándose su punta más oriental (isla Pan de Azúcar) en la latitud Sur de 61°15' y en la longitud oeste de Greenwich de 53°50'. El límite occidental (isla de William Rook) se encuentra en los 63°17' latitud sur y 63° 0' longitud oeste de Greenwich.

En esos curiosos territorios, cubiertos en su mayor parte de altas cadenas de montañas, si bien la flora no representa valor alguno, no puede decirse otro tanto de los minerales y sobre todo de la fauna. Es un hecho vulgar, de todos conocidos, que la caza y la pesca de los lobos marinos en las regiones australes, han producido pingües beneficios a numerosas expediciones comerciales y, para no citar más que ejemplos comprobados por la verdad histórica, sólo haré mención de los viajes de Weddell, el marino inglés que descubrió estas islas en 1823, el cual a su regreso de varias expediciones, llevó a Inglaterra nada menos que 20.000 toneladas de aceite de lobos y 300.000 cueros que fueron vendidos a seis chelines cada uno.

En cuanto a riquezas minerales, puede decirse que el carbón, por ejemplo, que allí se encuentra fácilmente en la superficie, ofrecerá un ancho campo de explotación, sobre todo si, como es probable, las capas inferiores son proporcionalmente abundantes.

Todas estas, sin embargo, no son sino, someramente, las ventajas económicas que podrían resultar de la exploración de esas regiones; pero hay otros puntos de vista, todavía más trascendentales, que la aconsejan y la imponen a nosotros: en primer lugar una razón científica que será honor para la Armada y para esta institución y la razón política y humanitaria que nos obliga a la toma de posesión de esas islas, que están indicadas como punto de descanso y reparación de los buques corridos por las tempestades del Cabo de Hornos, pues hasta ella no llegan los fuertes vientos del Sud-oeste que tanto encauzan en las zonas más próximas del Continente.

Con esta empresa quedarían desvanecidos por completo los temores que infunden las Shetland a los marinos, debido al total desconocimiento que se tiene de ellas en general, que ha hecho a veces preferible la permanencia en el mar antes que el arribo a sus costas, cuando las borrascas de aquellas aguas los han arrojado cerca.

Es pues de urgencia establecer allí la estación destinada al socorro de los navegantes, previendo el desarrollo que ha de alcanzar nuestra marina mercante, en armonía con el aumento de población y del comercio de nuestro litoral marítimo. Así como, la Armada Nacional reportará grandes ventajas con la ocupación de estas islas, que ha de ofrecerle conveniencias en todo momento.

El Instituto, Exmo. Señor, al iniciar una vez más la tarea de la realización del viaje a las Shetland, ha contado con los recursos suficientes para enviar al personal y material científico de la expedición, pero convencido de la magnitud de la empresa y de las conveniencias nacionales que hay en efectuarla, no ha vacilado en dirigirse a V. E. en la seguridad que prestará su apoyo, facilitando un buque de la Escuadra y los elementos necesarios para embarcar la Expedición, dando así a nuestra Armada la oportunidad de llenar uno de sus nobles fines. Dicho buque, salvo mejores opiniones técnicas, podría ser la cañonera "Uruguay" que por sus condiciones náuticas ofrece las más amplias garantías.

Si V. E. se digna acoger favorablemente este proyecto, que no se halla inspirado más que en el deseo de continuar siendo útiles al país y a la ciencia, quedará cumplido uno de los más honrosos propósitos anhelados por esta institución, reflejo de este caso de múltiples aspiraciones y de vastos intereses.

Aprovecho esta oportunidad para saludar a V. E. con su más elevada consideración.

FIRMADO: Francisco Seguí; Francisco M. Trelles; Enrique Larroundie”

NOTAS

- ¹ Destefani, Laurio H., “Historia Marítima Argentina”, 1990. “Acompañaba a Bove un destacado número de científicos italianos que hicieron exploración, observaciones y relevamientos de la isla de los Estados. En el Beagle se hizo una descripción de los indígenas y de su distribución geográfica”: 430.
- ² Destefani, Laurio H., “el profesor Bachman era una austriaco nacido en 1835, marino de profesión y llegó a ser director general de un arsenal naval en su país. En 1870 viajó a la Argentina y fue nombrado por Sarmiento como 2º astrónomo en el Observatorio de Córdoba, se desempeñó como profesor de ciencias exactas y naturales en la Universidad de esa provincia”: 430.
- ³ Destefani, Laurio H.: 419.
- ⁴ Denominación usada en la época para designar a la península Antártica.
- ⁵ Comerci, Santiago M., Mimeo preparado por el Licenciado Comerci y el Dr. Ricardo Capdevila, para ser impreso por la DNA, Dirección Nacional de la Antártida, Buenos Aires, Argentina.

APUNTES SOBRE LA HISTORIA DE LA CIENCIA ARGENTINA EN LA ANTÁRTIDA

Ricardo Capdevila
Argentina

1. INTRODUCCIÓN

La presencia Argentina en la Antártida se remite a los primeros tiempos de la nacionalidad. En esta primera etapa, señalada a partir de la presencia accidental del Almirante Guillermo Brown en el mar de Bellingshausen en 1815, es significativa por su carácter histórico político, pero es el interés comercial de cazadores de focas y ballenas el primer componente de la historia antártica a principios del siglo XIX. Así en 1818, el comerciante porteño Juan Pedro Aguirre, solicitó autorización al Consulado de Buenos Aires para instalar una factoría en las islas que llamó próximas al Polo Sud, concesión que fue otorgada en octubre de ese año, y que se vinculaba con las cacerías que sus buques realizaban en los mares antárticos. En 1829, al crearse la Comandancia Política y Militar de Islas Malvinas, se obligaba al Comandante a realizar el control de la actividad de caza en las islas adyacentes al Cabo de Hornos, que incluía las islas antárticas por el sur. Como hito posterior se señala la presencia de Luis Piedra Buena, promediando el siglo XIX, como tripulante de embarcaciones foqueras y luego como empresa propia con idéntico objetivo. Terminado el período de la organización nacional, el interés y la presencia política, incorporan al ejercicio de la soberanía, pautada por las pocas posibilidades reales de ejercicio efectivo, el interés científico por las tierras más australes de nuestro territorio. Esta contribución sobre el tema específico de la historia de la ciencia argentina en la Antártida se trata, hasta donde sabemos, por primera vez en esta comunicación, que es solo una introducción con apuntes para un futuro desarrollo, por lo que contiene solo los hitos más significativos de esa actividad.

2. LOS PROLEGÓMENOS – EL INSTITUTO GEOGRÁFICO ARGENTINO

Como punto de partida de la inquietud por la actividad científica en la Antártida, debe señalarse la creación en 1880 del Instituto Geográfico Argentino. Fue su fundador, el doctor Estanislao Zeballos, distinguido diplomático, que, por primera vez, señaló en ese ámbito y otros, como la recientemente creada Escuela Naval Militar, la necesidad de que la República dedicara sus esfuerzos a un mayor conocimiento de sus tierras australes. Y así la recientemente creada institución geográfica, logró el apoyo del gobierno nacional para una expedición italo argentina del explorador Giacomo Bove en 1882. En esta etapa debe recordarse también por lo visionario, el trabajo del profesor Bachman, de la Universidad de Córdoba, que propuso por primera vez en el orden nacional e internacional, el establecimiento de varias estaciones en distintos lugares de la Antártida para realizar observaciones simultáneas de ciencias, como magnetismo y meteorología para que, reuniendo los aportes, permitiera confeccionar, con mayor exactitud, la carta del tiempo en toda el área austral. Este trabajo retrotrae en más de 20 años la fecha de iniciación de la ciencia argentina en aquel ámbito, en tiempo que estamos celebrando los cien años del observatorio meteorológico y magnético de islas Tierras Australes Argentinas¹.

3. LA ÚLTIMA DÉCADA DEL SIGLO XIX

Esta etapa adquiere especial relevancia por sucesivos proyectos de inserción en la Antártida movilizado por los congresos internacionales de geografía de Londres de 1895 y Berlín en 1899, en los que nuestro país tuvo activa participación. Los proyectos argentinos más significativos fueron el del ingeniero Julio Popper en 1892, en el que aportó un mapa del sector antártico argentino, utilizando relevamientos anteriores y el propio, que realizó con anterioridad a la presentación de su proyecto, solicitando la pertinente autorización al Ministerio del Interior. En este petitorio dice expresamente que las islas que denomina Shetlandias, las Shetland del Sur, corresponden a la soberanía de nuestro país. El mapa agregado al petitorio constituye un nuevo aporte al conocimiento geográfico².

Otra iniciativa, también presentada como pedido de autorización al Ministerio del Interior, es la del explorador patagónico Luis Neumayer, quien solicita dicha venia para realizar estudios en la tierra de "Grand"; península Antártica. Con fecha 29 de diciembre de 1894, el Presidente Luis Saénz Peña, suscribía la autorización para realizar los estudios proyectados, con la siguiente limitación: "...no podrá en ningún caso el recurrente proceder a explotar, ya sea por su cuenta o la de terceros, las riquezas minerales o vegetales de las comarcas que

recorre, debiendo en oportunidad elevar al gobierno un informe detallado sobre los estudios y observaciones verificados en los territorios de que se trata...”³.

En año 1896, el Instituto Geográfico Argentino, que entonces presidía don Francisco Seguí, aprobó un proyecto de expedición antártica “con el propósito de propender al conocimiento de la geografía nacional”, con vistas, también, a establecer una estación de auxilio para la navegación en las islas Shetland del Sur, misión para la que fue destacada la corbeta “Uruquay”⁴.

4. LOS CONGRESOS DE LONDRES Y BERLÍN

La convocatoria a los congresos internacionales de geografía realizados en Londres en 1895 y Berlín en 1899 respectivamente, constituye sin lugar a dudas, la llave que puso al mundo en la realidad del desconocimiento existente sobre las tierras australes. Las sociedades convocantes pusieron un énfasis especial en la necesidad de que el hombre conociera el más austral de los continentes. Debe destacarse la creación del Observatorio Meteorológico y Magnético en una isla próxima a isla de los Estados, que desde entonces se denomina isla Observatorio. La creación fue ordenada por una Resolución Ministerial del 10 de octubre de 1901 y obedeció a un pedido específico del presidente del segundo congreso citado, Barón de Richthofen. El objetivo, fijado por el congreso era claro: hacer las mismas observaciones meteorológicas y magnéticas que realizarían las estaciones que operarían en otras partes del continente, como lo había propuesto dos décadas antes el profesor Bachman. El observatorio fue inaugurado el primero de marzo de 1902 y funcionó en forma continua hasta el 31 de diciembre de 1915. El primer jefe del observatorio fue el teniente de marina Horacio Ballvé, quien intercambiaba información con las demás expediciones, especialmente con las de los doctores William Speirs Bruce y Otto Nordenskjöld.

5. FRANCISCO PASCASIO MORENO

En la época que estamos refiriendo, hubo un argentino cuyo nombre es paradigmático en lo que hace a la ciencia argentina en la Patagonia y Antártida. Acreditado como uno de los hombres más destacados de la ciencia argentina en todos los foros mundiales, Francisco Pascasio Moreno, actuó en forma decidida en el apoyo a las expediciones polares, especialmente de la expedición sueca del doctor Otto Nordenskjöld y de la Expedición Nacional Escocesa del doctor William Speirs Bruce. El logró de nuestro gobierno significativos apoyos

materiales que ayudaron a estas expediciones de carácter privado, a la consecución de sus fines científicos.

6. EL COMIENZO: JOSÉ MARÍA SOBRAL

El primer científico argentino que inverna en la Antártida fue el alférez José María Sobral. Por la mediación del perito Moreno y en virtud del respaldo brindado por nuestro país a la expedición sueca, el doctor Nordenskjöld incorporó a su expedición a este joven oficial de Marina, que se desempeñó como observador meteorológico, y en observaciones astronómicas y magnéticas. Sobral realizó, también, trabajos de relevamiento cartográfico, y fundamentalmente participó de la primera expedición terrestre hacia el sur del mar de Weddell, hasta las proximidades del Círculo Polar, sumando conocimiento geográfico de la costa este de la península Antártica, hasta entonces nunca recorrida por el hombre. Colofón de aquella histórica expedición sueca fue proveer los parámetros a los científicos actuales de observaciones que permiten un más ajustado estudio de lo que llamamos el cambio global, al tener los valores comparativos de cien años antes. No olvidemos que la corbeta argentina "Uruguay" rescató a todos los miembros de la expedición, aislada en el mundo polar por la pérdida del buque expedicionario "Antarctic". Sobral, como sabemos, a poco de su regreso de la expedición polar, viajó a Suecia, donde se doctoró en geología, ocupando a su regreso a nuestro país, importantes cargos en funciones vinculadas con su ciencia, durante una vida que produjo una generosa bibliografía sobre geología de las tierras australes.⁵

7. LOS ESTUDIOS CIENTÍFICOS SE INSTALAN EN FORMA PERMANENTE: LA EXPEDICIÓN NACIONAL ESCOCESA Y EL OBSERVATORIO DE LAS ISLAS ORCADAS

La expedición polar de William Speirs Bruce, frustrado médico y veterano explorador polar, instaló, a su regreso del mar de Weddell, una pequeña estación meteorológica y magnética en la isla Laurie, de islas Orcadas del Sur. Allí inverna con su gente y su buque en el año 1903, y a su regreso, ya en el puerto de Buenos Aires, ofreció a nuestro gobierno las instalaciones de Orcadas, como una forma de dar continuidad a los estudios por él iniciados y por el interés que tales estudios que allí se realizarían significaban para nuestro país. La oferta fue aceptada por el gobierno, y el mismo Bruce llevó en su buque el "Scotia" a la primera dotación argentina. Este primer grupo de trabajo, aportó conocimientos importantes sobre la cartografía de la isla Laurie, así como, junto con Hugo Acuña el naturalista Luciano Valette

estudió la flora y fauna del archipiélago, produciendo trabajos de zoología y botánica, que conforman la primera publicación original de esas materias de nuestro país, publicados con el título "Viaje a las islas Orcadas Australes" con la autoría del naturalista, en los Anales del Ministerio de Agricultura y Ganadería, Sección de Zootecnia, Bacteriología, Veterinaria y Zoología, Tomo III, N° 2, impreso en los Talleres de Publicaciones de la Oficina Meteorológica Argentina, Buenos Aires, en el año 1906.

El Observatorio meteorológico y magnético de la isla Laurie, representa la primera ocupación permanente de tierras antárticas por un país con derecho a esas tierras, y fundamentalmente, es el registro más longevo de las ciencias meteorología y magnetismo del continente austral en la historia del hombre. Lo que nos permite a los argentinos, con orgullo, celebrar el primer centenario de la ciencia argentina en la Antártida.

8. EL OBSERVATORIO METEOROLÓGICO DE ISLA SAN PEDRO

La creación de la Compañía Argentina de Pesca en la ciudad de Buenos Aires en 1904 por el capitán Larsen y comerciantes de la plaza, con factoría en la isla San Pedro (Georgias del Sur), obligó a la instalación de un nuevo observatorio meteorológico de apoyo a las necesidades de las flotas pesqueras que operaban en la zona. Dependiente de la Oficina Meteorológica del Ministerio de Agricultura, funcionó entre los años 1906 y 1950, sumando conocimientos para la carta meteorológica del Atlántico Sur.

9. LA CARTA N° 31 LOS TRABAJOS HIDROGRÁFICOS

En el año 1916, la Oficina Hidrográfica de la Marina, publicó la carta N° 31 con el título "Fondeaderos de la Gobernación de Tierra del Fuego" en la que se incluía un mapa completo de las islas Orcadas del Sur, producto de los estudios hidrográficos realizados por la corbeta "Uruguay" en los viajes a las tierras polares, especialmente en la expedición del año 1915, al mando del teniente Ignacio Espíndola y llevando como segundo comandante al teniente de fragata Heraclio Fraga, padre del almirante Jorge Fraga, que fuera Director Nacional del Antártico. Este trabajo que completó un exhaustivo levantamiento de las costas del archipiélago, ajustando las extensiones de las islas y aumentando los sondajes, corrigiendo las cartas anteriores que se utilizaban para navegar en la zona. Para la tarea colaboró el comandante del ballenero noruego "Palmer" que realizaba cacería en aquel mar.⁶

10. EL MUSEO DE CIENCIAS NATURALES BERNARDINO RIVADAVIA

Durante la gestión del profesor Martín Doello Jurado, que se extendió desde 1923 hasta 1946, el Museo de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia, volcó su empeño en trabajos de investigación en las áreas australes. El iniciador fue el propio Doello Jurado, y en 1923 los naturalistas Aurelio Pozzi y Alberto Carcelles, realizaron los primeros trabajos de avifauna en las islas Orcadas del Sur, reuniendo una importante colección de vertebrados e invertebrados. La labor de estos pioneros se ha prolongado hasta nuestros días, en que el Museo trabaja en estrecha colaboración con el Instituto Antártico Argentino.⁷

11. PROYECTO DE VUELO TRANSPOLAR DE ANTONIO PAULY EN 1926

El 10 de junio de 1926, el ingeniero Antonio Pauly, multifacético hombre de ciencias, presentó ante la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos GAEA, el primer proyecto de vuelo transpolar. De la historia de este proyecto rescatamos la importancia que el expedicionario remarcó en aquella conferencia, poniendo de manifiesto lo fundamental que, para el logro significaba contar con la información meteorológica de más de 20 años que proveyó el observatorio de islas Orcadas del Sur y su par de islas de San Pedro, las mal llamadas islas Georgias del Sur. Debe señalarse la visionaria proyección del autor, que daba al empeño al manifestar que “no pasaran muchos años para que se inicien los vuelos comerciales transpolares”⁸.

12. LA DÉCADA DEL CUARENTA – EL DESPLIEGUE

A partir de la creación de la Comisión Nacional del Antártico en el año 1940 se intensifica la actividad científica en la Antártida. De esa época deben rescatarse los nombres de los doctores Francisco Gneri, Alberto Nani y Ernesto Motti, que en sucesivas campañas ampliaron los estudios en toda el área occidental de la península Antártica hasta bahía Margarita, al sur del mar de Bellingshausen, reuniendo importantes colecciones de ciencias naturales.⁹

13. EL INSTITUTO ANTÁRTICO ARGENTINO

En el año 1951, un visionario del futuro antártico argentino, el coronel Hernán Pujato, fundó el Instituto Antártico Argentino, institución cuyo objetivo era la promoción, coordinación y el desarrollo de las ciencias en la Antártida. A los trabajos de meteorología, magnetismo,

zoología y botánica, se sumaron entonces la geología, la glaciología y los primeros estudios de alta atmósfera. La existencia de una institución centralizadora de la actividad científica antártica, trajo una ampliación de las labores de investigación, incorporándose acuerdos con otras instituciones extranjeras en planes conjuntos, que han enriquecido desde entonces el conocimiento de las tierras australes.¹⁰

14. EL AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL

El interés por las ciencias antárticas, tuvo un gran desarrollo en el orden internacional en la década del 50. El Consejo Internacional de Uniones Científicas, organizó el Año Geofísico Internacional, que al igual que los congresos de fines del siglo XIX coordinó expediciones y países que junto a los establecimientos ya existentes, sumaron 55 estaciones de observación en la Antártida y archipiélagos subantárticos. Doce países operaron en el casquete polar austral, pertenecientes a doce países con intereses antárticos. Se creó el Comité Especial de Investigaciones Antárticas (SCAR). Nuestro país participó en estudios de oceanografía, geomagnetismo, sismología, química del aire, meteorología, auroras e ionósfera. Los trabajos se realizaron entre enero de 1957 y diciembre de 1958, y el Instituto Antártico Argentino coordinó la actividad de nuestros investigadores con los de otros países participantes. Uno de los trabajos más destacados de ese tiempo fue el estudio del desplazamiento de la barrera de hielos de Filchner, que a la orden del glaciólogo César Lisignoli, recorrió y realizó mediciones en el terreno glaciar en una superficie de 2000 kilómetros cuadrados.¹¹

Otro logro para destacar, fue el estudio de las auroras con observaciones sincronizadas y simultáneas en todo el casquete polar.¹²

15. EL TRATADO ANTÁRTICO

La intervención de Estados Unidos y la Unión Soviética, que decidieron permanecer en la zona hasta concluir los estudios luego de la terminación del Año Geofísico Internacional –esto ocurría en plena Guerra Fría– movió al primero de los nombrados a convocar a los países con intereses en la Antártida para suscribir un tratado que entró en vigencia el 23 de junio de 1961. Este instrumento singular, tenía y tiene como normas los principios de no militarización, el establecimiento de un “statu quo ante” en lo referente a las reclamaciones territoriales, la prohibición de realizar al sur de los 60° de latitud ensayos nucleares y utilizar esos territorios para depósito de desechos nucleares, y fundamentalmente, la libertad de

investigación científica, y un sistema de control basado en inspecciones recíprocas entre las instalaciones de los países miembro. La Antártida se convirtió así en una tierra de paz, dedicada exclusivamente a la actividad científica, monitoreada por el Comité Especial de Investigaciones Antárticas (SCAR).

16. LA HISTORIA DE LA HISTORIA

Dentro de esta breve reseña, anotamos algo sobre la historia de la historia antártica. A más de las ciencias duras, y en el marco del Tratado Antártico, se le ha dado trascendencia al tema histórico. Desde la primera reunión Consultiva, ocurrida en Canberra, Australia en 1961, el tratado se ha ocupado de la conservación del patrimonio histórico mediante Recomendaciones. Nuestro país está cumpliendo con esas recomendaciones a través del programa MUSEOANTAR de restauración de sitios históricos volviendo a su estado original las construcciones de la expedición sueca del doctor Nordenskjold, programa que ha sido calificado como modelo para los países del Tratado Antártico. El ingeniero Lorenzo Dagnino Pastore, que desde la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, con un equipo liderado por la profesora Ossoniak de Garibaldi, produjo el primer trabajo integral sobre la historia de la presencia argentina en la Antártida, desde el tiempo de los focueros. Obra preliminar, junto a los trabajos de Enrique Fitte, con su investigador Julio Benencia. Y en materia de historia debemos mencionar también a Lauro Destéfani, a partir de la recuperación de la corbeta "Uruguay" por él realizado. Por último, destacamos los importantes aportes realizados por el primer historiador del Instituto Antártico, el licenciado Santiago Mauro Comerci, cuyos pasos seguimos en esta empresa.¹³

17. NUESTRO TIEMPO

La vigencia del Tratado Antártico, y la posición geográfica privilegiada por la proximidad geográfica para llegar a la Antártida, lo ha convertido, junto a la hermana República de Chile, en el puerto de acceso obligado para los países que desarrollan actividades en el continente austral, por lo que, los apoyos logísticos emergentes de tal situación, acompañan el más amplio despliegue de investigaciones científicas que se realizan en la Antártida.

BIBLIOGRAFÍA

- Headland R. "Chronological list of Antarctic expeditions": Scott Polar Research Institute, Cambridge, 2000.
- Instituto Antártico Argentino. "Recopilación de las Contribuciones 1-60", Buenos Aires, 1961.
- Instituto Antártico Argentino. "Publicaciones y Contribuciones Científicas 1955-1998", Buenos Aires, 1998.
- Nordenskjold O. y Otros. "Viaje al Polo Sur." 2 Tomos, Editorial Garriga, Barcelona, 1904.
- Sobral J.M. "Dos Años entre los hielos." Imprenta Tragant, Buenos Aires, 1904.

NOTAS

- ¹ Seguí, Francisco, "Las Regiones Polares," en: Boletín del Instituto Geográfico Argentino, Tomo XVIII, Buenos Aires, 1897: 1-30.
- ² Archivo General de la Nación, Ministerio del Interior año 1892, legajo 5, expediente 1745.
- ³ Capdevila R. y Comerci S.M., "Historia Antártica Argentina," Dirección Nacional del Antártico, 2ª edición, Buenos Aires, 1986: 45-46.
- ⁴ Seguí, Francisco: 31-32.
- ⁵ Destefani, L.H., "El Alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártida," EUDEBA, Buenos Aires, 1978.
- ⁶ Capdevila R., Comerci S. M. "Carta N° 31, Edición 1916. Contribución N° 252 del Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 1979.
- ⁷ Comerci, S. M. "La presencia pionera del Museo Argentino de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia en el Antártico," Publicación IAA, N° 17, Buenos Aires, 1986.
- ⁸ "1926: Chile, Argentina y un proyecto de vuelo transpolar." R Capdevila y S. M. Comerci, en: III Encuentro Historiadores Antárticos Iberoamericanos, Punta Arenas, Chile, 1996.
- ⁹ Díaz, Emilio. "Relatos Antárticos," Editorial Losada, Buenos Aires, 1958.
- ¹⁰ Genest, E. "Pujato y la Antártida Argentina en la década del cuarenta." Senado de la Nación, Buenos Aires, 1998.
- ¹¹ Lisignoli C. A. "Movimiento de la barrera de Filchner, Antártida," contribución del IAA N° 81, Buenos Aires, 1964.

- ¹² Instituto Antártico Argentino, "Informe al SCAR sobre actividades científicas antárticas del Año Geofísico Internacional 1957-1958", Buenos Aires, 1960.
- ¹³ Pastore L. D. y otros. "Cronología de los viajes a las regiones australes". Instituto de la Producción, Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires, 1950.

UNA BARCA EN LA COSTA DE LA ISLA CERRO NEVADO¹

Ricardo Capdevila
Víctor Melemenis
José María Ageitos
Argentina

1. INTRODUCCIÓN

La expedición sueca al polo Sur (1901-1903) dirigida por el Doctor Otto Nordenskjöld eligió como sitio para emplazar la cabaña de internada, una pequeña elevación, en una caleta situada al Oeste noroeste de la isla Cerro Nevado (Snow Hill). El lugar es un angosto valle, delimitado a sus lados por una meseta de 200 m. de altura y un glaciar que cae hacia el mar. El sitio, que a primera vista parece estar protegido de los vientos, se caracteriza sin embargo, por ser el canal de descarga de los vientos catabáticos que bajan del alto domo glaciar que da nombre a la isla. En este sitio seis hombres de la expedición internaron voluntariamente en el año 1902, e involuntariamente en 1903. Ello, porque el buque que debía rescatarlos, naufragó en el mar de Weddell a principios de aquel año, cuando iba en demanda de la estación invernal.

La expedición sueca adquiere especial relevancia para la historia antártica argentina merced a que participó en ella el Alférez José María Sobral –internante- y un buque argentino, la corbeta URUGUAY fue la que en definitiva rescató a todos los miembros de la expedición que por el hundimiento del ANTARTIC, quedaron aislados en el continente antártico.

En virtud de las Recomendaciones del Tratado Antártico, relacionadas con la conservación del patrimonio histórico, nuestro país ha asumido la responsabilidad de la restauración y conservación de los relictos de la expedición sueca, dada la singular importancia que los mismos tienen también para la historia antártica general. En orden a este compromiso se diseñó un programa de restauración y conservación que se denominó MUSEOANTAR.

En principio el mismo contemplaba el recupero de la cabaña de madera de la isla Cerro Nevado, la choza de piedra del doctor Andersson, segundo jefe de la expedición que invercó forzadamente en bahía Esperanza (Hope Bay) en el año 1903 y otra vivienda de piedra, construida en la isla Paulet que fuera refugio de los náufragos del buque expedicionario ANTARTIC.

La actividad ha posibilitado el recupero de una valiosa colección museológica de elementos que sirvieron a los expedicionarios, los que en parte se exhiben en las salas del Museo Marítimo (ex Presidio) de Ushuaia, oficina antártica de INFUETUR en la misma ciudad y en el Museo César Lisignoli de Villa María, Córdoba.

2. NOTICIA DEL HALLAZGO

En el verano de 1996-1997 el equipo del programa de restauración no realizó trabajos en la Antártida por las prioridades establecidas en orden a las restricciones presupuestarias. Sí, en cambio, operó en la zona un grupo del Departamento de Ciencias de la Tierra a cargo del Dr. Rodolfo del Valle.

El fenómeno del cambio global ha afectado la zona con un aumento de la temperatura media que se advierte año a año, en el retroceso de altura de las mesas glaciares. Este fenómeno y la cuidadosa labor del equipo del Dr. del Valle permitió recuperar una preciosa pieza museológica que había permanecido por más de 90 años oculta en un pie de hielo, en la zona norte de la isla Cerro Nevado.

Así, el 29 de enero de 1997 mientras realizaban el ploteo de la zona del estrecho Arguindeguy, en la caleta denominada comúnmente "Pic-nic", advirtieron en una masa glacial disimulada por un depósito morrénico, un elemento de regular tamaño que asomaba en el sitio: la tierra estaba de parto.

Y el objeto no era generado espontáneamente por el hielo, sino un recuerdo del pasado que volvía a la luz desde las entrañas mismas de la tierra.

Con los recaudos del caso, extrajeron cuidadosamente el pecio, y armando una suerte de catamarán con los dos botes disponibles, montaron los restos en la falsa cubierta y los trasladaron hasta la caleta próxima a la cabaña.

3. CARACTERÍSTICAS DEL PECIO

El volumen y cantidad del material hallado, ha permitido una correcta identificación del mismo, abonada por la documentación existente producida por los mismos expedicionarios suecos.

Los elementos rescatados en las condiciones relatadas, son las dos bandas y la quilla de madera con algunas cuadernas de un antiguo bote, de fino perfil. La quilla está protegida por una sobrequilla de hierro de 2 cm. de ancho, de seguridad para navegar entre hielos livianos. En la parte superior de la misma lucen dos ganchos de hierro apropiados para izar la embarcación a otra mayor o a un muelle.

Los restos de las bandas y la quilla, permiten apreciar una longitud total de una embarcación de aproximadamente 5,20 m de largo. El ancho mayor de cada banda es de 1,20 m. Presentadas las partes en lo que puede haber sido su conformación original se estima una manga no mayor de 1,20 m. Está construida en madera de pino escandinavo, en tingladillo y sus juntas estuvieron calafateadas con estopa. Las estructuras han sufrido la acción mecánica del hielo que produjo la rotura de las uniones de proa y popa, y también el desprendimiento de las bandas con la quilla. No se encontraron el espejo de popa ni las bancas de los remeros. Tampoco se hallaron toleteras, toletes y remos, faltando además todas las regalas o terminaciones superiores de las bandas.

En general el estado del material es bueno, pese al tiempo transcurrido y a las especiales circunstancias de su conservación. En enero de 1998 trasladamos los restos hasta la meseta de emplazamiento de la cabaña, arranchándolo junto al maderamen dejado por los suecos en el sitio mejor protegido de los vientos predominantes del sur.

4. HACIA LA CALETA PIC-NIC

La importancia del hallazgo promovió en la comisión de Museo, uno de los objetivos de la campaña: completar la información sobre los detalles del hallazgo reconociendo el sitio donde le mismo se produjo y realizar un prolijo relevamiento. Esto con vista a ampliar la información hasta entonces habida y buscar otros elementos que pudieran aparecer en el área.

El sitio se encuentra a 5 km al Norte de la cabaña. Dos rutas terrestres eran posibles para el empeño: subir desde el campamento hacia la terraza de la meseta y bajar por el declive de ésta hacia el extremo Norte de la isla, o utilizar la playa que queda en la bajamarea en todo el veril de la isla, y que resulta menos cansadora para el caminante. La primera alternativa fue desechada, en virtud de que las intensas precipitaciones del mes de Enero habían tornado impracticable la trepada del largo acarreo que lleva a la parte superior de la meseta. Se intentó entonces la alternativa costera.

El día 1° de Febrero, luego de una serie ininterrumpida de temporales y vientos bravos del sur, iniciamos el camino de la playa. Luego de trasponer la zona del Mirador de los Suecos, un pico basáltico vertical que cae al mar desde más de 200 m de altura, y siempre por la playa, debimos subir a una suerte de cornisa de hielo y barro de unos 4 m de altura sobre el nivel del mar, formada por la nieve consolidada de los temporales, y el barro que desciende en riadas desde la meseta. El tránsito se tornó dificultoso –no estábamos encordados, ni calzábamos grampones- por lo que, a un par de kilómetros del objetivo abandonamos el intento. La formación sobre la que caminábamos, a más inestable, se tornaba peligrosamente inclinada hacia el mar con el aumento del riesgo consiguiente. Cubiertos de barro e insatisfechos, debimos regresar a nuestro campamento.

Debe señalarse que la excursión, pese al fracaso en su objetivo principal desde el punto de vista de nuestro programa, fue a todas luces provechosa, dado que en el regreso y sobre la playa de baja marea, hallamos enterrado un antiguo cajón de madera con un recipiente enlozado, de utilidad aún no precisada, así como varios aros de hornalla, perteneciente también a una antigua cocina económica, o quizás repuesto para la salamandra de la cabaña sueca.

Los temporales se repitieron en forma continua a partir de entonces.

Afortunadamente el equipo del doctor Del Valle en cumplimiento de su programa de trabajos, y aprovechando una clama temporaria, se trasladó desde su campamento en isla Marambio (isla Seymoour en la toponimia internacional) hasta el nuestro, con su personal y dos botes de goma ofreciéndonos amablemente trasladarnos por mar hasta el sitio. Y así aprovechando una nueva tregua del mal tiempo, en una de las escasas tardes de sol de esta campaña, el día 8 de Febrero pudimos arribar por mar, en los botes, al lugar de destino de nuestro trabajo.

La bajamar hizo propicio el terreno para el relevamiento del lugar. Desembarcamos en la playa de suave gradiente y acto seguido realizamos una búsqueda intensa en todo el área. Pese al empeño y la prolijidad del trabajo y para no regresar con las manos vacías, la fortuna nos brindó el hallazgo de una cuaderna de la barca, probablemente la tercera desde proa.

5. LA BARCA EN LA OBRA DE NORDENSKJÖLD

Los botes utilizados por los invernantes de Cerro Nevado están descritos en la versión española de la obra del doctor Nordenskjöld "VIAJE AL POLO SUR", en dos tomos, traducidos del sueco por Roberto Ragazzoni y editado por la Casa Editorial Maucci en Barcelona en el año 1904.

Dice el autor: "Debíamos también desembarcar los dos botes destinados a la estación, uno viejollamado TROMSÖ magnífico velero en el cual había yo efectuado más de un paseo a remo, y a la vela en la costa de Groenlandia, y otro pequeño para la navegación entre hielos, construido ex profeso para la expedición según el modelo que el teniente Amdrup empleó durante su célebre viaje; los materiales que habían servido para su construcción, eran de la mejor clase, resultando sumamente ligero, para en caso de necesidad, poder ser arrastrado por el hielo"

Y prosigue: "Estos dos botes pusieronse a flote atracados al costado del buque, que levó anclas y muy despacio empezó a salir fuera del estrecho (Arguindeguy?)... Había que recorrer al remo largo trecho, y cuando llegamos a la costa el ANTARTIC se encontraba ya muy lejos.

De acuerdo con la relación de la expedición los usos dados a las embarcaciones a más de medio de recreación, como se menciona en las páginas 477 del tomo I, figuran así documentados.

En el capítulo IX Nordenskjöld relata las primeras excursiones náutica en compañía de Sobral y Jonassen, realizadas a bordo del TROMSÖ, la mayor de las dos embarcaciones, y que tenían por finalidad explorar las islas adyacentes y corregir la defectuosa cartografía de la zona levantada por James Clark Ross unos 60 años antes, desde el mar y a una considerable distancia, lo que justifica la inexactitud de aquella información.

Excepto alguna mención sobre la utilidad del bote para viajes de distracción en el curso del primer año, no existen otras referencias concretas sobre su uso. Pero en enero de 1903, cuando –ante la falta de noticias del ANTARTIC– se debió prever una nueva internada y se planificaron los trabajos para esta estadía, debieron recurrir al auxilio de la barca ya que el estrecho que separa las islas se encontraba libre de hielos. La fuente principal de aprovisionamiento de víveres estaba en la pingüinera de la isla Marambio y hasta entonces el mar congelado había facilitado los cruces en trineo, pero ahora el mismo, que continuaba cerrado en todo el horizonte, estaba abierto en las proximidades de la estación, y especialmente entre las dos islas, por lo que Nordenskjöld dispuso el traslado del bote según la siguiente relación: “Se ha abierto de nuevo una estrecha faja de mar libre a lo largo de la costa, de modo que, al parecer, teníamos la posibilidad de llegar a la isla Seymour en bote. Para no desaprovechar esta favorable circunstancia nos decidimos a poner inmediatamente en práctica nuestro propósito de llevar el bote al agua libre. Frente a la estación sólo había hielo entonces a lo largo de la orilla, y era imposible conducir el bote a remo hasta rebasar la cumbre de basalto. Hasta entonces sólo nos ha servido durante algún tiempo para hacer algunas expediciones de recreo por los alrededores, pero ahora lo habíamos de arrastrar hasta el valle situado en la parte meridional de la isla”.

La mención de “meridional” es, probablemente un error de traducción, ya que la isla Seymour se encuentra al noreste del extremo norte de Cerro Nevado. Por lo tanto debía referirse al valle septentrional donde cae la meseta hacia el mar y es el lugar donde 94 años después se encontraron los restos de la barca.

La referencia concluye con la forma de traslado: “Emprendimos la marcha el día 29. El bote iba tirado por cinco hombres y cinco perros. El camino resultó relativamente buen, la carga se nos hacía ligera y los perros nos ayudaban perfectamente”.

El día 6 de Febrero realizaron el proyectado cruce: “Dos compañeros remaron alternativamente mientras el tercero llevaba el timón. El tiempo era nublado y desaparecible, y no nos fue siempre fácil hacernos camino entre los trozos de hielo. Seguimos tan de cerca como nos fue posible el hielo firme que obstruía aún la costa y en cuya orilla había generalmente una faja de agua libre bastante ancha para nuestro bote. Vimos en el camino algunas focas y una bandada de millares de cormoranes pasó volando sobre nuestras cabezas con rumbo al Norte, hacia el mar libre...”.

El día 15 de Febrero iniciaron el viaje de retorno de bahía de los Pingüinos a la estación: “El viaje en bote fue pesado, pues nuestra embarcación iba muy cargada con la masa de carne que llevábamos y teníamos mala mar con grande oleaje y resaca. La niebla era densa, de modo que solamente de vez en cuando velamos la tierra, tuvimos además que atravesar durante largo rato entre una capa de escarcha helada y espesa entre la que, a pesar de nuestros esfuerzos, parecía a veces que el bote no adelantaba absolutamente nada.... Allí dejamos los pájaros que después recogeríamos y remando llevamos el bote al otro lado del cabo y lo sacamos a tierra en la parte del valle que forma el rincón Nordeste de la isla”

Es en esta zona donde la comisión de geólogos del Instituto Antártico Argentino encontró los restos de la embarcación.

No se encuentra otra referencia concreta a viajes realizados por la barca, luego del traslado de las provisiones para la internada forzosa del año 1903.

6. LA BARCA EN LOS ESCRITOS DE SOBRAL

El alférez José María Sobral participó en la expedición sueca e internó con la comisión científica de Cerro Nevado, en los años 1902 y 1903. Miembro destacado del grupo expedicionario nos ha legado dos documentos liminares para la historia antártica argentina: “DOS AÑOS ENTRE LOS HIELOS” que editó en Buenos Aires la imprenta de José Tragant en el año 1904 y el manuscrito que sirvió de base a esta obra: su diario de expedicionario, que guarda el departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada nacional.

En el primero de los trabajos lucen dos fotografías, de su autoría en las páginas 132 y 164, donde los expedicionarios están rescatando la barca, cubierta por un temporal de nieve. Debe destacarse la claridad de los impresos, donde se distinguen bien definidas las características de la misma, especialmente su espejo de popa, la estructura general y la quilla. En la primera la embarcación está en posición normal, en la segunda en posición invertida. En ambas la rodean cuatro hombres y tienen idéntico epígrafe (?) “Limpiando los botes de la nieve que los cubre”. En ninguna de las dos fotografías se aprecia la existencia de la nieve mencionada, apenas en la primera se atisban una líneas de acumulación en los lejanos cañadones de las colinas que sirven de marco al cuadro.

El capítulo IX, titulado “Excursiones por mar” página 131, nos cuenta la primera salida en bote a mar abierto: una excursión a la isla Lockyer para dejar un depósito de víveres en previsión de futuras excursiones por el mar congelado. Esta singladura se realizó en el TROMSÖ, de acuerdo con lo relatado por Nordenskjöld y no en la barca de marras.

En el capítulo XVII, titulado “Desconfianzas y precauciones” se relacionan los temores y conjeturas de los expedicionarios ante la posibilidad de una nueva invernada, esta vez forzosa por la carencia de noticias del ANTARTIC que debía rescatarlos. Curiosamente es en este capítulo donde por primera vez Sobral menciona a los dos botes que tuvo la expedición y lo hace justamente cuando relaciones el traslado de uno de ellos al sitio donde fuera hallado 94 años después.

Se lee en la página 238: “El 28 de enero (de 1903) se transportó el bote hasta el agua libre que hay a unos cinco kilómetros de distancia; para ello se le ataron cinco perros, los cuales lo arrastraron con facilidad, ayudados por nosotros, a pesar del mal estado del hielo. Después de puesto a flote se le llevó a una pequeña entrada en la costa E de la isla colocándolo en seco fuera del alcance de las más altas mareas”.

Y prosigue, párrafo por medio: “El bote que llevamos es un pequeño guigue², un bote grande ballenero que nos dejó el Antartic, en una de esas fuertes tormentas del invierno voló y cayendo sobre unos montículos de hielo, se rompió completamente el fondo, quedando inservible; ¡este era el único bote de mar que teníamos!”.

En Febrero de 1903, (página 244) hace una nueva referencia al uso del bote: “El 5 se hacen preparativos para ir en bote hasta la roquería de la isla Seymour (Marambio) en busca de pingüinos para el invierno. Se acarrearon todas la cosas del equipo hasta donde está el bote, pero no se salió hoy por causa del viento”.

Y prosigue: “EL 6 de Febrero salieron Nodenskjöld, Ekelof y Jonassen en el bote para la isla Seymour”.

En la página 246 da noticia del regreso de los navegantes: “15 (de febrero) Hoy a las 3 llegaron de regreso los del viaje a la isla Seymour, han muerto 400 pingüinos, pero trayendo de ellos solo los pechos...”.

Más adelante, ya en Setiembre, siempre del año 1903 (página 275) hace una nueva

referencia al bote, interesante porque la podemos relacionar muy bien con la afortunada aparición del bote casi a cien años de su abandono por los suecos. Como se dijo, el hallazgo se produjo en una cañada y emergiendo de un pie de hielo.

Cuenta Sobral: "El bote que desde el mes de Febrero no se usa, está bajo una capa de tres metros de nieve, esta diferencia con el año pasado se debe probablemente a la relativa poca velocidad de los vientos, pues no me parece que este año haya habido mayor precipitación que el 1902, creo que fue precisamente lo contrario".

El incremento de la nieve y consiguiente formación del pie de hielo, una suerte de pequeño glaciar, por acumulación, año tras año en la estrecha cañada, fue el factor que posibilitó la conservación de la barca en la costa noreste de la isla Cerro Nevado.

7. RAZÓN DE LA PRESENCIA DE LA BARCA EN LA ZONA DEL HALLAZGO

Por qué la barca se encontró en el extremo Norte de la isla y no en la caleta junto a la cabaña, donde naturalmente debía hallarse?.

A más de la razones que se argumentan en el apartado anterior, la respuesta a estas interrogantes es relativamente sencilla para quienes llevamos algún tiempo frecuentando la zona. La caleta situada entre la meseta y un glaciar en vías de extinción –hoy es una lengua de nieve que se introduce en el mar varias decenas de metros más atrás del lugar donde tenía su descarga el glaciar- se encuentra con harta frecuencia cerrada por hielos que traen los vientos del Norte. Existe entre el borde de la meseta y el mar, un camino de aproximadamente 5 km, relativamente llano, ya referido⁹, sólo interrumpido por derrumbes, pero en general transitable en bajamar. Esta vía permite unir rápidamente a pie la caleta con la parte Norte de la isla, y evita el incordio del tránsito por mar entre los hielos. A ello debe sumarse la necesidad de la expedición de trasladarse casi permanentemente para cumplir con los trabajos científicos y el abastecimiento de víveres frescos (pingüinos, huevos y focas) a la isla Marambio (Seymour) separada por un angosto estrecho de aquel extremo Norte. El emplazamiento se compadece entonces con el uso que los expedicionarios daban a la embarcación.

8. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

El abrigo de la zona y la facilidad de arrastre hasta el lugar en una playa de escaso gradiente, seguramente fueron las condicionantes para que el bote fuera llevado hasta el lugar, a unos 50 m de la línea de la más alta marea. Por ello también dentro del terreno de la especulación, y en atención al accidente del TROMSÖ, es posible que el sitio fuera utilizado como fondeadero o lugar de guarda permanente por las condiciones de seguridad y protección que no se dan en lugares más abiertos. Las características del suelo posibilitan un mejor deslizamiento. A ello ayuda el fondo barroso de la canaleta de agua que baja hacia el mar, así como las laderas del cañadón protegen el lugar de los vientos laterales. Es curioso que son la densidad de actividad geológica desarrollada por nuestro país y otros miembros del club antártico, no se haya dado noticia de la existencia del bien relicto. Aunque también es probable que un pie de hielo lo haya ocultado durante todo el tiempo a los ojos de los hombres que transitaron la zona. El deshielo que, por aumento de los promedios de temperatura en los últimos años, se ha producido en el área, puso al descubierto buena parte de los restos, permitiendo su hallazgo.

Debe señalarse que el sitio se encuentra a una distancia aproximada de 1200 m al Oestesuroeste de un refugio de Marina llamado Belvedere, abandonado desde hace muchos años.

9. PORQUE LA BARCA NO FUE LLEVADA AL BUQUE DE RESCATE CON OTRAS PERTENENCIAS?

Dos parecen ser las circunstancias que condicionaron el abandono de la barca. En primer lugar, toda la maniobra de repliegue de la expedición y sus colecciones, equipaje, etc, se realizó en tres botes de la corbeta URUGUAY, uno de ellos mandado directamente por el capitán Larsen, que fuera comandante del naufragado ANTARTIC –Los efectos a embarcar, fueron trasladados desde la cabaña hasta la costa Norte de la isla por medio de trineos, ya que el mar se encontraba congelado en toda la costa Oeste, en el tramo que va desde la caleta hasta el estrecho Arguindeguy. Sistema que favorecía la rapidez de desplazamiento dada la urgencia de zarpar rumbo al Norte, presionados por la inestabilidad de la meteorología. La segunda razón, y seguramente la de más peso- porque de peso y espacio se trata- es aquella de la que da cuenta Nordenskjöld, sin referirse expresamente a la

misma: la falta de lugar a bordo del buque argentino para llevarla consigo. Así nos relaciona el jefe expedicionario esta instancia del salvamento.

“Cuando llegamos a nuestro depósito de la orilla había partido ya un bote lleno de carga al poco rato atracaron tres botes más a la costa, uno de los cuales iba al mando del capitán Larsen. Al desembarcar éste me dio una naranja que le habían ofrecido a bordo de la URUGUAY y que era para mí el primer producto del mundo civilizado. Pronto se cargaron los botes que partieron de nuevo hacia el URUGUAY; y yo me quedé, sin embargo ç, para recoger el resto de nuestros efectos y aguardar algunos compañeros que no habían regresado todavía.”

“Poco tiempo me quedaba ya de permanencia en la orilla de la isla, donde habíamos pasado tan largo destierro. Cuando volvieron los botes, todos estábamos listos y embarcados al punto, llegamos con preteza al buque salvador que se movía majestuosamente sobre las olas. A bordo del buque estaba reunida toda la oficialidad y la tripulación, la bandera sueca estaba izada, al acercarnos a él y un fuerte hurra nos saludó al subir al pisar cubierta.”

Por último, y en orden a las prioridades, la carga científica llevaba el primer lugar, mientras que las herramientas y elementos de trabajo, excepto parte del instrumental, no justificaban la repatriación.

Los espacios disponibles a bordo de la corbeta argentina eran escasos, como lo prueba otro apunte de reconocimiento del doctor Nordenskjöld, mención que abona la tesis de que el bote de trabajo de los suecos quedó abandonado en el sitio que servía de atracadero y punto de partida para las excursiones a isla Cockburn, o las frecuentes a bahía Pingüinos, o bahía de los Pájaros Bobos, como le llamaban los suecos.

“Nuestro viaje, de momento, no resultaría largo, pues a causa de la rápida partida de la isla Seymour quedaron guardadas allí algunas colecciones y debíamos pasar a re recogerlas, determinación que me llenó de júbilo, pues habíamos llevado con nosotros no pocos de los fósiles vegetales tan sumamente interesantes que reuniéramos.”

“Cuando arribamos cerca de la ensenada partió Gunnar Anderson, en compañía de otro tripulante para recoger aquella misma tarde en la bahía de los Pájaros Bobos cuantas colecciones dejamos allí.”

“En el bote destinado para este objeto se cargaron provisiones de toda clase elegidas del magnífico stock del URUGUAY, con el objeto de formar un depósito en la isla Seymour, que sirviese a las expediciones ulteriores que llegasen a estas regiones. Al desprenderse la dotación del URUGUAY de tantas provisiones, conseguíase habilitar más sitio a bordo con objeto de colocar cómodamente nuestras colecciones, y esta fue otra prueba de la buena voluntad de la expedición argentina que prefirió sacrificar lo suyo antes de rechazar lo que nosotros ansiábamos llevar a nuestra casa”.

Es evidente que al establecer las prioridades del material a embarcar, la primera correspondió, como es lógico, a los hombres. Luego las colecciones científicas, y por último los perros. La perrada fue luego desembarcada en las proximidades de la isla de los Estados, en la isla Observatorio, para servir al personal del observatorio meteorológico y magnético montado por nuestro país para trabajar en equipo y coordinación con las expediciones polares del Sur. Allí los dejó la corbeta URUGUAY tras su azaroso cruce del pasaje de Drake, en el tornaviaje al Norte.

10. FOTOGRAFÍAS DE LA BARCA EN LA EDICIÓN ESPAÑOLA

Las ilustraciones de la obra que relaciona el desarrollo de la expedición confirman, en principio, que la barca hallada fue la barca de trabajo de los expedicionarios suecos. En las páginas 68 y 80 del tomo primero aparecen barcas registradas en sendas ilustraciones. En la ilustración de página 69, que documenta el primer desembarco en tierras antárticas, aparecen dos barcas. La de primer plano no se adecua al modelo de esta comunicación, ya que es un bote doble proa, mientras que el tratado tiene espejo a popa.

El segundo bote no alcanza a definirse totalmente, por lo que no se puede afirmar que sea la barca en cuestión. En la página 137 aparece a bordo del ANTARTIC hacia proa y en posición invertida. Si bien el fotograma no es suficientemente claro, por la forma en que está arranchado, es un elemento que se transporta y no de uso del barco. Otras ilustraciones existen en las páginas 153, 161, 185 y 199. La fotografía primera nos enseña claramente las características de la barca. Mitad en agua, mitad en tierra, en una operación de carga o descarga. La de la página 199 nos la muestra como parte de un convoy, integrado por una suerte de catamarán, armado a propósito para descargar mercancías, y un tercer bote, seguramente del

ANTARTIC a guisa de remolcador.

En la página 209 aparece el bote con tres tripulantes, fotografiado desde una altura, probablemente desde a bordo del ANTARTIC.

La fotografía de la página 248 testimonia una operación de desembarco en la costa de la caleta, donde es tan frecuente la acumulación de hielo que hace difícil la maniobra de embarque o desembarco.

En la página 321 aparece la figura destruida del TROMSÖ, el pequeño velero por el que el jefe de la expedición sentía particular afecto, ya que había navegado en ella en sus viajes por el Ártico. El temporal de Junio lo arrastró y destruyó contra las rocas de la ladera de la meseta. En la fotografía se aprecia el mástil de la vela y los destrozos sufridos por el siniestro. Después de este suceso, sólo la pequeña barca había de servir a la actividad científica y de supervivencia de los expedicionarios. En el tomo de referencia, las dos últimas ilustraciones se encuentran en las páginas 477 y 486. El epígrafe de la primera nos informa que “la canoa se empleó antes para viajes de recreo en la estación”.

La última ilustración de este tomo es una suerte de composición, quizás armada en base a una fotografía tomada desde a bordo del ANTARTIC, redibujada y coloreada o una de las pinturas realizadas por Stokes, pintor de la expedición. En ella se aprecia el pasaje marco de la estación invernal, y un bote en primer plano, que por la altura de sus bordas, parece ser más bien el TROMSÖ, aunque no se advierte la presencia del mástil de la vela, el que puede haber sido omitido en razón del tipo de composición. La vista fue tomada el 21 de Febrero de 1902, en la última visita del ANTARTIC a la estación invernal.

En el tomo II, sólo en la página 200 aparece una ilustración con un bote, pero no se puede afirmar que sea el de marras. Todas las ilustraciones referidas se ajustan a los restos hallados en la costa Norte de la isla Cerro Nevado.

Como última referencia a la embarcación, Sobral en el diario manuscrito que guarda el Departamento de Estudios Históricos Navales, en una relación de acontecimientos correspondientes al día 10 de Setiembre de 1903 manifiesta.

“Es notable la gran cantidad de nieve que se ve por todas partes. El bote está bajo tres metros i (sic) medio de nieve, esto probablemente se debe a la relativamente pequeña velocidad de los vientos pues no me parece que este año haya habido

mayor precipitación que el año pasado...”

Se advierte que el párrafo fue copiado textualmente del manuscrito para la edición de “Dos años entre los hielos”. Curiosamente esta es una de las pocas transcripciones textuales de aquel original a la obra editada.

11. COLOFÓN

La barca menor fue encontrada en el sitio donde tuvo su apostadero para servir al reaprovisionamiento de los invernantes de Cerro Nevado. Y el TROMSÖ?.

El día de la frustrada excursión terrestre a la caleta de la barca, y cuando ya nos encontrábamos en camino de regreso al campamento, al pie del gigantesco basalto que servía de observatorio visual a los hombres de Nordenskjöld, encontramos un trozo de tingladillo, de otra embarcación –Quizás este sea el único testimonio que aún guardaba la zona del desafortunado velero que sirvió a la expedición. Del resto, el viento y el mar antártico son custodios del secreto.

NOTAS

- ¹ Nuestro reconocimiento al doctor Rodolfo del Valle y al Licenciado Ricardo Dubois que facilitaron parte de la información necesaria para esta contribución.
- ² Guigue. Arg. Bote largo, angosto y liviano (Diccionario Espasa Calpe. T. 27. Edición, 1925).

TRABAJO MUSEOLÓGICO EN LA ISLA LAURIE ARCHIPIÉLAGO DE LAS ORCADAS DEL SUR

Pablo Pereyra
Argentina

En 1903 se refugió en una de las islas del archipiélago de las Orcadas del Sur situado en los 60° 44' de Latitud Sur, el buque *Scotia* que llevaba a bordo a la National Scottish Antarctic Expedition, liderada por el científico de Edimburgo William S. Bruce.

En un istmo de 400 metros cuadrados ubicado en la llamada isla Laurie, segunda en tamaño, levantó un observatorio con el propósito de recolectar datos sobre meteorología, magnetismo terrestre, fauna, flora etc. en forma continuada. Este observatorio fue comprado por el gobierno argentino un año más tarde, manteniendo la recolección de datos hasta el presente, por lo que convierte a este sitio, como el lugar de asentamiento más antiguo y habitado en forma permanente de todo el continente antártico.



Imagen actual del istmo Ibarguren, islas Laurie



Omond House, observatorio construido por la Expedición Antártica Escocesa, 1903

En 1905 fue traída desde Buenos Aires, la que en la actualidad se denomina Casa Moneta, casa habitación que sirvió como refugio de los expedicionarios invernantes hasta la década de 1940.

Esta pequeña construcción prefabricada en la capital argentina, construida íntegramente en madera, fue transportada por la corbeta *Uruguay*, primer buque antártico argentino.

Fue erigida y armada en quince días por un carpintero y su ayudante con orientación noreste-sudeste y su planta formada por un perímetro rectangular de nueve metros de largo por cinco de ancho. Contaba con tres dormitorios, sala y cocina.

Sus paredes exteriores se encuentran compuestas por una tablazón interior y una exterior, rellena con corcho y aserrín con la función de aislarla de las bajas temperaturas exteriores.

Aún cuando sufrió numerosas modificaciones, ya que fue utilizada como casa habitación, base de observaciones, pañol de herramientas y repuestos, taller de carpintería, laboratorio, depósito de maderas y accesorios para expediciones, mantiene en la actualidad, fielmente su fisonomía arquitectónica, los patrones constructivos de la época y su distribución original.

En 1994 las autoridades le dieron la noble función alojar en su interior vestigios del paso del hombre por esas inhóspitas regiones.



Casa habitación en invierno – década de 1920



Imagen actual del Museo Casa Moneta

En el verano de 2000-2001 personal de profesionales del Museo Naval de la Nación de Buenos Aires fuimos convocados con el fin de realizar un estudio histórico y arqueológico sobre *Omond House*, así denominado al refugio escocés construido por la expedición de Bruce en 1903 y la pequeña cabaña levantada en 1905.

En esta etapa del proyecto realizamos estudios sobre la disponibilidad edilicia a fin de armar los guiones museológico y museográfico que desarrollaríamos posteriormente.

Realizamos una excavación arqueológica en el sector del depósito y carbonera de la

casa Omond (supervisada por la Dra. Verónica Aldazábal), recuperando piezas de uso doméstico, víveres y piezas de embalaje.

Entre 2002 y 2006 nos concentramos en el montaje y la ambientación de la casa histórica. También se diseñaron vitrinas, se adquirió material constructivo, mobiliario y piezas de época.

Luego de un prolífico trabajo de investigación decidimos ordenar y distribuir dos salas científicas, dedicadas al estudio y exposición de especies animal, vegetal y mineral de la región.

En otro sector de la casa (donde funcionó una de las antiguas habitaciones) montamos una exposición dedicada a la historia del hombre hasta la actualidad, en el Istmo Iburguren, así denominado por las autoridades argentinas en 1904. Allí se expusieron objetos guardados y recolectados en distintas épocas, incorporándosele las piezas recuperadas de la excavación de Omond House.

La superficie de mayor dimensión dentro de la casa, fue destinada a una ambientación correspondiente a la década de 1920. Concentramos y recopilamos registros de documentación escrita, gráfica y oral sobre el tema de bibliotecas y archivos en su mayoría privados de Buenos Aires.



Sala dedicada a la historia del hombre en Orcadas



Sector de trabajo – Década de 1920



Reambientación del sector de trabajo – 2004

De esa manera y luego de la búsqueda llevada a cabo, complementada con la lectura del libro “Cuatro años en las Orcadas del Sur” de José Manuel Moneta, decidimos reambientar la cocina, una de las habitaciones y la sala usada por los expedicionarios como comedor y espacio de trabajo.



Re ambientación del comedor – 2004



Victrola

José M. Moneta fue empleado del Ministerio de Agricultura argentino e invierno en los años 1923, 1925, 1927 y 1929. Realizó dos filmes describiendo las actividades en Orcadas, el primero de los cuales se perdió durante un incendio en Buenos Aires.

Su libro narra el desarrollo de los trabajos científicos realizados y también detalles y matices de la convivencia entre los hombres durante las interminables invernadas. Varias de las fotografías de interiores de la cabaña, nos sirvieron como guión para describir los distintos ambientes.



José Manuel Moneta empleado del Ministerio de Agricultura Argentino que invernó en Orcadas en cuatro años de la década de 1920.

El trabajo completo de guión museológico y museográfico fue realizado en distintas etapas y varias campañas antárticas veraniegas.

La exhibición de las piezas, se complementó con información extraída de diferentes fuentes documentales, usando imágenes y textos en español e inglés.



Cocinero – Década de 1920

El último segmento del trabajo, fue el registro completo de inventario de la totalidad de las piezas que contiene la colección.

Como se dijo anteriormente fueron diseñadas vitrinas con iluminación individual para contener las piezas más destacables.

Se equiparon con sistema de iluminación general y puntual a cada ambiente.

En el pasillo distribuidor de la entrada se colocó un back-light con imágenes de la evolución histórica desde 1903 hasta las últimas construcciones levantadas en el istmo, en el que hoy día funciona la Base Orcadas que administra la Armada Argentina.



Cocinero - 2004

Debemos destacar que el museo está dirigido principalmente, al turismo llegado en épocas de verano al lugar, desde destinos de embarque como Ushuaia, Punta Arenas o las Islas Malvinas y se encuentra mayormente representado por europeos.

CRÉDITOS DE LAS IMÁGENES

Polar Reserche Institute de Cambridge – R. Unido.

Cuatro años en las Orcadas del Sur.

Archivo General de la Nación – Buenos Aires.

Archivo de Pablo Pereyra.

LA VISIÓN DE LA ANTÁRTIDA EN LOS MANUALES ESCOLARES ARGENTINOS, 1882-1902

Lydia Edith Gómez
Argentina

1. INTRODUCCIÓN

Los desarrollos de una historia más o menos oficial, que se retransmite desde el estado, se entremezclan con imágenes depositadas en los subconscientes colectivos, que de vez en cuando florecen rápidamente por motivaciones de diversos trasfondos que caracterizan a las historias de los mismos estados; atendiendo a ello el historiador Peter Burke afirmó: "...sería razonable sostener la tesis (...) que el significado de las imágenes depende de su contexto social", entendiendo como tal no solo el ambiente cultural y político en general sino también las circunstancias concretas en las que se produjo la imagen y el escenario físico en el que se pretendía que fuese contemplada.

En los inicios de las repúblicas latinoamericanas, las clases dirigentes de cada una de ellas necesitaron construir una identidad nacional a partir de un pasado común, fundamento de un presente y un futuro común. El sistema educativo formal, fue uno de los principales vehículos para la transmisión de los valores y conocimientos que formaban parte del modelo concreto que la sociedad deseaba, cumpliendo sus funciones de entrega de contenidos por medio de un cuerpo de textos, es decir, escritos con valor de documentos, representativos de los discursos que los sectores dominantes de la sociedad pretendían transmitir.

La idea de nación que aparece en los manuales escolares de fines del Siglo XIX y comienzos del XX, y su integración con la noción de estado, con la que estableció una relación unívoca, se nutrió de tradiciones ideológicas diversas formadas en esta época, paralelamente con la constitución del estado. Así, un imperativo gene-

ralizado en el mundo occidental fue poseer una identidad nacional; fundándola la nación argentina principalmente sobre el territorio, de ahí que éste asumió un carácter atemporal, siendo desde siempre portador de la argentinidad, con capacidad para transmitirla a sus habitantes mucho antes que la misma idea de argentinidad hubiera sido pensada.

Uno de los mayores intereses del grupo gobernante de la época, fue obtener luego de la independencia formal el reconocimiento internacional. Para ello, procedieron a adoptar los símbolos y la retórica de los estados- naciones, inculcándolos a sus poblaciones como si fueran sagrados, y utilizando los manuales escolares como medios y vehículos para arraigar las ideas fuertes –de nación y estado, entre otras- en la sociedad. Por lo anteriormente expuesto, se propone como eje de la investigación y principal fuente del presente análisis dichos manuales, ya que en la República Argentina, la organización escolar reposó, casi totalmente, en la obra del estado, quien marcó rumbos y definió todas las cuestiones fundamentales de la vida escolar, pasando la educación a convertirse en una importante fuente de poder y legitimación.

2. GÉNESIS Y PUESTA EN MARCHA DEL PROYECTO DEL 80. MARCO IDEOLÓGICO Y LINEAMIENTOS GENERALES

A partir de 1880, se elaboró el cuerpo doctrinario de ideas que dio forma a lo que se denominó el proyecto del 80 “Que constituyó más bien una asociación significativa entre un conjunto de ideas y de hechos, gestada en las décadas previas e impulsada por pensadores y estadistas que como Alberdi, Mitre, Sarmiento, Avellaneda, Vélez Sarsfield y otros (...) pugnaron por organizar el país con criterios modernos y ópticas de signo liberal que correspondían a intereses y grupos de poder cuyo difícil proceso de homogeneización se lograría a través del accionar político de Roca”¹.

Pero si Roca invitó a admirar, en la emergencia del estado que su victoria consolidó, la conquista que justificó retrospectivamente seis décadas de desdichas y discordias nacionales, también al contemplar con mente más crítica el surgimiento de su régimen se tendió a colocar al estado y su peculiar organización en el centro de sus preocupaciones.

Así, la evolución de este estado moderno que surgió a partir de 1880, estuvo muy ligada a la vigencia del modelo económico que le sirvió de sustento. Lo esencial de las ideas económicas de los hombres que impulsaron este proyecto, pueden resumirse en tres puntos fundamentales:

- La constatación de que el desarrollo económico argentino, solo podía basarse en la inserción en el mercado mundial, especializándose en el tipo de actividades que permitían utilizar el único recurso del que se disponía en abundancia: la tierra.
- La certidumbre que dicha riqueza sólo podía aprovecharse supliendo dos carencias básicas: la de capital y la de mano de obra.
- La idea de que para hacer posible ambas cosas era imperioso expandir la frontera agropecuaria, resolviendo el problema del indio, y unificando el mercado interno.

Existieron ciertas diferencias entre aquellos que dieron un marco ideológico y doctrinario al esquema agro exportador y los que finalmente lo implementaron. Por ejemplo desde el punto de vista político se dieron desvíos significativos entre las primitivas intenciones de quienes elaboraron la Constitución Nacional y los primeros cuerpos legales, y la realidad posterior. En la Argentina, a partir de 1880 coexistieron en su seno dos repúblicas, una abierta hacia todos los hombres del mundo que quisieran habitarla, tal como lo prometía el Preámbulo de la Constitución, y una república restrictiva, en la cual las libertades políticas estaban condicionadas por la estructura del poder.

No sorprendió entonces, el hecho de no encontrar paralelo fuera de la Argentina al debate en que Domingo F. Sarmiento y Juan B. Alberdi, esgrimiendo sus pasadas publicaciones, se disputaban la paternidad de la etapa de historia abierta en 1852. Sarmiento coincidía con Alberdi en la necesidad de un fuerte incremento de población proveniente de la inmigración. Pero su república requería también la presencia ciudadana de los inmigrantes a través de la educación, que aseguraba la práctica plena del ejercicio electoral y, de esta manera, el éxito de una democracia política y social. El célebre sanjuanino, en 1883 subrayaba la excepcionalidad de la reciente historia argentina que residía "...en que solo allí iba a parecer realizada una aspiración muy compartida y muy constantemente frustrada en el resto de Hispanoamérica: el progreso argentino es la encarnación en el cuerpo de la nación de lo que comenzó por ser un proyecto formulado por los escritos de algunos argentinos cuya única arma política era su superior clarividencia"².

El 12 de octubre de 1880, el General Julio Argentino Roca asumió la primera magistratura de la nación, concentrando todos los atributos del poder. Con su asunción, comenzó a consolidarse el proceso de formación del estado nacional, iniciado en 1862 con la unificación del territorio nacional, hasta entonces escindido entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina.

Otro aspecto clave, fue que agentes sociales tradicionales como la Iglesia, debieron resignar funciones a favor del estado: la administración de cementerios en 1881, la creación del Registro Civil en 1884, la ley de Matrimonio Civil en 1888, fueron hitos del proceso por el cual diversos espacios de la sociedad civil fueron secularizados y apropiados por el ámbito estatal. Estas reformas enfrentaron al estado liberal con la Iglesia, dando lugar a una importante confrontación ideológica, reproduciendo el conflicto entre el estado moderno y la Iglesia que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX en Europa. Estas relaciones no hicieron más que presagiar las discrepancias entre liberales y católicos argentinos, que alcanzaron su pico de mayor intensidad tras el Congreso Pedagógico de 1882 y la consecuente sanción de la ley 1420, en 1884. El gobierno reaccionó severamente a los actos de oposición de la Iglesia Católica: el Nuncio Apostólico fue expulsado y algunos profesores de extracción católica perdieron sus puestos.

Bajo el lema Paz y Administración, Roca puso fin a las turbulencias políticas precedentes, en un período caracterizado por la paulatina desaparición de los conflictos inter e intrarregionales. Con respecto a este tema, los sectores dirigentes que condujeron a la Argentina desde Pavón hasta la Primera Guerra Mundial coincidían, generalmente, en el rumbo económico del país, pero discrepaban, en muchos casos, en el ámbito de la política exterior. Estas controversias persistieron durante años y en varias ocasiones se acercaron al borde de una guerra o alentaron carreras armamentistas que interfirieron en la evolución económica de los países del Cono Sur. La mayoría de estas cuestiones, que se prolongaron desde la época de la independencia, fueron agudizándose en la segunda mitad del siglo XIX, reflejando un fenómeno asociado al proceso de consolidación de los estados nacionales sosteniendo como prioridad la defensa del espacio territorial, en el contexto de un sistema económico que tendía a valorizar los recursos naturales de cada país y, consecuentemente, los respectivos territorios.

De lo dicho anteriormente se desprende como consecuencia, que el triunfo de

Roca en el 80 tuvo como sentido: crear un asiento federal al gobierno nacional, unificar definitivamente al país, dar carácter nacional al puerto y a la aduana y poner fin al peligro balcanizador pues, segregada Buenos Aires como país independiente, las provincias interiores se hubiesen convertido en un nuevo país latinoamericano ahogado y sin destino propio. "Fue así, en definitiva, como la verdadera organización nacional resultó a la postre una imposición de las provincias que venían luchando por ella desde sesenta años atrás"³.

Pero a la vez que una victoria del interior, del que era oriundo –hijo de un familia tucumana-, el triunfo de Roca era el del estado central, que desde tan pronto se había revelado difícilmente controlable, sea por las facciones políticas que lo habían fortificado para mejor utilizarlo, sea por quienes dominaban la sociedad civil. Su emergencia en el puesto más alto del sistema político argentino había sido lenta y sabiamente preparada a lo largo de una carrera que lo había revelado servidor eficazísimo de ese estado en los campos de la guerra externa y la lucha civil, y a la vez agente igualmente eficaz de los sucesivos presidentes en el laberinto de una política provinciana cada vez más afectada por su progresivo entrelazamiento con la nacional; "La Argentina es al fin una, porque ese Estado nacional, lanzado desde Buenos Aires a la conquista del país, en diecinueve años ha coronado esa conquista con la de Buenos Aires"⁴.

3. LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS EN LA POLÍTICA EDUCATIVA

El período comprendido entre los años 1880 y 1930 tuvo para la educación argentina, una importancia crucial. No solo se sancionaron allí las leyes que organizaron respectivamente los ciclos primario y superior de la enseñanza, sino que también se produjo un debate político-educacional cuyos términos se mantuvieron vigentes. Fundamentalmente ese debate demostró que en esa etapa la política educativa argentina tuvo ante sí varias alternativas: una que se podría denominar enciclopedista clásica, impuesta primero por la oligarquía gobernante y defendida después por sus opositores. La misma oligarquía pretendió luego reformar esa orientación introduciendo nuevas posibilidades, pero se encontró, al hacerlo, con la eficaz oposición de los sectores medios que consolidaron la vigencia de la primera de las alternativas planteadas.

Toda la gestión realizada por la generación del 80 estuvo basada en un modelo de

país agro exportador, dominado por una elite central que había asimilado las pautas culturales y políticas de los países desarrollados. Entre los historiadores que se ocuparon de este período existe un consenso bastante generalizado acerca de las notas más salientes de esa política, necesarias para encuadrar la política educativa dentro de un marco general. Dichas características se pueden resumir en dos proposiciones:

- Desde el punto de vista económico, el desarrollo iniciado en ese período estuvo basado en una situación de complementariedad y dependencia de la Argentina con respecto a los centros industriales avanzados. Esto motivó que se concentraran los esfuerzos en la producción agraria, desalentando los intentos de creación de industrias locales. El auge de la producción agraria se basó tanto en la incorporación de grandes cantidades de mano de obra inmigrante como en la expansión del área aprovechable; sin embargo no se modificó la estructura de la propiedad agraria, a la cual los nuevos pobladores no tuvieron acceso.
- Desde el punto de vista político, el poder se concentró en manos de un sector reducido que tendió a incrementar el margen de autoridad del estado y a impedir la renovación legítima de sus miembros. Este hecho es importante dentro del análisis que sigue, ya que la variable política es la clave para la interpretación del sistema educativo argentino durante el período señalado.

Teniendo en cuenta lo dicho, es fácil percibir que la preparación de recursos humanos para el mantenimiento de una estructura económica del tipo mencionado no requirió de los servicios de la educación formal. La presencia de los inmigrantes –muchos de los cuales ya tenían cierto grado de formación en su país de origen– unido a la acción espontánea producida en procesos de esta naturaleza, donde la capacitación requerida es muy rudimentaria, fueron los factores que cubrieron las escasas necesidades existentes. De ahí que los intentos de promover en el conjunto de la población algún tipo de formación profesional o técnica realizados a comienzos de la década del 80 tuvieran un rápido fracaso.

Sin embargo, el sistema educativo argentino de la época, se orientó preferentemente hacia la satisfacción de necesidades y funciones políticas, apoyado para esto en que la política económica vigente no necesitaba de la capacitación técnica de la población para su implementación.

Puede sostenerse, que esta funcionalidad política del sistema educativo se debió

a que todo el Siglo XIX se caracterizó por el intento de consolidar políticamente el sistema democrático de gobierno a través de la formación del ciudadano. Pero, hay dos aspectos que merecen ser tenidos en cuenta dentro de este proceso. El primero de ellos es que ya, en la segunda mitad del siglo tuvo lugar en forma sistemática la difusión y aplicación de la enseñanza como elemento básico en la formación de mano de obra capacitada. En segundo lugar, la formación del ciudadano, como una manera de legitimar ese dominio a través de la socialización de la población dentro de determinados esquemas ideológicos. La mera lectura de los libros de textos para la escuela primaria producidos en este periodo permite observar claramente el énfasis puesto en nociones tales como la confianza en el gobierno, el respeto al orden, a la propiedad, al aseo, etc.

De acuerdo con ello, en la Argentina, la función política de la educación tuvo una nota particularmente importante no ya a través de la enseñanza primaria sino del ciclo medio y superior. En ellos se tendió casi exclusivamente, a la formación de un individuo apto para el desempeño de papeles políticos; esto se puso de manifiesto a través de los programas enciclopedistas de los Colegios Nacionales y del apoyo a las carreras tradicionales –como abogacía, escala exigida en la trayectoria de muchos políticos- dentro de la Universidad, que cumplió el papel de funcionar como canal de reclutamiento de líderes políticos. Al fijar de esta manera su objetivo, la enseñanza se convirtió en patrimonio de una elite, porque el personal político que admitía el sistema –y más aún un sistema oligárquico como el de entonces- fue necesariamente reducido.

Sin embargo, se puso de manifiesto que se estaba produciendo una cantidad de personal político disponible que el aparato oficial no podía absorber. Ante esta situación, la alternativa que un sector de la oligarquía concibió como solución fue la diversificación de los estudios hacia modalidades técnicas que apartaran del camino político a un sector importante de los que accedían a la escuela media. Y es aquí donde se volvió a poner de manifiesto el carácter oligárquico de la política educativa de la época. Si la función de los Colegios Nacionales y la Universidad era formar una elite directiva, la función de la fragmentación del sistema en varias escuelas profesionales especializadas era la de alejar de esa elite directiva a otros núcleos en ascenso.

4. LA ANTÁRTIDA EN LOS MANUALES ESCOLARES ARGENTINOS

En la presente propuesta y como ya se mencionó, fueron analizados los manuales escolares argentinos de fines del Siglo XIX y comienzos del Siglo XX, como una forma de ponderar su importancia; ya que tradicionalmente fueron considerados como documentos de segundo o tercer orden, ignorándolos como productos historiográficos socialmente significativos, en cuanto estuvieron muy próximos a gran parte de la población, y proporcionando información importante y exhaustiva, de lo que aconteció en una clase, en este caso de historia.

Los manuales escolares considerados fueron veintisiete, correspondiendo doce a geografía, doce a historia y tres a educación cívica.

La gran mayoría de estos manuales no hace ni siquiera alusión a la Antártida, considerando que el territorio argentino finaliza en Tierra del Fuego; es el caso concreto de Jorge Boero, cuya obra Geografía de la Nación Argentina publicada en 1914 por la editorial Ángel Estrada y Compañía, expresa que la República Argentina “abarca el dilatado territorio comprendido entre la cordillera de los Andes al occidente y el Atlántico, el Plata y sus caudalosos tributarios al Oriente. De norte a Sur, se extiende desde el paralelo 22° de latitud sur (frontera con Bolivia) hasta el paralelo 56° en la confluencia de los océanos Atlántico y Pacífico”⁵.

Un caso similar es el de José Del Franco, quien al dar los límites de la República Argentina, en su manual cuya segunda edición fue publicada en 1926, señala que “son por el norte Bolivia, Paraguay y Brasil; por el este, Paraguay, Brasil, Uruguay y el Océano; por el sur, los océanos Atlántico y Pacífico y la República de Chile y por el oeste por esta misma República, de la que está separada por una línea divisoria trazada dentro del macizo de la Cordillera de los Andes, siguiendo las más altas cumbres que dividen aguas”; el mismo autor, explica que el litoral argentino corresponde en su totalidad al Océano Atlántico, existiendo sobre él muy pocas islas, siendo las más importantes las de los Estados y Año Nuevo y las que forman el grupo de las Malvinas o Falkland, sobre las que ejerce Inglaterra una soberanía de hecho, a pesar de las protestas del gobierno argentino; además en el mar austral, se encuentran las islas de las Orcadas, en las que Argentina, tiene establecida una importante estación meteorológica.

Continuando con el mismo autor, pero esta vez, refiriéndose a Chile en su manual, plantea una situación similar al no mencionar las posesiones de este país sudame-

ricano en la Antártida, “la República de Chile confina: al Norte con el Río Sama que la separa del Perú; al Este con Bolivia y Argentina; al Oeste con el Océano Pacífico; y al Sur, con la confluencia de los dos océanos Pacífico y Atlántico”⁶.

Uno de los pocos manuales escolares que analiza el tema antártico es el de Eduardo Acevedo Díaz, que con el título de Geografía de América. Tierras Árticas y Antárticas, publicó la editorial El Ateneo en 1937, correspondiendo la primera edición a 1915; este autor que fue profesor de la mencionada asignatura en el Colegio Nacional Nicolás Avellaneda de Buenos Aires, cuenta con varias obras relacionadas con su especialidad y aprobadas por el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, lo cual indica que el tema en cuestión, la Antártida estaba contemplado en los contenidos oficiales.

Así, el mencionado autor, analiza las nociones generales expresando que “La Antártida es el continente que ocupa el casquete del polo sur. Su extensión se calcula en 14 millones de kilómetros cuadrados, mayor que la de Europa. Un área de trece millones está recubierta por el hielo durante todo el año. El continente, poco conocido aún, lleva distintos nombres, según sean las zonas exploradas...”⁷; a continuación analiza el relieve, el clima, la vida, afirmando que allí no hay vida humana, las islas subantárticas, los exploradores y la división política.

Con respecto a los exploradores de la Antártida, nombra en primer lugar al capitán inglés James Cook, quien en sus viajes realizados entre 1768 y 1774, estableció los límites del continente y reconoció la barrera de hielo; por su parte, James Weddell pudo llegar hasta los 74° 15', tres más que Cook; Biscoe descubrió la tierra de Graham; James Ross la de Victoria, donde en 1841, encontró el polo magnético del Sur, y dos volcanes a los que puso el nombre de sus barcos, Erebus –que estaba en erupción- y Terror, llegando a los 78° 11', cuatro grados más que Weddell; por su parte, el capitán Scott, entre 1902 y 1903, exploró la zona alcanzando los 82° 17'; mientras que el sueco Otto Nordenskjöld, perdió su buque Antarctic, y fue salvado por la corbeta Uruguay de la armada argentina, entre 1902 y 1904. En 1909 Shackleton llegó a los 88° 23'; en diciembre de 1911, Amundsen izó la bandera noruega en el polo; por su parte, el norteamericano Byrd voló en aeroplano sobre el polo en 1929.

En cuanto a la división política, este autor afirma que “Gran Bretaña se ha declarado dueña de parte del continente Antártico y de los océanos que lo rodean. Ha

dividido este dominio en dos sectores. La dependencia de las islas Falkland y la del mar de Ross⁸. El primero comprende la Georgia del Sur, las islas Sandwich, las Orcadas del Sur, las Shetland, el mar de Weddel, la Tierra de Graham y el continente entre los meridianos 80° y 20° de Greewinch hasta el polo; el segundo comprende el mar de Ross y el continente entre los meridianos 160° y 210° hasta el polo.

Afirma el autor con respecto a este atropello de Gran Bretaña, que los mares de Weddell y de Ross son las puertas de entrada a la Antártida, habiéndose también apropiado de los mares más ricos en ballenas, más 5 millones de kilómetros de tierras.

Otro manual que toma entre sus temas a la Antártida, es el que tiene por autores a Bautista Aizcorbe, José Astolfi y Alberto Fesquet con el título de Asia, África, Oceanía y Antártida, una publicación de la editorial Kapeluz, siendo la consultada la cuarta edición en el año 1953, para 6° grado. Los autores ubican este continente con sus islas, rodeado por los océanos Atlántico, Pacífico e Índico, distando 1000 km. del apostadero naval de Ushuaia; además, aluden a sus mares, islas, clima, flora, fauna y actividades económicas.

Es importante destacar que los nombrados autores afirman que “Los establecimientos humanos de más antigua permanencia en la Antártida son argentinos. Desde 1904 hay un observatorio meteorológico en la isla Laurie, de las Orcadas; posteriormente se establecieron otros en la isla Gamma, del archipiélago Melchior, y en la isla Decepción⁹; existiendo además, destacamentos navales en la isla Decepción, Gamma, Bahía Margarita y Bahía Paraíso. Se menciona así mismo, que son varias las naciones que pretenden la posesión de la Antártida: Argentina, Chile, Gran Bretaña, Noruega, Francia, Estados Unidos, Japón, Rusia, etc.

En total coincidencia con el otro autor analizado, los autores destacan que los mares que rodean a la Antártida motivan una actividad económica importante, como es la caza de ballenas, adjudicándose Gran Bretaña dominio sobre esos mares y tierras, cobrando por lo tanto, impuestos sobre esa caza, arrojando la escalofriante cifra de 33.000 animales sacrificados en el verano de 1939-1940.

En referencia al tema de exploración de la Antártida, sostienen los autores analizados, que esta gigantesca masa de hielo, atrajo siempre a los osados exploradores que, desafiando el peligro de sus enormes icebergs flotantes, se aventuraban por entre sus frías aguas, arribando a sus costas inhóspitas, para tomar posesión, en

nombre de sus respectivos países, de los desolados territorios que encontraban ante sus ojos asombrados. En el caso de la República Argentina, y siempre siguiendo la opinión vertida en los manuales escolares, este país expresó en numerosas oportunidades, sus incuestionables derechos sobre un sector del continente antártico, siendo recorrido por una expedición naval que reafirmó dicha soberanía, manteniendo, como ya se mencionó, en las islas Orcadas desde 1904, un observatorio meteorológico.

Luego de nombrar a los principales exploradores del continente antártico, se detienen en el análisis de las expediciones argentinas y chilenas a dicho continente, mencionando que desde 1904 se realizaron sin interrupción los viajes de verano para el relevo del personal de la estación meteorológica instalada en la isla Laurie (Orcadas del Sur), en 1942 y 1943 el transporte 1° de Mayo ejecutó el relevamiento de las costas de la tierra de Graham e islas vecinas; mientras que en 1947, se llevó a cabo la gran expedición aeronaval al mando del capitán de fragata Luis M. García, en la que tomaron parte varios buques de la marina de guerra argentina, recorriendo el sector de dicho país, e instalando un nuevo observatorio meteorológico en el archipiélago Melchior, y al año siguiente un destacamento naval permanente en la isla Decepción.

Por su parte Chile, realizó en 1947 una expedición científica a este continente.

Finalmente, es tratada la soberanía argentina en la Antártida, sobre un sector del continente que tiene como vértice el polo sur, y como lados los 25 y 74° de longitud oeste, y el paralelo 60° de latitud sur, con una superficie de 1.230.000 km²; explicando que el fundamento de sus derechos se realiza en base a las siguientes razones: la posición geográfica, los antecedentes históricos y los actos de posesión.

Para entender en las cuestiones de la Antártida se creó en 1940, la Comisión Nacional del Antártico, reorganizada en 1946, siendo confeccionado un mapa de la zona austral por el Instituto Geográfico Militar; además, una disposición oficial ordenó incluir el sector antártico argentino en todos los mapas de la República que se editen en el país. Finalmente, mencionan que en el Museo de Ciencias Naturales, Bernardino Rivadavia de la Capital Federal, se habilitó una sala antártica, y mediante conferencias, folletos, declaraciones públicas, etc., se formó "...una conciencia antártica nacional, dispuesta a defender sin desmayos la legítima posesión de tierras que son incuestionablemente nuestras"¹⁰.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

La forma de enseñar la historia nacional en la escuela ha tendido a afirmar la identidad propia; a ella le cupo una tarea unificadora: junto con la bandera, el escudo, el himno o la canción nacional, se debieron construir fechas patrias, destacando en ellas a los héroes nacionales y padres de la patria. Lo importante y fundamental era que todos se sintieran parte de la nación. Para ello se utilizó un producto o instrumento: la historia nacional, y entre sus principales canales de distribución se encontró la educación formal, y dentro de ella el manual escolar, adquiriendo un rol fundamental en la enseñanza de la historia.

Con respecto al tema propuesto, la visión que brindan estas fuentes sobre la Antártida, es escasa, y en la mayoría de los manuales, tanto de historia como de geografía, nula; a pesar de estar incluido en los contenidos establecidos y aprobados por el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública de la Nación. Indudablemente, los intereses del grupo gobernante no tuvieron esa dirección tan austral, aunque sí para incorporar a los dominios de la República Argentina la Patagonia entre los Andes y el Atlántico.

Los manuales escolares son un elemento destacado, un lugar más de la memoria colectiva, que contribuyeron a la formación de numerosos estereotipos, pero que a la vez, pueden transformarlos, tendiendo a una formación de criterios democráticos y plurales. En el caso concreto de la Antártida, y si el objetivo pregonado de crear una conciencia antártica nacional sigue en pie, es prioridad coordinar acciones conjuntas con el vecino más cercano: Chile, unidos por derechos, tratados e intereses comunes frente a las decididas apetencias extranjeras.

BIBLIOGRAFÍA

- Anderson, Benedict, *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México, Fondo de Cultura Económica, 1983.
- Bertoni, Lilia Ana, *Patriotas, Cosmopolitas y Nacionalistas. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX*. Argentina, Fondo de Cultura Económica, 2007.
- Burke, Peter, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona, Crítica, 2005.

- Cavieres F, Eduardo, Espacios fronterizos, identificaciones nacionales y vida local. Reflexiones en torno a estudios de casos en la frontera argentino-chilena. La revalorización de la historia en BANDIERI, Susana (coord.), Cruzando la Cordillera...La frontera argentino-chilena como espacio social. Neuquén (Argentina), Cehir, 2001.
- Cucuzza, Héctor Rubén, El Sistema Educativo Argentino. Aportes para la discusión sobre su origen y primeras tentativas de reforma en HILLERT, Flora y otros, El Sistema Educativo Argentino. Antecedentes, Formación y Crisis. Buenos Aires, Cartago, 1985.
- Duroselle, Jean-Baptiste, Todo imperio perecerá. Teoría sobre las relaciones internacionales. México, Fondo de Cultura Económica, 1998.
- Floria, Carlos, El clima ideológico de la querrela escolar en FERRARI, Gustavo, GALLO, Ezequiel (comp.), La Argentina del Ochenta al Centenario. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1980.
- Tedesco, Juan Carlos, La educación argentina entre 1880 y 1930 en Historia Integral Argentina. T. 5 Crecimiento y desequilibrios. Buenos Aires, Cedral, 1971.
- Gallo, Ezequiel, La expansión agraria y el desarrollo industrial en Argentina (1880-1930) en ANUARIO IEHS. Buenos Aires, Universidad del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 1998. N°13.
- Halperin Donghi, Tulio, Una nación para el desierto argentino. Buenos Aires, Eudeba, 1982.
- Jara De Perazzo, Susana, KUC, Nélica, HELBLING DE JOVE, Ma. Teresa, Historia de la Educación y Política Educacional Argentina. Buenos Aires, Humanitas, 1981.
- Oszlak, Oscar, La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional. Buenos Aires, Planeta, 1999.
- Rapoport, Mario, Historia económica y social de la Argentina (1880-2000). Buenos Aires, Macchi, 2003.
- Skidmore. T., Smith, P., Historia Contemporánea de América Latina. Crítica, Barcelona, 1996.
- Solari, Manuel Horacio, Política Educacional Argentina. Buenos Aires, El Ateneo, 1955.
- Valls, Rafael, La enseñanza de la historia y textos escolares. Buenos Aires, Libros del Zorzal, 2008.

NOTAS

- ¹ Rapoport, Mario, Historia Social y económica de la Argentina (1880-2000). Buenos Aires, Macchi, 1983: 11.
- ² Halperin Donghi, Tulio, Una nación para el desierto argentino. Buenos Aires, Eudeba, 1982: 8.
- ³ Galasso, Norberto, Roquismo o Mitrismo. La lucha de clases en la Argentina a fines de siglo, en Historia Integral, T. 5.: 22.
- ⁴ Halperin Donghi, Tulio: 139.
- ⁵ Boero, Jorge, Geografía de la Nación Argentina: 13.
- ⁶ Del Franco, José R., La América Española. Geografía física, económica, política y Reseña Histórica de las Naciones Hispanoamericanas. Buenos Aires, Imprenta M. Rodríguez Giles, 1926: 91.
- ⁷ Acevedo Díaz, Eduardo, Geografía de América. Tierras Árticas y Antárticas. Buenos Aires, El Ateneo, 1937: 189.
- ⁸ Ibidem: 194.
- ⁹ Aizcorbe, B.; Astolfi, J. y Fesquet, A. Asia, África, Oceanía y Antártida. Buenos Aires, Kapeluz, 1953: 35.
- ¹⁰ Ibidem: 54.

AUGUSTO TAPIA: PRIMER GLACIOLOGO ANTARTICO ARGENTINO

Ricardo Capdevila
Argentina

1. LA DOTACIÓN DE ISLA LAURIE DEL AÑO 1920

Anualmente se relevaba y se releva la dotación que atiende los trabajos científicos del observatorio de Orcadas del Sur. En aquellos años el grupo era muy reducido, cuatro o cinco integrantes. En el año 1920, la dotación estaba integrada por Guillermo Kopelmann, jefe, que ya había invernado con la dotación del año 1914, Bruno Collasius, que luego repetiría la invernada en 1922 como jefe del grupo, Augusto Tapia, A. J. B. Boracchia y Jorge Piper, este último fue quien colaboró estrechamente con Tapia en los trabajos de glaciología, especialmente después del accidente que aquel sufriera en cumplimiento de sus funciones.

2. UN DESGRACIADO ACCIDENTE

José Manuel Moneta invernó cuatro años durante la tercera década del siglo pasado en islas Orcadas del Sur. Moneta es el autor de una obra paradigmática del historial antártico, a la que denominó "Cuatro Años en Orcadas del Sur" (Editorial Peuser, Buenos Aires 1952). De su obra rescatamos los detalles del accidente que sufriera en su invernada el geólogo Augusto Tapia.

Cuenta Moneta: "Nos sentamos en lugares cercanos a la estufa, y luego Valentinier comenzó así: "En 1921, Guillermo Kopelmann era jefe de la comisión..."

El 6 de julio de ese año, Tapia cumplía normalmente su guardia de la mañana, cuando después de realizar la observación meteorológica de las ocho, se vistió con la ropa

usual y necesaria para salir al exterior, y tomando el termómetro de mar, se dirigió a la bahía del sur, para efectuar la medición correspondiente. Estas periódicas y diarias salidas no llamaban la atención de sus compañeros, habituados ya a las momentáneas ausencias, por cuanto era costumbre establecida que Tapia hiciera las observaciones mencionadas. Pero lo que llamó poderosamente la atención al segundo jefe, Collasius, fue que, al sonar las campanadas de las nueve horas, Tapia no hubiera regresado aún.

La alarma cundió inmediatamente entre todos los expedicionarios, que prestamente se prepararon para correr en su busca. Primero fueron las huellas dejadas en la nieve y que se encaminaban a la bahía sur, pero una vez que llegaron a ese destino comprobaron que Tapia había realizado su trabajo, y volviendo sobre sus pasos, observaron que las pisadas, perdiéndose en el istmo, se dirigían a la bahía norte cuya superficie aún no se había congelado.

Comenzaron entonces a recorrer la playa en toda su extensión, y en determinado momento Collasius observó que desde los lados de la barranca perpendicular de hielo y nieve sostenida en la tierra firme del istmo.

Tomando muchas precauciones, Collasius se asomó a esa barranca, cuya altura sería de tres metros aproximadamente, y con asombro pudo ver a su camarada parado sobre la playa, apoyando su cuerpo contra la pared de hielo y con sus manos enterradas en la nieve de ese muro blanco, sosteniendo así su cuerpo, para no caer dentro del agua del mar que ya le llegaba a la rodilla.

Hacía cerca de una hora que Tapia se encontraba en esa posición. La mojadura que sufrió al desprenderse el bloque de hielo sobre el que se había parado, la pérdida de sus anteojos y la misma impresión recibida, contribuyeron a que en el primer momento luchara por escalar la pared de forma irregular, sin conseguirlo, quedando en esa posición hasta que sus compañeros fueron en su socorro.

Tapia perdió el conocimiento en el mismo momento que lo vio Collasius, y éste enseguida saltó a la playa para sostener su cuerpo, mientras los demás, dirigidos por Kopelmann, se proveían de sogas y una escalera, que luego utilizaron en forma de angorilla para trasladar al accidentado hasta la casa- habitación.

Lo desnudaron e inmediatamente frotaron su cuerpo con grandes puñados de nieve. Por momentos su pálida piel tomaba coloración de vida, pero desde el primer instante sus compañeros habían observado que sus brazos, y especialmente las manos, estaban tan blancos como el papel.

Lentamente Tapia volvió a la vida...

Pocas horas después del accidente, Tapia se encontraba aparentemente bien, Se lo había acostado en la cama del jefe y, sus compañeros observaron que los dedos de sus manos estaban inanimados, blancos y sin vestigio alguno sanguíneo, fue necesario colocar sus manos en contacto permanente con algún objeto bien frío.

Al día siguiente, grandes ampollas aparecieron en los dedos de las manos y revisándole Kopelmann pudo observar algunos puntitos negros que aparecían en la epidermis sin vida... todos los síntomas indicaban la presencia local de la terrible gangrena.

Diariamente se le practicaban varias curas y así se continuó durante dos terribles e interminables meses.

No había determinación posible que pudiera tomarse para enviar a Tapia al continente, pues hubiera sido un increíble milagro que algún buque ballenero se hubiera avistado en esa oportunidad, ya que el mar estaba congelado hasta más allá del horizonte.

...no había radiotelegrafista en el observatorio, de manera que ningún socorro exterior podía esperarse.

Los dedos se habían hinchado en forma desmesurada y una tras otra aparecían gruesas ampollas sobre su superficie.

La gangrena estaba presente con sus inequívocas manifestaciones....

Podía sobrevenir un envenenamiento general de la sangre y en tal caso todo terminaría.

Quedaba un último recurso, pero nadie tenía el suficiente valor para señalarlo a los demás. Era un remedio heroico que las circunstancias imponían, amputación de las partes dañadas, de los tejidos muertos, de los dedos que forman las manos insensibles de Tapia.

Por fin, el mismo enfermo, que desde el primer momento y con toda entereza y sangre fría había estudiado el proceso de su dolencia, llamó a Kopelmann y le dijo: "Estoy convencido que mis manos no tienen remedio; ya no quedan desinfectantes para las curas y la gangrena continúa subiendo.... No existe otro remedio, Kopelmann, ni otro procedimiento más adecuado. Aquí tiene mis manos. Le ruego haga lo que corresponda. Corría ya el mes de septiembre. Había transcurrido ya más de dos meses de la fecha del accidente..."

Por fin se decidieron. El jefe tendría la responsabilidad de las amputaciones, y un día labraron un acta en la que se especificaba que como último recurso para salvar la vida de Tapia, procedían con su consentimiento a la amputación de cuatro dedos de cada una de sus manos, exceptuando el pulgar, que se conservaba en mejores condiciones que los demás.

El mismo Tapia, tomando la lapicera entre los gruesos vendajes que cubrían sus manos rubricó el acta en que se legalizaba esa primitiva amputación. "No se dio anestesia.... Una a una, la segunda y tercera falange de sus dedos fueron cayendo, mientras Kopelmann las separaba hábilmente con el único bisturí que tenían, y para cortar los tendones y nervios se ayudaban con una modesta tijerita para uñas... y la terrible operación proseguía hasta que fue separado de su octavo dedo."

Verdaderamente, se necesita un valor a toda prueba para exponerse a situación parecida, tanto de parte de Tapia como de sus compañeros.

3. QUIÉN FUE AUGUSTOTAPIA?

Resulta difícil definir a una personalidad tan significativa de la historia de la ciencia argentina, cuya memoria se guarda sólo en reducidos cenáculos. A.P. Calmels, colega de Augusto, ha realizado una biografía, que nos fuera comunicada por el bisnieto de Tapia, señor Augusto Dewey, de cuyo contenido extraemos los siguientes datos.

Augusto Tapia nació el 5 de abril de 1893 en la ciudad de Buenos Aires. Realizó sus estudios superiores en la Universidad Nacional de La Plata, donde se graduó de geólogo y perito agrícola ganadero. En el año 1915 se casó con Cecilia Marandet, y poco tiempo después ingresó como ayudante de geólogo de la Dirección de Minas, Geología e Hidrología del Ministerio de Agricultura. Actuó como observador meteorológico en la comisión de Orcadas del Sur del año 1920, y luego se reintegró a la Dirección, ya con el cargo de geólogo, ocupando diversos cargos, que culminaron con el de Director de la Dirección de Minas, Geología e Hidrología, entonces dependiente del Ministerio de Industria, acogiéndose a la jubilación en el año 1945.

Como geólogo, cumplió una enorme cantidad de campañas en el terreno, recorriendo la república desde Salta y Jujuy hasta la Antártida misma. Fue delegado argentino en el Congreso Internacional de Geografía de Amsterdam, asesor del Ministerio de Guerra y miembro de la Comisión Demarcatoria de Límites con el Paraguay, dependiente del

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Su producción científica comienza en el año 1917, integrando la comisión de J. Keidel y R. Wichmann, que produjo un informe detallado sobre las posibilidades petrolíferas del golfo de San Jorge, así como también una propuesta para la solución de la provisión de agua potable para Comodoro Rivadavia. A partir de esta juvenil y liminar producción, más de cuarenta trabajos de investigación original sobre la geología y glaciología de nuestro país, orlaron su trayectoria.

Buenos es señalar que produjo muchos de sus trabajos asociado a los que podemos llamar padres de la geología argentina, como Groebber, y los ya antes señalados Keidel y Wichmann.

Una parte de sus trabajos de investigación editados, se detallan en el apartado "Bibliografía".

Pero bueno es señalar además, que fue pionero en nuestro país en los estudios de hidrogeología, extendiéndose hasta el año 1962 su rica producción científica.

Dice su biógrafo que "al margen de su densa y fructífera actividad como geólogo de campo, Tapia fue un eximio docente. Entre los años 1924 y 1948 se desempeñó como profesor de Geografía Física Argentina en el Colegio Militar de la Nación y simultáneamente, entre 1931 y 1933, cumplió idéntica tarea en la Escuela Superior de Comercio Sur. Como profesor titular de Geografía Económica y Política Argentina, actuó en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata entre 1931 y 1946, en que fue separado de su cargo por razones ideológicas, y luego reincorporado en 1955, manteniéndolo hasta su muerte en 1966".

Fue también titular de cátedra, por concurso, en la Universidad Nacional del Sur.

De su paso por la cátedra universitaria se recuerda su increíble capacidad para trazar los perfiles de cualquier latitud de la república. Luego de esbozar el mapa del país en el pizarrón, pedía a sus alumnos que le señalaran una latitud. Y acto seguido, diseñaba el perfil de esa latitud, totalmente de memoria, con su geología, flora y fauna, isohietas e isobaras medias anuales, nombre de los accidentes geográficos de esa latitud, y cronología de los materiales geológicos que en la misma se hallaban, todo ello de Este a Oeste. Sostenía la tiza con el pulgar y el muñón del dedo índice, mientras que en la mano izquierda, entre dos primeras falanges, mantenía permanentemente un cigarrillo encendido, compañero inseparable de sus campañas y sus cátedras. Dice su biógrafo:

“De ese modo se hicieron famosas, en la unidad Académica mencionada (Universidad Nacional del Sur), las carpetas de perfiles de las clases del profesor Tapia”

De la calidad humana de Tapia, de su entereza y de su amor a la ciencia, da cuenta la forma en que describe lacónicamente en el trabajo sobre glaciología argentina antártica, el terrible accidente sufrido en la soledad de la isla Laurie. Y lo hace en una llamada, al pie de la página catorce de su aporte, donde dice: “La recolección de muestras de estos sedimentos, cuya presencia en parte se debe acaso a la deposición de polvo volcánico, no me ha sido posible efectuarla- como muchos otros de mis propósitos en esta campaña- debido a que cuando hice efectivas las excursiones sobre el caparazón de Laurie, ya me encontraba imposibilitado para dicha tarea. En julio de 1920 perdí por helamiento ocho dedos de las manos, menos los pulgares, lo que determinó mi relativa esterilidad en estos trabajos de campo”

4. BIBLIOGRAFÍA ESCOGIDA

De la rica producción científica del geólogo Augusto Tapia mencionamos los siguientes trabajos:

Tapia, Augusto. Cartografía- Geología. Buenos Aires I, geología, Buenos Aires- General Belgrano- Mar del Plata, 1936.

Tapia, Augusto, Cartografía- Hidrogeología. Mapa hidrogeológico general de la República Argentina. 1:5000.000, 1941.

Tapia, Augusto. Geología. Condiciones geológicas reinantes en la región de los llanos, perforación El Retamo, provincia de La Rioja. 1940 (Carpeta 61).

Tapia, Augusto. Geología- Hidrogeología. Rasgos geológicos e hidrogeológicos del extremo norte del macizo de Velazco. Aimogasta y valle del río San Blas de los Sauces, provincia de La Rioja, 1940 (Carpeta 65).

Tapia, Augusto. Geología- Hidrografía. Pilcomayo. Contribución al conocimiento de las llanuras argentinas, provincias del Chaco y Formosa. 1935 (Boletín N° 40).

Tapia, Augusto. Glaciología. Sobre los rasgos principales de la glaciología actual en la isla Laurie, archipiélago de las Orcadas del Sur, 1925 (Publicación N° 7).

Tapia, Augusto. Hidrogeología. Condiciones hidrogeológicas de los campos de la “S.A. Estancias y Colonias Trenel”, territorio nacional de La Pampa. 1930 (Publicación N° 91).

- Tapia, Augusto. Paleontología. Las cavernas de Ojo de Agua y Las Hachas. Historia geológica de la región de La Brava, Provincia de Buenos Aires. En relación con la existencia del hombre prehistórico. 1937 (Boletín 43).
- Tapia, Augusto. Perforación. La perforación de Palo Labrado y la necesaria exploración para dotar de agua potable a Punta de los Llanos, provincia de La Rioja. 1940 (Carpetas 62).
- Tapia, Augusto, Groeber, P. Ezcurra, T.M. Conferencias. Tres conferencias pronunciadas en la Biblioteca de la Dirección de Minas y Geología, 28 de agosto de 1936. (Carpetas 1).
- Tapia, Augusto, Rigal Remigio. Dique- Geología. Lugar favorable para el empotramiento de un dique de embalse en el curso superior del río San Juan. "Las Juntas"; 1932 (Boletín 35).
- Tapia, Augusto, Rial, Remigio. Geología, Geología del Paso de las Carretas y sus alrededores, 1932 (Boletín 37).

5. LA PRIMERA CONTRIBUCIÓN ARGENTINA SOBRE GLACIOLOGÍA ANTÁRTICA

Las desgraciadas circunstancias que le tocaron vivir a este geólogo de firme vocación por las ciencias de la tierra y que había abrevado en los conocimientos de los primeros maestros de la materia aquellos alemanes que crearon la carrera en las universidades de La Plata y Buenos Aires, no menguaron su espíritu de investigador a las que dedicó con ahínco todos los años de su vida.

Aquella dolorosa pero valiosa experiencia, vivida en las lejanías y soledades de la isla Laurie, en las Orcadas del Sur, le sirvieron para delinear el primer esquiso glaciológico de la isla y de esta manera lo invistió de primer glaciólogo antártico argentino. Hay que ponderar debidamente su fuerza espiritual para sobreponerse a los sufrimientos y penurias vividas y gestar un trabajo de investigación, que la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología del Ministerio de Agricultura de la Nación, publicó bajo el título "Sobre los rasgos principales de la glaciación actual en la isla Laurie (Archipiélago de las Orcadas del Sur)", editado e impreso en los talleres gráficos del Ministerio de Agricultura en el año 1925.

No es el único trabajo de glaciología producido por Tapia. Si bien es cierto que su especialidad en hidrogeología está íntimamente vinculada con el glaciario, nuestro per-

sonaje produjo otro trabajo puntual sobre glaciología. En los años 1922 y 1923 realizó campañas en el nevado de Aconquija, en las provincias de Tucumán y Catamarca. El producto de estas campañas fue el informe titulado "Apuntes sobre glaciario pleistocénico del Nevado del Aconquija" Que publicó en el año 1925 la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos GAEA, en Anales, N° 4.

6. APORTE TOPONÍMICO

Bueno es señalar que entre los trabajos que produjo Tapia durante su internada en la isla Laurie, confeccionó un croquis de las islas Orcadas del Sur, que aporta novedades, junto con otras imágenes, productor de sus trabajos, como la nominación de accidentes geográficos. Quizás alguno de ellos ya fuera de uso entre los antárticos argentinos, no olvidemos que el jefe de la comisión Kopelmann, internaba por segunda vez en las islas. Con seguridad fueron bautizados por Tapia los glaciares Ameghino y Sobral. En una llamada al pie de la página 22 dice "En homenaje a los distinguidos investigadores argentinos Carlos Ameghino y José M. Sobral".

Este último fue compañero de Tapia de la Dirección de Minas, participando en una campaña geológica con el pionero antártico, en el año 1923. Producto de esta campaña fue el informe titulado "El agua subterránea de la sierra de Zapata para conocer las posibilidades de provisión de agua a Londres y Belén, provincia de Catamarca," publicado en el Boletín de la DMGH en el año 1924.

Y quizás también se deben a Tapia los topónimos punta Lola, cabo Mabel y glaciar Moreno, este último en homenaje al perito Francisco Pascasio Moreno, distinguido científico y explorador patagónico. Esta suposición se formula en razón de no haber hallado en cartografía anterior disponible, el nombre de estos accidentes.

7. APORTE EN VOCABULARIO GEOLÓGICO

La carrera de licenciado en geología era de reciente creación en las universidades argentinas, por ello otro mérito a destacar de Augusto Tapia, es la colaboración que surge en las páginas de su trabajo, para castellanizar los nombres de distintas formaciones y fenómenos geológicos, utilizando como fuente a los autores españoles, alemanes y franceses de la época, ya que la nomenclatura geológica especial, y aún más la glacio-

lógica, era de aquel origen, y en especial del alemán, porque los primeros estudiosos de la materia que conformaron el núcleo inicial de la escuela geológica argentina, eran de origen germano.

Algunos términos propuestos por Tapia fueron adoptados y siguen vigentes, otros han caído en desuso. Vayan como ejemplo de las propuestas las siguientes:

- Peneplanicie por penillanura.
- Glacial para los hielos ajenos a los glaciares.
- Medacaña por artesa.
- Colgante (valle glaciar) por valle suspendido.
- Rocas pulimentadas por roches polies.
- Bermas para la parte del valle glaciario entre la mediacaña y la pared.
- Desmorramiento por derriubio.
- Morena por morrena.
- Fiordo por fjord.
- Decrecimiento por retroceso glaciar.
- Glaciar de pie de hielo por ice-foot glacier.
- Grieta circence por rimaye.
- Seraque por serac.
- Témpano por iceberg.
- Nunataque por nunatak.

8. PREMIO “PERITO AUGUSTO TAPIA”

En 1994 el Consejo Profesional de Ciencias Naturales de la Provincia de La Pampa, creó el premio “Perito Augusto Tapia”, para estimular la excelencia en el ámbito de la ciencia, para pampeanos de destacada trayectoria en los campos de la ciencia, la tecnología y la cultura. Tiene carácter anual y se creó para ser entregado en tiempo próximo al día nacional del petróleo.

Porqué en la Pampa?, porque es la provincia donde Tapia desarrolló numerosas campañas de hidrogeología, que ayudaron al desarrollo de la provincia. Este testimonio de reconocimiento al distinguido científico, es local y poco conocido, para quien, como él, "fue un metódico cultor de las Ciencias de la Tierra, desde la Climatología y la Botánica hasta la Hidrogeología, deteniéndose en el estudio de los sedimentos pliocenos y cuaternarios, que eligió como tarea geológica principal, en razón de que hasta su tiempo tales estudios habían encontrado escasos cultores por causa de la extraordinaria complejidad de sus problemas"; al decir de su biógrafo Calmels.

9. CRÉDITOS

Por su valiosa y desinteresada colaboración en el rescate de la memoria de este pionero de la ciencia argentina en la Antártida, debo mencionar a don Augusto Dewey, bisnieto de Augusto Tapia, a la doctora Andrea Concheyro, querida colega antártica, a la licenciada Mara Yaultens, de la biblioteca de la Dirección de Minas y al señor José L. Panza, del Servicio Geológico Minero Argentino, así como al maestro de geólogos, doctor Edgardo Rollerí, de la Universidad Nacional de La Plata.

BIBLIOGRAFÍA

"Geología Argentina." Instituto de Geología y Recursos Minerales. Anales N° 29. Buenos Aires 1999.

"Orcadas 80° Aniversario" R. Capdevila y S.M. Comerci. Dirección Nacional del Antártico- Instituto Antártico Argentino. Buenos Aires. 1984.

LAS EXPEDICIONES WILKINS: PRIMEROS USOS DEL AVIÓN EN LA ANTÁRTICA

Hamish Stewart Stokes
Chile

El empleo de la aviación en la Antártica constituye la línea divisoria entre los períodos heroico y moderno de la exploración del continente helado. Aunque el estadounidense Richard E. Byrd es más conocido, el verdadero pionero de la aviación antártica y probablemente su más serio rival en el período de entreguerras fue Sir George Hubert Wilkins. Este explorador y aventurero australiano fue el primero en sobrevolar la región y en confeccionar mapas utilizando el reconocimiento aéreo en sus dos expediciones antárticas realizadas entre 1928-1929.

George Hubert Wilkins nació el 31 de octubre de 1888 en Mount Bryan, localidad situada a unas 100 millas al norte de la ciudad de Adelaida, Australia del Sur; fue el menor de trece hijos, y pasó su juventud en una granja del interior del continente. Las devastadoras sequías y el aislamiento del lugar le hicieron concebir la idea de ser un explorador polar; por otra parte, pensaba que una red mundial de estaciones meteorológicas podría alertar de los cambios climáticos y poder prevenir de alguna manera sus desastrosas consecuencias, y soñaba con poder colaborar al establecimiento de una cadena de tales estaciones en la Antártica.

En 1903 sus padres se trasladaron a Adelaida donde Wilkins ingresó a la universidad, pero sin haber completado sus estudios, se convirtió en uno de los pioneros del cine australiano. En 1909 partió a Inglaterra a trabajar en los Estudios Gaumont como productor de noticiarios y como tal cubrió eventos internacionales como las Guerras Balcánicas de 1912 donde realizó las primeras filmaciones reales de batallas. Pero era más fuerte su vocación de explorador polar, y en 1913 se integró y participó en la expedición canadiense al Ártico de Vilhjalmur Stefansson. Durante los siguientes años, recorrió a pie grandes extensiones nevadas, aprendió a sobrevivir en el hielo y desarrolló nuevas ideas sobre la exploración ártica.

Al volver a Point Barrow, Alaska en 1916 se enteró que el mundo estaba en guerra. Partió, entonces, a Francia donde fue nombrado fotógrafo oficial de las fuerzas militares australianas y desde noviembre de 1917 hasta el fin del conflicto fue responsable de la historia fotográfica militar del Frente Occidental, arriesgando constantemente su vida y rehusando portar armas. Fue el único fotógrafo australiano condecorado por heroísmo, habiendo recibido la Cruz Militar dos veces.

En esta época aprendió a volar y el mantenimiento de aviones, lo que fue muy importante para su carrera futura. Al término de la I Guerra Mundial, el gobierno australiano lo envió a Turquía para confeccionar un archivo fotográfico de los campos de batalla de Gallipoli; y de regreso a Londres en 1919, participó como navegante en la primera carrera aérea entre Inglaterra y Australia, llegando sólo llegar hasta Creta, donde su avión se accidentó.

Después de esto, Wilkins regresó a Inglaterra decidido a continuar con la exploración polar. En 1921, viajó por primera vez a la Antártica como parte de la Expedición Antártica Imperial de Sir John Cope, que pretendía explorar a Tierra de Graham, que fracasó por limitaciones económicas. Sin embargo, Sir Ernest Shackleton lo invitó a integrarse como naturalista, fotógrafo y piloto a la expedición antártica que estaba preparando, y que sería la primera en que se iba a volar en avión en el continente blanco.

Cuando recibió la invitación, Wilkins estaba en Nueva York preparando su propia expedición a la Antártica en la cual consideraba usar aviones, para lo cual había acordado con la compañía Junkers de Alemania el préstamo de dos aeronaves. A fines de mayo, Shackleton le envió un mensaje a Wilkins en que le decía que asociarse con una compañía alemana a tan poco tiempo de firmado el armisticio, arruinaría su reputación dentro del Imperio Británico. Le sugirió, en cambio, viajar en su expedición, específicamente en el "Quest," y volar en el monoplano de dos plazas fabricado en Inglaterra. Wilkins entendió los motivos y escribió más tarde: "La simple verdad es que Shackleton no quería que hubiera alguien más trabajando en el Antártico mientras él estaba en el campo."¹ Sin embargo, Wilkins decidió unirse a esa expedición, pues era una buena oportunidad para aprender de un maestro, y diferir su plan de llevar los aviones Junkers a la Antártica para el año siguiente.

Junto al piloto principal de la expedición, el neozelandés Roderick Carr, Wilkins ayudó a diseñar el Baby Avro "Antarctic," que por razones de espacio a bordo tenía alas plegables; y por las mismas razones las alas y los flotadores del avión fueron enviados a Ciudad del Cabo, donde el "Quest" debía embarcarlos antes de dirigirse a la Antártica. Desgraciadamente, dicho barco debió recalar y permanecer unas cuatro semanas en Río de Janeiro para

ser reparado, lo que hizo imposible llegar a la Antártica a tiempo para realizar trabajos de investigación. Wilkins comentó que el agente que había comprado ese barco debía haber “estado borracho y viendo doble.”² Como consecuencia de ello, el Baby Avro nunca voló en el Antártico, si bien Wilkins y el geólogo canadiense George Douglas fueron enviados a las Islas Georgia del Sur donde realizaron los únicos trabajos científicos de ese viaje.

Con todo, el trabajo de Wilkins como naturalista en la expedición de Shackleton recibió la aprobación del Museo de Historia Natural británico, y en 1924 lo contrataron para dirigir una expedición para recolectar flora y fauna del interior de Australia y las Islas del Estrecho de Torres. Al cabo de dos años, Wilkins renunció pues quería seguir con sus trabajos en el Ártico y sobrevolar las áreas inexploradas al norte de Alaska. Inicialmente, compró dos aviones Fokker que resultaron demasiado grandes para aterrizar en el hielo. Los reemplazó por un Lockheed Vega, en el cual –junto con el piloto Carl Ben Eielson- voló a través del Océano Ártico desde Barrow, Alaska hasta Spitzbergen, Noruega, siendo los primeros en lograrlo. Esto los convirtió en celebridades internacionales y Wilkins fue nombrado caballero por el rey Jorge V. Este éxito contribuyó al financiamiento del siguiente proyecto: el reconocimiento aéreo de Tierra de Graham, ya que existía mucho que descubrir al interior del continente helado a pesar de lo hecho ya por Amundsen y Scott.

Wilkins decidió usar el mismo Lockheed Vega, Los Ángeles, que había empleado en sus vuelos árticos, y la fábrica le vendió otro al costo como agradecimiento por la publicidad obtenida. Consiguió ayuda monetaria de la Sociedad Aeronáutica de Detroit, del Vacuum Oil Company de Australia y de la cadena periodística Hearst, que compró los derechos noticiosos exclusivos de la expedición en 25.000 dólares. La Sociedad Geográfica Americana dio su aprobación científica a la expedición, mientras Eielson y otro piloto de Alaska, Joe Crosson, certificaron que Wilkins tenía suficiente experiencia para poder volar en áreas polares.³

Richard E. Byrd, que preparaba su primera expedición a la Antártica, visitó a Wilkins en Nueva York para pedirle que le garantizara –por escrito- el derecho al primer vuelo al Polo Sur; esto, por cuanto, Byrd había sabido que Hearst estaba ofreciendo a Wilkins una bonificación de 50.000 dólares si lograba llegar antes que él al Polo Sur. En realidad, se trataba de una rivalidad entre el New York Times, que apoyaba a Byrd, y Hearst que apoyaba a Wilkins. Éste rehusó a firmar tal garantía, pero aseguró a Byrd que operaría sólo en Tierra de Graham y que no consideraba un intento de llegar al polo. Esto porque Wilkins carecía de un buque de apoyo y tenía que depender de barcos balleneros que operaban en la Isla Decepción y usar además dicha isla como base de despegue.

Wilkins pensaba usar el puerto interior de Isla Decepción como pista de despegue, establecer una base avanzada y de allí realizar el primer vuelo trans-Antártico hasta la Bahía de Ballenas, donde Byrd establecería su base. Sin embargo, esto no fue posible: el hielo en isla era quebradizo e inutilizable, la improvisada pista en la playa era demasiado corta como para permitir el despegue de los aviones cargados al máximo. Así, después de varios intentos fallidos, Wilkins tuvo que abandonar la idea de su vuelo trans-continental, pero aún así logró volar en la Antártica antes que Byrd.

El 16 de noviembre de 1928, cinco días después de llegar, realizó un corto vuelo de reconocimiento y el 20 de diciembre, Eielson y Wilkins realizaron su vuelo más largo, casi 1300 millas, desde la Isla Decepción, siguiendo la costa de la Tierra de Graham y como consecuencia, Wilkins llegó a la conclusión equivocada de que la Tierra de Graham no era una península, sino un archipiélago, y dio el nombre de Estrecho de Stefansson a una ensenada para honrar a su mentor canadiense. Durante el vuelo, Wilkins anotó en su diario: "Por la primera vez en la historia, se están descubriendo nuevas tierras desde el aire."⁴ Su comentario sobre el primer vuelo exploratorio en la Antártica fue: "Despegamos a las 8:30 de la mañana; volamos 1300 millas –cerca 1000 de éstas sobre territorio desconocido- y regresamos a tiempo para cubrir el avión con una carpa de protección para el mal tiempo, regresar a la Hektoría, lavarnos, vestirnos y sentarnos a las ocho para la cena con el confort habitual del comedor del barco."⁵

En 1929, Wilkins volvió a la Antártica, pero con diferentes pilotos: Parker Cramer, norteamericano, tenía experiencia de vuelo en Labrador y Groenlandia, mientras que el otro, el canadiense Al Cheesman, la tenía en el norte de Canadá. Inicialmente, Wilkins había pedido que Cheesman le recomendará un piloto experimentado para la expedición pero, según Wilkins: "Cheesman guardó el telegrama, pidió seis meses sin sueldo a su empleador, y vino a verme en Nueva York. Resultó ser tan buen piloto y camarada como uno podía pedir."⁶

El objetivo siguió siendo el vuelo transcontinental desde la Tierra de Graham al Mar de Ross. Los miembros de la expedición partieron de Nueva York el 22 de septiembre a bordo de un barco comercial con destino a Montevideo, y desde allí en un ballenero a la Isla Decepción. El clima era más templado que el año anterior, lo que eliminaba posibilidad de efectuar vuelos largos despegando desde el hielo del puerto de Decepción. Los Lockheed Vegas habían quedado en la playa al término de la expedición anterior, con las alas separadas y guardadas pero con los fuselajes expuestos a la interperie. Unas horas después de haber llegado, Cheesman y Cramer los habían limpiado de nieve, acoplado las alas, habían cambiado las

ruedas del tren de aterrizaje por unos neumáticos más anchos y los motores partieron sin problemas.⁷

Aunque Wilkins había traído un tractor y un auto para ayudar a reconstruir la pista de huevillo, ésta siguió inadecuada para despegues seguros con carga máxima y después de algunos vuelos cortos, Wilkins desplazó uno de los aviones más al sur para buscar una pista de hielo más apropiada. Esto porque ahora la Oficina Colonial británica considerando sus logros anteriores y a su promesa de reclamar territorios para la Corona había puesto a su disposición el barco de investigación William Scoresby,⁸ el cual con uno de los aviones embarcado zarpó de la Isla Decepción el 12 de diciembre buscando infructuosamente hielo sólido o aguas calmas. Después la expedición se dirigió hacia el norte, a Puerto Lockroy, donde entre diciembre 1929 y enero 1930, pudo efectuar vuelos exitosos, despegando desde el mar mediante flotadores. El vuelo trans-Antártico no fue posible.

Los vuelos más importantes fueron aquellos efectuados el 27-29 de diciembre cuando un área, conocida como Tierra de Charcot, resultó ser una isla, sobre la cual Wilkins dejó caer una bandera y un documento reclamando la zona en nombre del Rey Jorge V. El último vuelo tuvo lugar el 1 de febrero y llegó a 73° S, cerca de la Isla Pedro I, pero no logró hacer nuevos descubrimientos.

Las dificultades de volar en la Antártica están resumidas en la descripción de unos de los intentos fallidos de despegar desde el mar del 27 de diciembre: "... Era desde el comienzo casi imposible. El avión se sacudía y ondulaba en el agua y con el motor funcionando, remecía en el mar como un animal salvaje. Cheesman a los controles hizo su mejor esfuerzo para mantener el rumbo y cuando estaba en la posición más favorable aplicó toda la fuerza. Saltó de ola en ola con brincos como un canguro perseguido. En la cabina los golpes de los flotadores en el agua sonaban como el fuego de artillería. Tan pronto como aumentó la velocidad para despegue, cuando chocamos con las olas, los golpes fueron tremendos; los costados de madera del avión, donde estaban fijados los soportes de los flotadores, saltaban y se torcían. En unos pocos segundos los flotadores estaban bajo tanta tensión que hubiera sido una locura continuar con el intento, y justo cuando yo iba a dar el orden, Cheesman con dificultad disminuyó la potencia del motor y se metió detrás de un témpano..."⁹.

En esa época, Wilkins compró un submarino de la Primera Guerra Mundial por la cantidad de un dólar; le cambió su nombre a Nautilus, e intentó navegar por debajo del hielo del Polo Norte.¹⁰ Sin embargo, ese intento fracasó por el mal estado del submarino lo que le trajo mala publicidad. De hecho Wilkins se adelantaba a su tiempo, por cuando después la arma-

da estadounidense intentó en 1958 realizar esa hazaña con el Nautilus nuclear, le pidieron consejos. Esta fallida aventura submarina en 1931 fue su última expedición privada y personal. En adelante, actuó como gerente de su amigo el millonario norteamericano Lincoln Ellsworth, con quien estuvo asociado hasta 1938. Ellsworth fue el primer hombre en lograr volar con éxito el continente antártico y Wilkins participó en los tres intentos realizados hasta 1933 y más tarde en el exitoso vuelo del 19 de noviembre de 1935.¹¹

Durante la Segunda Guerra Mundial, Wilkins ofreció sus servicios al gobierno australiano y luego al gobierno norteamericano, el cual lo tuvo como experto ártico hasta su muerte en 1958. Si Byrd era el experto de la armada estadounidense en asuntos polares, Wilkins lo era del ejército. En 1957, Wilkins visitó por última vez la Antártica como invitado en la Operación Deep Freeze y, aunque vivió en Estados Unidos, nunca dejó de ser ciudadano australiano. Sus cenizas fueron esparcidas en el polo norte el 17 de marzo de 1959, por el submarino Skate, el primero en emerger a través del hielo en dicho polo.

NOTAS

- ¹ Lowell Thomas, *Sir Hubert Wilkins: His World of Adventure* (New York, 1961): 141.
- ² Thomas: 144.
- ³ Wilkins Papers, Ohio State University Archives, [En adelante: WP] Box 14, Folder 28.
- ⁴ WP Box 14, Folder 29.
- ⁵ WP Box 14, Folder 29.
- ⁶ Thomas: 249-250.
- ⁷ Thomas: 248-250.
- ⁸ Dean Beeby, *In a Crystal Land* (Toronto, 1994): 100-101.
- ⁹ John Grierson, *Sir Hubert Wilkins: Enigma of Exploration* (Londres, 1960): 134.
- ¹⁰ WP Box 15, Folders 1-34.
- ¹¹ WP Box 16, Folder 4.

UNA FUENTE URUGUAYA INÉDITA DE LA PRIMER EXPEDICIÓN AÉREA ANTÁRTICA

Cristina Montalbán
Uruguay

Hace ya 10 años, el Tte. Cnel. Puyol de la Fuerza Aérea Uruguaya nos solicitó los datos históricos correspondientes a la Expedición Wilkins, que había efectuado su pasaje por nuestro país en su rumbo a la Antártida.

Cumpliendo con su pedido, realizamos la investigación, en ese entonces, muy lejos de vincularnos a estos Encuentros. Quienes los compartimos conocemos el interés que despierta esta historia desarrollada en un escenario completamente diferente en los confines del mundo, entre desoladas montañas y barreras de hielo.

Paradójicamente en esta vasta región, la presencia humana, aún hoy es ínfima en relación a su superficie, y en esas primeras épocas era, además, infrecuente y esporádica. Seguramente por deformación profesional, nosotros encontramos esos comienzos como los más interesantes.

En una lenta cronología, los navegantes fueron pautando avistamientos –en su mayoría- fortuitos, que de manera algo imprecisa fueron completando las Cartas, hasta la confirmación de la existencia del sexto continente. Muchos quedaron en ese camino, en procura de metas que nunca marcaban el fin del proceso. Cada aporte iba cimentando el conocimiento e incentivaba el perpetuo desafío.

La aviación –jerarquizada por el rol fundamental demostrado en la Guerra Mundial– representó un medio moderno para facilitar la exploración y posibilitar la confección de un mapa más exacto y general del inhóspito territorio.

Las desventajas y riesgos náuticos, constituían ventajas aéreas. El campo de hielo, que había sido el peor obstáculo de los navegantes se convertía, para los aviadores, en un aliado.

Si para los marinos era una trampa donde muchas veces sucumbía su buque, los pilotos, desde una base establecida, tenían la opción de pasar sobre él velozmente, a grandes alturas, e incluso podía servirles como campo de aterrizaje.

Era evidente entonces –desde estas cualidades básicas- la diferencia sustancial entre las expediciones antárticas marítimas realizadas, y la que hoy es tema de este trabajo: la primera expedición aérea antártica Wilkins-Hearst.

La campaña se inició con gran expectativa –auspiciada por la American Geographical Society, y una gran difusión- (como que el principal patrocinante de la expedición era William Randolph Hearst, magnate periodístico). La prensa uruguaya se hizo eco de ese interés, destacando titulares y dedicando páginas enteras al tema. Preparativos, objetivos y por fin el arribo de los expedicionarios conmovieron el ambiente local y durante toda la estadía, cada periódico rivalizó en difundir informaciones pormenorizadas.

Estas noticias fueron la base de nuestra investigación, en ellas registramos la integración en el equipo, de un radio operador de origen danés, nacionalizado uruguayo.

Varias fotografías y en especial una caricatura de la famosa revista “Mundo Uruguayo” nos hacían conocer su rostro muy joven, pero cuya expresión y mirada demostraban una extraña madurez.

Su nombre era Viggo Holt, e interesados en conocer más de su participación en el evento que había conmovido en esa época a nuestro país –y al mundo- nos abocamos a localizar a sus familiares.

Tuvimos entonces la suerte de poder contactar a una de sus hijas –Ingrid Holt Ravenna de Arregui- quien había quedado como “depositaria” de los recuerdos –tangibles e intangibles- de su padre.

Ella y su esposo –Gualberto Arregui Prada- colaboraron en nuestra investigación aportando datos y anécdotas realmente interesantes, que humanizaron ese rostro serio que nos miraba desde esas páginas amarillentas, y ese relato que habíamos encontrado, ganó en aportes desconocidos.

Ingrid puso además a nuestra disposición un valioso material que había atesorado por largos años: notas conceptuosas dirigidas por Wilkins a su padre, telegramas de convocatoria para formar parte de la segunda campaña y dos cuadernos, escritos con letra prolija y clara, donde algunas expresiones, denotaban las características inequívocas de estar redactados por un políglota. Uno de ellos tenía un relato titulado: “Cinco Hombres al Polo Sur”, constando

que se componía de 2422 palabras, a doble espacio, y al parecer estaba destinado a las páginas de las célebres Selecciones del Reader's Digest, aunque nunca llegó a publicarse. El otro manuscrito estaba encabezado como "La Gran Aventura" y estaba fechado el 16 de marzo de 1971.

Según lo que nos explicó Ingrid ambos textos eran similares y recogían la experiencia antártica vivida por su progenitor.

En un principio ella nos leyó algunos trozos, explicándonos que estos escritos eran personales, y que según su criterio no le parecía correcto entregarlos para su difusión. Posteriormente, quizás contagiada por nuestro entusiasmo, y, comprobando la buena fe que orientaba esta investigación, nos facilitó generosamente esta valiosa fuente, que, junto con las fichas que años atrás habíamos recabado, han concluido en este informe.

2. LLEGADA DE WILKINS A MONTEVIDEO Y ACTIVIDADES DESARROLLADAS

La "Expedición Antártica Wilkins-Hearst" arribó a Montevideo el 10 de octubre de 1928, en el buque "Southern Cross":

Sir George Hubert Wilkins era acompañado por el Teniente Carl Eielson y Joseph Crosson como pilotos y Oswald Porter como Ingeniero mecánico.

Dentro de los elementos a utilizar por la expedición, venían abordo dos aviones pequeños Lockheed-Vega, nombrados como: "Los Angeles" (el X3903, que Wilkins había utilizado en su sobrevuelo del ártico) y "San Francisco".

Curiosos y periodistas, contemplaban en el puerto las maniobras de desembarco de los monoplanos gemelos, que podían acondicionarse para usar gomas balón, esquís o pontones neumáticos.

Mientras la expedición aguardaba en Montevideo el arribo del ballenero noruego "Hektoría", que los trasladaría a la Antártida, Wilkins desplegó una intensa actividad: realizó compras en el Frigorífico "Swift", previó repuestos para ambos aviones, visitó el Observatorio Nacional, solicitando a su Director, Ing. Hamlet Bazzano, una serie de cartas del Antártico, publicadas por el Servicio Hidrográfico de Francia –particularmente de la isla Decepción y la región de Petermann- cubrió distintas Conferencias y concedió numerosas entrevistas a la prensa, en una de las cuales planteó su interés en que se incorporase a la expedición un radiotelegrafista uruguayo experto.

3. SU CONVOCATORIA: LA PUGNA POR EL PUESTO DE OPERADOR DE RADIO

La noticia sobre el requerimiento de un radiotelegrafista experiente fue difundida por “La Mañana” y “El Diario”:

En principio estos periódicos informaban de las gestiones realizadas ante el Inspector de la “Oficina de Radiocomunicaciones del Ejército” Sr. Vidal, quien había consultado en su dependencia, descartando que alguien de su personal, o él mismo, aceptaran el ofrecimiento.

Siempre de acuerdo a esas fuentes, conocimos de la presentación como voluntario del Sr. Valerio Durañona, quien cumplía esta función desde hacía 16 años en la Estación Cerrito, postulándose, con gran entusiasmo para ocupar el puesto¹.

Si bien en principio Wilkins le habría aceptado, prometiéndole allanar los trámites para su embarco, dos días más tarde desechó su incorporación. El expedicionario se excusó argumentando que iba a utilizar los servicios del radio operador del ballenero, pero posteriormente apareció la noticia de la contratación de Viggo Holt.

Según los datos de sus manuscritos, él estaba buscando entonces un buque donde embarcar como radio operador.

Quizás sea conveniente referenciar que Viggo Holt había llegado al Plata muy pequeño, donde su madre viuda se casó en segundas nupcias con el proveedor marítimo Otto Olsen Bøje. Había embarcado –a los 14- como grumete en el buque noruego “Nordking”, donde navegó por espacio de 4 años.

A los 18, había desembarcado en Copenhague, estudiando la carrera de radiotelegrafista, tras lo cual sirvió otros 4 años en buques –suecos y noruegos- tanto mercantes como de pasajeros.

De acuerdo a sus memorias –cuando se produjo el anuncio de Wilkins- el Sr. Schandy, cuyo nombre Ingrid reconoció como un amigo de la familia (y que nosotros ubicamos entre los que habían acompañado a Wilkins en su partida, en su carácter de “representante de la Agencia Naviera Gordon Firing” responsables del combustible), se había presentado en su casa –y en conocimiento de su búsqueda de trabajo y de su calidad de radiotelegrafista- le había planteado la posibilidad de tomar parte en la expedición al Polo Sur.

Él tomó a broma el ofrecimiento, respondiendo que allí haría mucho frío, pero cuando fue más tarde al puerto, entusiasmado por los preparativos que había observado, se dirigió al Hotel donde se alojaba Wilkins, para entrevistarse con él.

Por una y otra parte se dieron condicionantes positivas para que se concretase el trato: por su lado pesó la experiencia y el manejo de los idiomas escandinavos, además del inglés y el español, y por la del expedicionario se impuso su personalidad, y los equipos de comunicaciones de última generación que –le enseñó, y dijo- estarían a su cargo.

Holt en principio ni asintió ni descartó su participación, lo que fue interpretado como una respuesta afirmativa, y llevó a que fuera presentado a los otros tres participantes de la misión.

De acuerdo a las confesiones posteriores de sus escritos, él se planteaba la posibilidad de cumplir una aventura –mucho más arriesgada y con una meta más inaccesible y distante- que el desafío que para él representó el temprano abandono de su vida de hogar, para lanzarse a navegar por los mares del mundo.

Sin haber tenido tiempo siquiera de despedirse de sus amigos, como declaró al partir, el joven Viggo se integró al equipo.

No obstante, no podemos dejar de mencionar algunas derivaciones que tuvo el episodio cuando el otro postulante –Valerio Durañona- que incluso había aparecido en un artículo de la revista “Caras y Caretas” como viajando con la expedición hacia el Polo Sur, solicitó a los mismos medios informativos que habían difundido su primera misiva de aceptación, dieran a conocer una nueva carta suya, donde planteaba –entre líneas- su desilusión y su ofrecimiento profesional para “ser útil a otra misión, tan o más difícil que esa de Mr. Wilkins...”².

4. UN EQUIPO TAN EFICIENTE COMO REDUCIDO

Holt hizo constar su asombro por el escaso personal que conformaba la expedición, ya que él pensaba –de acuerdo a la expedición contemporánea de Byrd- que esta, de Wilkins, iba a estar integrada por una cantidad mayor de hombres.

El mismo título de su memoria –“Cinco Hombres al Polo Sur”- pautó su idea de la magnitud del desafío que representó a sus ojos, el escaso número de representantes en misión.

Este criterio cambió posteriormente, en base no sólo a la fraternidad y colaboración en los diversos trabajos, sino también por los comentarios que resaltaban con admiración las múltiples funciones que cumplía cada uno, en especial Wilkins que oficiaba como aviador, cartógrafo, naturalista, observador meteorológico y fotógrafo.

Estos ejemplos de la polifacética personalidad y de la experiencia del australiano, lo llevaron

a enumerar logros y méritos –quizás en base a anécdotas con que debían matizar esas horas eternas de forzada inacción por las tormentas- o de pronto por haberse informado de ese Currículum –tan extenso como relevante- que respaldaba y justificaba un prestigio bien ganado.

El incluye un breve resumen de credenciales inapelables del expedicionario, quien además de ser uno de los ases de la aviación mundial, se había distinguido como naturalista en la expedición de Shackleton de 1921 –obteniendo su título de Sir por dicha participación- había sido 2º Comandante de la “Stefansson’s Party Canadian Artic Expedition” entre 1913-1917, en 1920-21, había sido 2º Comandante de la “Brithish Imperial Antartic Expedition”, habiendo encabezado en 1926 la “Detroit Artic Expedition”, para alcanzar el Polo Norte a través de la Punta Barrow en Alaska, misión que posibilitó el reconocimiento de 70 millas de tierras inexploradas, concretando –durante la primavera de 1928- el primer sobrevuelo del Polo Norte.

Con estas pruebas de pericia, a los que se sumaban sus servicios como corresponsal fotográfico en la guerra balcánica (1912-13) y desempeño en 1917 como Oficial Fotógrafo para seguir el desarrollo de la guerra, no había lugar a dudas de que el Capitán Wilkins estaba plenamente capacitado para cubrir con solvencia las múltiples exigencias que recaían en su persona. Demostración de su inteligencia fue asimismo la selección cuidadosa del equipo que le secundaría en la aventura de cruzar por primera vez los cielos antárticos.

El piloto Carl Eielson, distinguido en su servicio en el Ejército, había participado en otras cuatro expediciones polares, y compartido con Wilkins –en 1928- el viaje del sobrevuelo pionero del Polo Norte. Crosson y Porter, ambos civiles, habían sido también compañeros de ensayos polares anteriores.

5. EL PLANTEO DE LOS OBJETIVOS

Aun cuando Holt menciona en su manuscrito como objetivo de la expedición el sobrevuelo del Polo Sur, uniendo la base de Wilkins con la de Byrd en Litle America, las declaraciones efectuadas por el comandante, estipulaban un ambicioso plan de trabajos a desarrollar. Los mismos consistirían en: fijar en los mapas la distribución de los hielos flotantes en el Antártico, levantar carta hidrográfica del mar austral, averiguar si las cordilleras antárticas eran prolongaciones de los Andes, investigar si la Tierra de Graham estaba separada por el mar, o si formaba parte del continente antártico, buscar el origen de las corrientes oceánicas, estudiar la meteorología austral y su influencia sobre las temperaturas del resto del globo y constatar datos relevados en investigaciones geológicas en cuanto al movimiento de retro-

ceso de los hielos en los ventisqueros.

Como documentos gráficos de sus observaciones Wilkins incorporaría las tomas en película de toda la costa del casquete polar, desde la Tierra de Palmer hacia el Oeste. Para ello llevaban cámaras fotográficas de gran definición e incluso una –de su invención- para registrar en forma continua los eventos del viaje.

Como tarea de fondo debían determinarse los emplazamientos adecuados para el establecimiento de estaciones meteorológicas permanentes, que ubicadas como un cordón de observatorios, estudiarían todo lo relacionado con la naturaleza, posibilitando –mediante la combinación de datos con las estaciones árticas- determinar pronósticos meteorológicos con un mínimo de error y prever fenómenos atmosféricos.

En realidad lo necesario era plotear la ubicación en que debería instalarse la 12ª -en un punto a determinar en la costa del Mar de Weddel- completando el cordón para rodear el casquete polar.

Según había declarado Wilkins, la campaña desarrollada en 1928, era solamente una expedición preliminar de otra –a emprenderse en la primavera de 1929 y verano de 1930- que sería la definitiva con objeto de situar el emplazamiento de la duodécima estación.

6. LA PARTIDA HACIA EL SUR

El “Hektoría”, comandado por el Capitán Marinius Hansen llegó a Montevideo el 23 de octubre, pero no atracó a muros, por lo cual se vieron dificultadas las tareas de embarque.

El mencionado vapor había sido buque de pasajeros de la White Star Line, cumpliendo servicios posteriormente entre Norte América e Inglaterra, hasta que pocos meses atrás lo había adquirido la compañía “Hektor” de balleneros noruegos. Dicha empresa colaboró con Wilkins en lo atinente al traslado de integrantes, aviones y equipos así como en la colaboración de sus buques de caza en la zona donde actuó la expedición.

A las 15 hrs. del día 24 se embarcaron ambos aviones en la lancha “Nueva York” de la Administración Nacional de Puertos, y poco antes lo habían hecho los expedicionarios y algunos acompañantes (entre los que estaban el Práctico Mayor del Puerto, C/N Enrique Taylor, el Secretario Comercial de la Legación Británica Mr. C. Parry y el ya mencionado anteriormente, representante de la Agencia Naviera Gordon Firing. Sr. Th. Schandy) que, en el vaporcito “Ayacucho”, llegaron hasta el ballenero, fondeado en el antepuerto.

Los monoplanos fueron colocados sobre el techo de las cabinas de proa, sólidamente asegurados, participando en la maniobra todos los miembros del equipo.

Antes de la partida del “Hektoría”, el Capitán Wilkins, en nombre de la expedición, pasó comunicaciones de agradecimiento al Director del Observatorio –Ing. Barzzano- y a las distintas reparticiones que habían facilitado todos sus trámites.

Finalmente el ballenero emprendió viaje –el mismo día 24- hacia el punto donde se establecería la base de operaciones, la isla Decepción, del archipiélago de las Shetland del Sur.

7. ISLA DECEPCIÓN: RUTINAS Y ANÉCDOTAS DE LA CAMPAÑA

Viggo Holt prometió a los reporteros –si le era posible- mandar noticias de la marcha de la expedición, y quizás esa fue su intención inicial al registrar los eventos.

Con respecto al desarrollo de la primera campaña, nosotros habíamos encontrado un artículo en la revista “Mundo Uruguayo”, cuyas interesantes declaraciones –comprobamos más tarde- que aparecían ampliadas en sus manuscritos.

Luego de una breve escala en Malvinas –donde arribaron el 30 de octubre- el 2 de noviembre el “Hektoría” retomó su ruta al Sur, en una marcha lenta, dificultada por una densa niebla y el peligro que representaban los icebergs que iban a la deriva.

El día 6 llegaron a la Isla Decepción, descargando las provisiones (donde primaban los enlatados, leche en polvo, jamones, etc. y como precaución hojas de coca “para masticar por si ocurriera un accidente y faltaran alimentos”), los distintos materiales (desde los bolsos de dormir a mapas, cuadrantes solares, herramientas, etc), y los aviones, que dejaron amarrados en la playa de la bahía.

En uno de sus manuscritos Holt comentaba que habían llevado un automóvil Austin, al cual le agregaban una rueda más por eje, y cadenas, mientras que en el otro (“Cinco Hombres al Polo Sur”), estipuló que contaban con un tractor, que les era muy útil (es probable que éste se hubiera llevado para la segunda campaña). El depósito de la gasolina para estos vehículos, y principalmente para los aviones, se encontraba en la base de la Tierra de Graham.

A su llegada a la Isla Decepción observó algunas focas y miles de pingüinos, haciendo alusión, en reiteradas ocasiones, a la simpática presencia de estos “amigos de todos los exploradores antárticos”, que parecían pasear “con su vestimenta de frac”. Su yerno recordaba una anécdota que Holt refería en relación a estos animales: todos los días cuando prendían

los motores del avión, aparecían sistemáticamente dos pingüinos, que de inmediato se retiraban, cuando apagaban los mismos.

Sus comentarios hacen referencia también a la impresión que le causó, desde el arribo, el viento frío, huracanado, que en los frecuentes temporales, levantaba la nieve. “como un látigo”.

Esos factores climáticos adversos dificultaron todos los trabajos científicos e hicieron mucho más pesadas las tareas a realizar, en especial las relativas a la preparación de la pista, en la que todos colaboraban para aplanar el pedregullo de lava volcánica, dado que sin ella no podrían operar los monoplanos.

La vida transcurría monótona en la casa prefabricada, donde los cinco compartían aquellas soledades, de eterno día.

Para variar su dieta y entretenerse, solían ir de pesca, dando idea de la abundancia al comentar que para lograr buenos resultados, bastaba –tan sólo- tener un balde.

De esa forma matizaban la comida en base a conservas. Holt comentó que en una oportunidad, uno de los muchos buques de caza, les obsequió un lomo de ballena.

Esta carne debía dejarse varios días a la intemperie para que se le fuera el olor fuerte, aderezándole luego con cebolla y pimienta –decía- era exquisita, agregando que su aspecto era sangriento y jugoso, igual a la carne de vaca. Sus dietas incluían también los omelettes de huevos de pingüino, de los que habían hecho una extraordinaria provisión.

En relación a este aprovisionamiento, Holt contaba un episodio que hubiera podido ser realmente dramático. Él había estado aprendiendo a esquiar, y en una oportunidad, luego de una partida de cartas, invitó a Crosson para que le acompañara adonde pensaba que existía una pingüinera.

Como de principio no la hallaron, continuaron otro trecho, levantándose de pronto un temporal, tan violento que fueron impelidos por el viento “como pelotas.” Separados, y sin tener ninguna visibilidad hasta que amainó en algo la tormenta, él estaba muy asustado, temiendo quedar congelado, por lo que apenas pudo, se sacó los esquíes y trató de avanzar hacia Crosson al que había localizado a unos 500 metros y que se acercaba a su vez, arrastrándose.

Lo más angustioso fue que todas las referencias geográficas habían desaparecido, el paisaje había cambiado a su alrededor y no tenían forma de orientarse.

Comenzaron a guiarse por los pájaros, en medio de un frío muy intenso y la nieve suelta, que les hacía que cada 20 metros tuvieran que parar a descansar. De pronto sintieron un ruido, divisando un punto en el cielo, que se fue acercando, hasta que finalmente distinguieron la figura naranja del avión. Eran Wilkins con Eielson, quienes –como no podían aterrizar- les arrojaron sacos con víveres, una brújula, whisky y una nota donde les indicaban que siguieran la ruta que iban a marcar.

Gráficamente él patentizó su preocupación durante el regreso, por la reprimenda que les esperaba, sobre todo a él, promotor de la excursión. El recibimiento con un abrazo y una sonrisa, constituyó más que un alivio, y sumó puntos, también en el sentido humano, a su admiración por Wilkins.

8. Y POR VEZ PRIMERA UN AVIÓN CRUZÓ LOS CIELOS ANTÁRTICOS...

Según los manuscritos, el 30 de noviembre Wilkins y Eielson iniciaron sus vuelos de exploración, los que tuvieron que ser interrumpidos a causa de los fuertes temporales de viento y la caída constante de nieve.

Siete días después del primer vuelo, las dos máquinas emprendieron otro, en el que lograron recorrer 200 millas de distancia. No obstante, ante la reincidencia del mal tiempo se vieron obligados a esperar para realizar el gran vuelo de 500 millas hacia el Sur.

Varias fueron las tentativas que resultaron infructuosas. Holt recordaba que en una de esas oportunidades el avión Los Angeles, pilotado por Crosson y con Wilkins como acompañante, sufrió un accidente en pleno vuelo, cuando un albatros se estrelló en la parte central de la hélice.

Si el pobre pájaro hubiera dado en las palas de las hélices o en el motor, las consecuencias podrían haber sido lamentables para el aparato –y sus ocupantes- pero afortunadamente, lo único que recordó el “homicidio involuntario” fueron las salpicaduras de su sangre y sus plumas.

Después de varias semanas de clima adverso, llegó por fin el día propicio.

La pista, que tanto trabajo les había dado construir (y a la que luego nominaron Hoover en honor del Presidente americano), estaba lista para el despegue del avión con sus 200 galones de gasolina, material de observaciones y provisión para 50 días de viaje.

Holt refirió que ese 19 de diciembre, a las 8 y media de la mañana el motor se puso en

marcha asustando con sus ronquidos los millares de pingüinos. Después de empujarlo y de observar como recorría el primer kilómetro dando extraños tumbos sobre la superficie de lava, el avión se elevó. En esa empresa que él adjetivó justificadamente como “temeraria”, se fueron sorteando las montañas gigantescas, cubiertas por la nieve reciente, que no permitiría un aterrizaje forzoso en caso de necesitarlo.

Según lo que le comentaron los pilotos posteriormente, el avión volaba a 6000 pies de altura sobre el nivel del mar, pensando ellos que podrían cruzar los picos más altos, pero los datos que tenían resultaron equivocados y tuvieron que subir a 8.000 pies para salvar las cumbres más elevadas.

Este vuelo “magnífico”, que duró unas 10 horas, fue el primer vuelo antártico. Desde la isla Decepción hasta la Tierra de Graham, recorrieron unos 300 Km de costa –de N. a S.- hasta los 71° 20' Lat. S y 64°15' Long. W.

El 10 de enero de 1929, volvieron a realizar un sobrevuelo en las mismas zonas, llegando hasta los 67° de Lat. S., tratando de corroborar los datos obtenidos en la primera experiencia, realizando además numerosos registros fotográficos.

9. EL ORGULLO POR SU EFICIENCIA PROFESIONAL

Específicamente Holt se ocupaba de las comunicaciones. En párrafos concisos dejó constancia que su tarea a bordo consistía en constatar el buen funcionamiento de los “dos pequeños transmisores de emergencia con dínamos montados sobre rulemanes y accionados a mano”.

En todo momento destacó el buen desempeño que había logrado con los equipos, ya del “Hektoría”, como de los aviones.

Con orgullosa idoneidad, Holt asentó que todas las mañanas recogía las noticias de la Estación San Francisco Examiner K.U.P, “para estar al tanto de lo que ocurría en el mundo”, varias veces se había puesto en comunicación con la expedición de Byrd, con la estación Tromsøe y con la I.G.N. –ambas noruegas- interceptando y transmitiendo mensajes sin ningún inconveniente. En ese sentido ponía como ejemplo el haber enviado un mensaje de prensa de cerca de 3000 palabras –sin repetir ninguna de ellas- obteniendo la contestación a los 15 minutos de haber realizado la llamada.

Hacía constar asimismo que había interceptado sin problemas todos los despachos manda-

dos por Wilkins, anotando los descubrimientos que realizaba.

Sus informes evidenciaron también su ductilidad en la materia, pues agregaba que había escuchado música en alto parlante, con un receptor de onda corta de 3 válvulas, y que había llegado a escuchar transmisiones desde Buenos Aires –la pelea de Campolo y Covk- mediante un receptor Marconi de onda corta, al que le había cambiado las bobinas por las de onda larga.

Su manuscrito también nos enteró de una oportuna llamada de S.O.S. cuando –el 2 de diciembre- uno de los aparatos, pilotado por Eielson, al aterrizar, tocó en una parte de hielo no consolidada, quedando semihundido en un pozo.

Escuchado su requerimiento de auxilio por uno de los balleneros, pudo sacarse el avión con la ayuda de sus tripulantes, llevándolo al terreno sólido de la playa, donde se le hicieron las reparaciones necesarias.

Esos argumentos indiscutibles de la eficiencia en sus tareas y la habilidad con que se desempeñaba, le valieron el aprecio de Wilkins, quien le escribió una nota en la Isla Decepción el 30 de enero de 1929, destacando la calidad de su trabajo y planteando su esperanza que volviera a formar parte del equipo en el siguiente mes de noviembre, en la campaña que renovarían las tareas³.

Con esa conceptuosa misiva que dejaba abierta la posibilidad de retornar, se dio por finalizada la primera campaña.

El regreso se verificó en un ballenero que, tras cuatro jornadas de navegación, dejó al equipo en Malvinas. Desde allí se embarcaron en el “Asturiano” hasta Punta Arenas, tomando Wilkins, Eielson Crosson y Porter la ruta del Pacífico hacia Norte América, y Holt, la del Atlántico, rumbo a Montevideo, adonde arribó el 20 de febrero de 1929.

10. LA SEGUNDA CAMPAÑA ANTÁRTICA

En Marzo de 1929 –respondiendo a un reportaje en la Revista “Mundo Uruguayo”- Holt corroboró que volvería a integrar el equipo de Wilkins que –en la temporada 1929-30- cumpliría la segunda campaña.

Orgulloso de su desempeño, satisfecho con los elogios y el aprecio que el comandante le había patentizado, y alentado por su espíritu aventurero, creemos que no fue difícil para él decidirse a tomar parte en esta nueva experiencia.

Como otro motivo de aliento, contará con la última palabra en equipos, tal como lo indicaba un cablegrama que con fecha 9 de octubre de 1929, recibió desde Buenos Aires. En el mismo se le indicaba –por parte del Sr. Quirós- que en referencia al pedido de un receptor de ondas cortas para la nueva expedición, la fábrica estaba diseñando uno que le aseguraba recepción constante⁴.

El viaje hacia Antártida de los que integraron esta experiencia –Wilkins y los dos aviadores americanos, Silas Cheesman y Parker Cramer- se realizó por el Pacífico, en tanto Viggo Holt, les alcanzaría allí en el ballenero “Melville”⁵.

Lo único que comentó sobre esta campaña en sus manuscritos, además de la referencia a sus nuevos compañeros de equipo, fue el apoyo del buque científico “William Scoresby” que había sido destinado a la expedición, y el mal tiempo que sufrieron en la estadía.

Ingrid recuerda asimismo sus anécdotas respecto al trabajo que les dio sacarle el hielo que cubría los aviones, que habían dejado en Isla Decepción.

Según los datos recabados en otras fuentes, en esta 2^a expedición se reiniciaron las observaciones aéreas sobre la isla sin cubrir mayores distancias.

Buscando ampliar el radio de exploración embarcaron los aviones en el “Scoresby”, navegando hacia el Sur, realizando escala en Puerto Lockroy. Sin encontrar zonas aptas para el despegue de los aparatos, regresaron a dicho puerto, que fue tomado como base de exploración. Desde allí se realizaron vuelos sucesivos el 19 y 29 de diciembre de 1929 y el 30 de enero y 1° de febrero de 1930 hasta alcanzar la máxima Lat. 73° S., a que llegó la expedición.

11. ALGUNOS DETALLES DEL REGRESO

La campaña se cerró retornando todos los expedicionarios a Montevideo en el “Henrik Ibsen”, el que transportaba todos los elementos de la Base de Isla Decepción, ya que se habían dado por finalizados los estudios planificados.

Traían además los dos monoplanos a los que se había transformado en hidroaviones, agregándoles flotadores.

El 22 de febrero, cuando el buque se encontraba a unos 100 Km. de Montevideo, el hidro “Los Angeles” despegó de su costado, y luego de sobrevolar la ciudad, acuatizó en el puerto, siendo recibido por el Práctico Mayor Enrique Taylor y el encargado de la Legación

Británica, Mr. Parry.

Cuando arribó el "Henrik Ibsen" desembarcó al "San Francisco", el que se amarró junto al otro aparato, en donde lo hacían las unidades de la Compañía "NYRBA".

La partida hacia Estados Unidos se había previsto para el 28, pero Wilkins se había propuesto realizar antes, las gestiones para la venta de los aviones.

Al no encontrar interesados en Montevideo, Wilkins y Cheesman volaron a Buenos Aires en el "Los Angeles", resultando exitosos los contactos que culminaron con la adquisición de ambas unidades, por parte de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Al finalizar la campaña Holt recibió una nueva nota en el acostumbrado tenor conceptuoso, en la cual Wilkins le agradecía sus servicios y expresaba que, de necesitar alguien para auxiliarle con la sección de telegrafía, le complacería volver a darle la oportunidad de acompañarle⁶.

Viggo Holt continuó durante más de una década, con su profesión de radiotelegrafista de buques.

Como buscando un descanso en su vida agitada, se casó en 1943 con Elsa Ravenna, con la que tuvo tres hijos Ingrid, Christian y Elsa. Se encargó entonces del negocio de su padre, la proveeduría marítima, disfrutando de las charlas que –de madrugada- compartía en los buques escandinavos.

Pero su naturaleza inquieta resurgió, añorando la aventura de sus jóvenes años y –en especial- aquella que había colmado "con creces" sus expectativas. Cada vez más lejos en el tiempo, el único sobreviviente del equipo, conservó sus vivencias que compartió con sus seres queridos, y en un estante de su biblioteca un huevo de pingüino y una piedra –recogida el día de aquel temporal memorable, en que se habían extraviado con Crosson- le acompañaron, como recordatorios materiales de esa etapa especial de su existencia.

12. CONCLUSIÓN

Fue nuestra intención hacer conocer esta fuente inédita que Viggo Holt dejó de una expedición que marcó un hito en la historia del helado continente.

El aporte de este integrante del equipo que concretó la primera experiencia aérea antártica en aquellas duras épocas, nos enteró de sucesos que hoy tienen el sabor añejo del sacrificio pionero.

No es –ciertamente- un informe científico, es un relato fresco, ameno, y por sobre todo humano.

Transmite la visión de unos ojos jóvenes deslumbrados por un paisaje duro y agreste, pero con una belleza para la que no se encuentran las palabras.

Ese tipo de emociones, como su descripción de la aurora boreal, en ese silencio audible del espectáculo, rodeado por las montañas de inmaculada blancura, representa el deslumbramiento frente al desborde de magnificencia de la naturaleza.

A nuestro juicio, más allá del orgullo de haber participado en tan representativa expedición, significó el añadir a su vida nuevos valores. Si al bajar de su primer embarque se sintió “todo un hombre”, estas experiencias –reservadas para un escaso número de privilegiados- le hicieron sentirse “un hombre especial”.

A través de sus páginas, sus testimonios comprueban la admiración por su jefe y compañeros, pero también su completa integración al equipo. Su misma idiosincrasia le identificó con ellos. Caracteres especiales con ansias de aventura, no conocían fronteras en su pugna permanente por alcanzar metas que –para la generalidad- parecían quiméricas.

Por eso quizás, su espíritu libre encontró en la Antártida el punto más cercano al ideal de sus desafíos. Su vida lo había marcado para ellos, desde esa época lejana en que, sentado en la costa, veía pasar los buques e imaginaba los puertos remotos a los que se dirigían. Él se embarcó para vivir esos sueños, y tal vez en enero de 1960, cuando un periodista de “El Día” lo encontró en el puerto, admirando el “Kista Dan”, la nave de Vivian Fuchs, en su escala a la Antártida, sus pensamientos volaban de nuevo hacia el remoto Sur, pero su realidad no podía acompañarlos.

De pronto esa fue la razón por la que escribió sus manuscritos, como forma de revivir esos recuerdos e incluso darlos a conocer.

Este Informe cumple –en parte- esa intención de que trasciendan sus vivencias y resulta en sí un homenaje a este danés-uruguayo, y a su aporte en la mancomunidad de esfuerzos para el conocimiento del continente blanco.

En lo personal representa un orgullo haber rescatado su memoria e integrarla –con méritos justificados- a la Historia Antártica de nuestro país.

ANEXO DOCUMENTAL

DOCUMENTO N° 1. CARTA DE DON VALERIO DURAÑONA AL DIRECTOR DE “EL DIARIO”

EL DIARIO, Montevideo, Viernes 12 de Octubre de 1928, n° 1888, pág. 3, colum. 2.

“Montevideo 12 de Octubre de 1928

Sr. Director de “El Diario.

Habiéndome enterado por “El Diario” de ayer que la expedición que marchará al Polo Sur había solicitado la incorporación de un radiotelegrafista uruguayo, ruego a Ud. quiera hacer llegar a conocimiento del prestigioso explorador Wilkins, que yo estoy de acuerdo y desearía acompañarlos en tan honroso viaje polar... desempeño en la actualidad, las funciones de radiotelegrafista de primera clase en la Estación Cerrito, con 16 años de servicios y mucho me honraría en formar parte de esa expedición.

En el caso de ser aceptado este ofrecimiento, solicitaría la debida autorización de la superioridad.

Saludo a usted muy atentamente. Valerio Durañona”

DOCUMENTO N° 2. CARTA DE DON VALERIO DURAÑONA AL DIRECTOR DE “EL DIARIO”

EL DIARIO, Montevideo, Martes 23 de Octubre de 1928, n° 1899, Pág. 10, Colum. 1-2.

“Montevideo, Octubre 23 de 1928. Sr. Director de “El Diario”

Habiendo sido el diario que Ud. dirige el que se hizo eco de los deseos del... explorador... Wilkins... para que un radiotelegrafista uruguayo se incorpore a la expedición polar, le ruego la inserción de las siguientes líneas:

Yo consideré desde el primer momento ese ofrecimiento como un honor para mi país, y no vacilé en aceptar el pedido de tan importante misión exploradora.

Después me puse al habla con Mr. Wilkins, respecto de mi incorporación habiéndose mostrado satisfecho y encantado por mi aceptación, expresándome que él ya tenía conocimiento de que el pueblo uruguayo era un pueblo de valientes, quedó pues en allanar los trámites correspondientes a mi embarco.

Dos días después de haber él gestionado la utilización de mis servicios de radio, me manifestó habían surgido algunos obstáculos y que estudiaría la manera de poder arreglarse con el operador del ballenero para las comunicaciones, lamentando, muchísimo no haber sido posible la incorporación de un uruguayo como él lo deseó.

Quiero dejar constancia, Sr. Director que no iré al Polo o al fin del mundo, no por qué no esté munido del coraje y arrojo que para toda empresa difícil me siento suficientemente íntegro, sino porque Mr. Wilkins ha cambiado de opinión al respecto.

Con todo quedo reconocido a ese ofrecimiento, que lo había aceptado con decisión y entusiasmo, a la medida de mi espíritu decidido y espero que pueda ser útil a otra misión tan o más difícil que esa de Mr. Wilkins, pues no es un misterio para nadie que la radiotelegrafía constituye el elemento imprescindible y el medio de salvación más eficaz para la navegación y para esas expediciones.

Agradezco al señor Director la gentileza de las publicaciones y lo saludo atentamente.

Valerio Durañona

Radiotelegrafista”.

DOCUMENTO N° 3. NOTA EN PAPEL MEMBRETADO: “WILKINS HEARST ANTARTIC EXPEDITION” CAPT. SIR HUBERT WILKINS, COMMANDER. HAEDQUARTERS –WALDORF ASTORIA- NEWYORK CITY. PROCEDENCIA: DECEPCION ISLAND. FECHADA: 30 DE ENERO DE 1929. DIRIGIDA A MR VIGGO HOLT, FIRMADA HUBERT WILKINS.

“WILKINS-HEARST ANTARTIC EXPEDITION.

CAPT. SIR HUBERT WILKINS, COMMANDER.

HEADQUARTERS –WALDORF ASTORIA- NEWYORK CITY.

Deception Insland.

South Shetlands.

January thirtieth. 1929

Mr. Viggo Holt

Montevideo

Dear Holt:

I wish to thank you for the efficient and willing manner in which you carried out your duties as wireless operator to the above expedition during the season 1928-29 and for your ready help in every other possible way.

The messages received from our co-operators, Messrs Roebuck and Martin of the San Francisco Examiner wireless station and in which they express their appreciation of your skill and application testify more than anything I might say with regard to your ability.

I hope it will be convenient for you to join us when we return next November to continue our work in the south and in respect to this I will communicate to you later.

Yours sincerely

(firmado) Hubert Wilkins”

DOCUMENTO N° 4. CABLEGRAMA –FECHADO 9 DE OCTUBRE 1929- DIRIGIDO A VIGGO HOLT-ORIGEN: BUENOS AIRES.

“Viggo Holt International Telephone Telegraph Montevideo.

Referente pedido receptor ondas cortas para próxima expedición al Polo Sur con Sir Hubert Wilkins la Fábrica disena uno especial que le asegurará recepción constante empleando productos 277D y capacidades Sangamo inalterables y cuyo costo total correrá por nuestra cuenta. Salúdale Quirós”

DOCUMENTOS N° 5-6. CABLEGRAMAS DIRIGIDOS VIGGO HOLT.

“Cleveland

Ohio.....

Can you accompany us end October.

Wilkins City Club

New York”

“New York.....

Fine Leaving with whaler Melville”

DOCUMENTO N° 7. NOTA EN PAPEL MEMBRETADO: "WILKINS –HEARST ANTARTIC EXPEDITION". CAPT. HUBERT WILKINS, COMMANDER. HEADQUARTERS-CITY CLUB, NEWYORK CITY. PROCEDENCIA MONTEVIDEO. FECHADA: 24 DE FEBRERO DE 1930.
DIRIGIDA A VIGGO HOLT, FIRMADA HUBERT WILKINS.

"WILKINS –HEARST ANTARTIC EXPEDITION

CAPT. SIR HUBERT WILKINS, COMMANDER

HEADQUARTERS - CITY CLUB - NEW YORK CITY

Montevideo

February 24 th 1930

Dear Holt:

In paying you the remainder of salary due to you for services rendered as telegraphist to the above Expedition I would like to thank you for your good service and good co-operation.

If at any future time I am in need of someone to help with wireless section of my expeditions I will be glad to give you the chance of coming with me.

Yours sincerely

Viggo Holt

Guayaqui 3281

(firmado) Hubert Wilkins

Montevideo".

NOTAS

- ¹ Documental n° 1. Carta dirigida por Valerio Durañona al Director de "El Diario": "El Diario", Montevideo, Viernes 12 octubre 1928, n° 1888, pág. 3, Colum. 2.
- ² Documental n° 2. Carta de Don Valerio Durañona al Director de "El Diario": "El Diario", Montevideo, Martes 23 octubre 1928, n° 1899, pág. 10, Colum. 1-2.
- ³ Documental n° 3. Nota en papel membretado: "Wilkins Hearst Antartic Expedition." Capt. Sir Hubert Wilkins, Commander. Headquarters-Waldorf Astoria, New York City. Procedencia: Decepcion Island. Fechada: 30 enero 1929. Dirigida a Mr Viggo Holt, firmada Hubert Wilkins.

- ⁴ Documental n° 4. Cablegrama. Fechado 9 octubre 1929. Dirigido a Viggo Holt-Origin: Buenos Aires. Firmado Quirós.
- ⁵ Documental n° 5 – 6. Cablegramas Dirigidos a Viggo Holt. Origen Nueva York y Cleveland. El 1° sin fecha. Firmado: Wilkins City Club New York, el 2° posible 3 de Septiembre. No se registra firma.
- ⁶ Documental n° 7. Nota en papel membretado: "Wilkins–Hearst Antartic Expedition". Capt. Hubert Wilkins, Commander. Headquarters-City Club, New York City. Procedencia Montevideo. Fechada: 24 febrero 1930. Dirigida a Viggo Holt, firmada Hubert Wilkins.

LOS PUERTOS DEL PLATA EN LA RUTA ANTÁRTICA DURANTE LA "ETAPA HEROICA"

Ricardo Capdevila
Argentina

Cristina Montalbán
Uruguay

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es evidenciar la importancia que los puertos de ambas orillas del Plata, tuvieron en el enlace marítimo con el continente antártico.

Desde el inicio, quienes nos hemos abocado a la investigación, queremos dejar en claro que el informe no implica –de ninguna manera- realizar una pugna de méritos, ni argumentar o polemizar sobre teorías o reclamos jurídicos, tema que –en el presente- el mismo Tratado, que rige para todos los países signatarios, hacen totalmente injustificado.

En el desarrollo histórico a estudio, hay un período determinado por la particular situación geográfica de la Antártida, aislada por un cinturón de mares, con profundidades abismales, que lo separan de América en distancias de unos 1000 Km, y hasta 3.600 con relación a África. Este aislamiento, aunado a las características de navegación- tormentas, icebergs, pack ice, y el clima severísimo, fueron las causantes de que su existencia –por siglos- fuera más supuesta que conocida. Tales condicionantes motivaron que –cronológicamente- la etapa más prolongada sea la que corresponda al "predescubrimiento" de la Antártida.

Dentro del citado período los avances pueden ser calificados como lentos, dispersos –y muchas veces fortuitos- pero posibilitaron ir delineando cartografías tentativas de los mares australes.

En el ánimo de citar los más representativos, referimos la información brindada en 1502 por Américo Vespucio respecto a las tierras avistadas –aproximadamente en Lat.

52° S, que corresponderían a las Malvinas, lo cual fue vinculado al descubrimiento del Estrecho de Magallanes, que en 1520, llevó a la teoría de que la Tierra del Fuego era parte del continente desconocido.

Desde estos inicios nebulosos, hasta cubrir la extensa cronología de intrépidos viajes de la que se conoció como “etapa heroica marítima”, Montevideo y Buenos Aires, signados por su posición geográfica, resultaron fundamentales, y pautaron una serie de vínculos indiscutibles –en principio- con el “lejano Sur”- y en ese avance gradual- en el mismo registro histórico de la Antártida.

2. EUROPA Y LA PUGNA POR LAS REGIONES AUSTRALES

Como se conoce, las regiones australes estaban incluidas dentro de las posesiones de España, de acuerdo con el Tratado de Tordesillas –de 7 de junio de 1494- (que rectificó la divisoria territorial del mundo entre esa potencia y Portugal, marcada por Bula del Papa Alejandro VI).

Inglaterra no reconoció el argumento que adjudicaba esas posesiones, sosteniendo que el único derecho valedero era el de la acción de sus navegantes.

La potencialidad de la zona en cuestión para la caza de especies marítimas, fueron el motivo de la presencia –hacia 1735- de expediciones de balleneros y loberos ingleses.

La meta inicial de Malvinas se conjugó con el establecimiento posterior de unas 20 loberías en la costa patagónica y la ampliación del área de operaciones cuyo radio de acción alcanzó la Isla de los Estados, el Estrecho de Magallanes e islas aledañas.

Esta cuestión, unida a la preocupación por la vigilancia de la ruta del Cabo de Hornos que abría las puertas del Pacífico, instrumentó la organización de las escuadras que al mando del General Pizarro y del Comodoro Anson, plantearon en 1740, la pugna por aquellas problemáticas.

Vencidas por el hambre, la sed y las revueltas, ambas flotillas resignaron miles de vidas en esas aguas inhóspitas. Pizarro no logró impedir que las maltrechas naves del inglés llegaran al Pacífico, pero los puertos de Buenos Aires y Montevideo, en los que se refugiaron el “Asia” y la “Esteban”, de la mermada flota española, recogieron como único beneficio, un grupo experimentado de Oficiales integrantes en dichas navegaciones australes, que serán designados por las autoridades platenses en viajes posteriores con ese destino.

En 1745, uno de ellos, el A/N Joaquín Olivares, tomó el mando del navío “San Antonio” en procura de la instalación de una Misión Jesuítica en las costas patagónicas. Si bien el proyecto se reconoció como impracticable, por no encontrar lugar adecuado para el establecimiento, ni aún siquiera indígenas para poblarlo, resultó importante el reconocimiento de la costa, y sus aportes, debido a la inexistencia, hasta entonces, de Cartas Náuticas españolas de la zona.

En el mismo sentido se deben hacer constar las dos expediciones sucesivas al mando de otro de estos destacados marinos –el T/F Manuel Pando. Realizadas a bordo del bergantín “San Francisco de Paula” –en octubre de 1766 y diciembre de 1768- van a encarar nuevamente la colonización de la costa patagónica mediante la catequización de los indios. En la oportunidad se sumó a los objetivos de la misión la localización de posibles establecimientos extranjeros.

Es de hacer notar que Francia también había advertido las ventajas de instalarse en las tierras australes. Dicha instalación abarcaría varios fines, bastante disímiles, pero complementarios en la política marítima de las potencias europeas: estratégicamente representaría una base de escala propia en la navegación hacia las Indias, económicamente proveería de aceite de lobos y ballenas, añadiendo a esto los recursos de la pesca del bacalao y los bosques.

A cargo de hacer realidad ese objetivo zarpó, desde Saint Maló, Louis de Bouganville, recalando en Montevideo a fin de componer su fragata -“L’Aigle”- y aguardar la corbeta “L’Sphinx”. El Gobernador Joaquín de Viana, de acuerdo a la alianza entre ambos reinos, prestó toda la colaboración a la expedición, aunque sospechando las intenciones que los franceses se guardaron de manifestar. El 16 de enero de 1764 las naves zarparon rumbo a Malvinas, y el 5 de abril, terminada la construcción del fuerte, se llevó a cabo la ceremonia de posesión de las islas.

España, por su parte, analizaba que si permitía la ocupación a los franceses, podría facilitar el contrabando con las costas de Chile y Perú, y peor aún, implicaría el no poder impedir que lo hicieran también los ingleses.

Un arreglo diplomático, en que se reconocía el derecho de posesión español de las Malvinas, llevó a que se entregara Port Louis. Desde Montevideo zarpó Bouganville –el 15 de febrero de 1767- con el fin de cumplir las órdenes de entregar el citado establecimiento, previo pasaje por la capital de virreinato “con el fin de auxiliar con sus luces las pocas o ningunas que teníamos de aquel país” y de recibir de los Jueces Oficiales

Reales lo que restaba de una indemnización pactada por la entrega.

Pero había otro establecimiento en Malvinas, que preocupaba a la Corona española. En diciembre de 1766, sin delatar el punto geográfico de su base, el Comodoro Mcbride había intimado –sin resultado- a los franceses la evacuación de Port Louis.

Consciente España sobre el peligro –no ya de la expropiación de riquezas- sino de la soberanía, implementó, sucesivas expediciones de reconocimiento.

Entre ellas se destacan: La encomendada al C/F Domingo Perler, a bordo del chambequín “Andaluz”, con salida desde Montevideo el 23 de diciembre de 1768 y, el viaje del T/N Francisco Gil y Lemos con zarpada desde Buenos Aires en diciembre de 1768 en la fragata “Santa Rosa” y, desde el mismo punto –el 6 de enero de 1770, la partida del piloto José Goicoechea hacia Deseado, donde debía aguardar el arribo de las fragatas “Santa Catalina” - a cargo del C/F Fernando Ruibalcaha y el chambequín “Andaluz” comandado por el C/F Domingo Perler.

Esta última expedición confirmó las presunciones de la Corte de España, ya no existían dudas acerca del enclave inglés de Puerto Egmont, que desde el 8 de enero de 1766 se había establecido en la parte Oeste del archipiélago de Malvinas, mirando estratégicamente hacia la costa oriental patagónica y estrecho de Magallanes.

3. LA GUARDIA DEL PLATA

La Corona española delegó la responsabilidad de la custodia y preservación de la región sureña en ambas ciudades del Plata. La tarea resultó difícil por varios factores: la vulnerabilidad que implicaban la distancia, la inclemencia y la soledad de esas tierras inhóspitas y la calidad de los intereses –tanto económicos como políticos- que allí se conjugaban.

En la Península se generaron una serie de medidas, la primera de las cuales se patentizó el 8 de mayo de 1770, cuando el gobernador de Buenos Aires ordenó la organización de una expedición al mando del General de la Armada Juan Ignacio de Madariaga.

La fuerza compuesta por las fragatas “Industria”, “Santa Bárbara”, “Santa Catalina” y “Santa Rosa” y el chambequín “Andaluz”, zarparon de Montevideo el 11 de mayo, con destino a forzar la evacuación de Port Egmont, misión que se llevó a cabo exitosamente, con la capitulación lograda el 10 de junio.

El alerta permanente por la amenaza en sus colonias de América llevó a la corona hispánica a dictar disposiciones reales fundamentales:

- La cédula de 8 de agosto de 1776 creó el Virreinato del Río de la Plata, con Buenos Aires por capital,
- La cédula del día siguiente -9 de agosto de 1776- designaba a Montevideo como Apostadero del Atlántico Sur, con la responsabilidad de la defensa de la soberanía de la corona española en la región, y custodia de las bajas latitudes atlánticas.

4. EL PROYECTO COLONIZADOR - “OPERATIVO PATAGONIA”

La situación, luego del viaje de Cook (1772-75), que elevó sustancialmente el número de cazadores en mares australes, haciendo aún más dilatada la zona de actuación, unido a la posibilidad de la guerra con Inglaterra, llevaron a Carlos III a encarar un plan de colonización.

El 24 de febrero de 1778 promulgó una Real Orden donde se estipulaban disposiciones reservadas y precisas al Virrey de Buenos Aires y al Intendente de la Real Hacienda para disponer un establecimiento en la Bahía de San Julián, apto para la caza de ballenas –en el estilo de los que tenían los portugueses en Santa Catalina- buscando para su funcionamiento individuos prácticos –españoles o lusitanos- aprovechando las salinas, abundantes en aquel paraje.

Como San Julián quedaría muy aislado, órdenes sucesivas van a prever dos establecimientos –el citado y el de Bahía Sin Fondo (Golfo de San Matías)-, a los que se van a unir en la práctica otros dos –Floridablanca y San Joseph- todos comprendidos en el nuevo Virreinato del Río de la Plata.

Según Apolant, el “Operativo Patagonia” como este investigador lo denominó, se resumió en 11 expediciones, salidas desde La Coruña a Montevideo, transportándose entre diciembre de 1778 y octubre de 1784, 431 familias con un total de 1.921 personas.

El Dr. Silva opinó que este proceso colonizador falló en base a la selección de los grupos inmigrantes, principalmente compuestos por campesinos y destinados a la población de terrenos que –salvo en Río Negro- no eran aptos para dicha actividad. De acuerdo a su investigación, si se hubiera seguido la línea marcada por las Reales Ordenes, en cuanto a organizar enclaves pesqueros, dedicados exclusivamente a esta producción,

abastecidos adecuadamente desde Buenos Aires y Montevideo, no sólo se hubiera compensado el esfuerzo económico, sino que se hubiera cumplido además con el objetivo político y estratégico de la ocupación efectiva.

Abandonada en 1784 la colonización patagónica (evacuación de Floridablanca y San Joseph y fin de las superintendencias marítimas de Bahía Sin Fondo y San Julián), Buenos Aires suspendió las tareas de reconocimiento y presencia naval en el largo litoral marítimo bajo su dominio, que se prolongaba más allá del Cabo de Hornos e incluía el Estrecho de Magallanes. Quedó entonces como vigía más austral la Gobernación de Malvinas, con dependencia del Apostadero Naval de Montevideo.

5. PROYECTOS ECONÓMICOS PARTICULARES - LA REAL COMPAÑÍA MARÍTIMA

Entre los primeros emprendimientos encontramos dos proyectos –de 1783- que no llegaron a concretarse: el de pesca de la ballena presentado por el empresario e industrial bonaerense Francisco de Medina y el de expansión pesquera y extracción de sal, presentado por el piloto de la Real Armada Basilio Villarino, de vasta experiencia en las regiones patagónicas.

El tercer proyecto fue el de la Sociedad Romero-Capdevila. Manejando los informes sobre las riquezas ictícolas de los mares australes, Tomás Antonio Romero, uno de los más importantes y acaudalados comerciantes, conocido en ambas capitales del Plata y José Capdevila, Cirujano del Presidio, solicitaron en 1787 a las autoridades de la Real Hacienda, ejercer la pesca del bacalao y la sardina en los puertos y costas patagónicas, pudiendo extenderse hasta San Julián o incluso hasta las inmediaciones del Cabo de Hornos, actividad que se complementarían con el usufructo de las salinas.

La empresa fue autorizada con muy buen resultado, prueba de lo cual fue la importante carga de bacalao del bergantín de la firma “Nuestra Señora de los Dolores”, que arribó a Montevideo en mayo de 1787, demostrando que además de la ballena podía promoverse otro tipo de pesca en los mares australes.

Con estos auspiciosos resultados logrados en esta breve experiencia, en julio de 1788 Romero presentó su plan para formar una empresa que tuviera un amplio espectro de caza: de ballenas, bacalao, arenques y lobos marinos, concretando un establecimiento –temporal o permanente- para la factoría.

La propuesta quedó relegada por el relevo de autoridades y en la segunda oportunidad

en que fue presentada –octubre de 1789- tampoco tuvo resultado favorable porque hacía un mes que se había creado la Real Compañía Marítima.

Esta organización fue creada por la Corona –el 19 de setiembre de 1789- apuntando a objetivos que aunaban lo económico, los intereses defensivos y colonizadores.

Recordemos que la preocupación borbónica respecto a la recuperación económica del reino, manejó como uno de los recursos principales la riqueza que constituían las loberías de Patagonia y Malvinas, a las que se sumaron posteriormente las Georgias del Sur.

La expedición Malaspina –que navegó en la zona en noviembre de 1789- dejó establecida la presencia de una fragata inglesa –“ *sin duda uno de los muchos de la misma nación que hacen la pesca de la ballena en la costa patagónica*”- que tomaba rumbo a San Julián, alertando asimismo sobre el otro problema siempre latente: que no sólo frecuentaban todos los puertos desde el Río de la Plata hasta el Cabo de Hornos, sino que pasaban por el Pacífico llegando a Chile y Perú.

Dicha misión, que también había denunciado la presencia de buques americanos dedicados a la caza, había puesto de relieve la calidad y cantidad de pesca en aquellas aguas australes. Gran parte del bacalao, aceites de lobo y ballena y esperma, eran adquiridos en el exterior, en especial a Inglaterra, que paradójicamente los acopiaba en mares españoles.

La Real Compañía Marítima tenía privilegios exclusivos de pesca en aguas africanas y americanas y también podía hacerlo en aguas europeas, pero en realidad su única actuación fue en el Río de la Plata con base en Maldonado –nombrado Puerto Menor-, para uso exclusivo de la empresa, e Isla Gorriti, trabajando en la isla de Lobos, aguas adyacentes y zona de Puerto Deseado.

La primera expedición zarpó de Santander el 28 de noviembre de 1789, conformada por dos fragatas, la “Rey Carlos” y la “Reina Luisa” y dos goletas: la “Vigilancia” y la “Unión”, con un total de 250 personas, fondeando en Deseado a fines de febrero.

La compañía anduvo mal, los gastos eran mayores que el producido, que de acuerdo a los informes de fines de 1790, era escaso –según testimoniaban- por la depredación que efectuaban los ingleses.

A principios de 1791, se llevaron las familias a Maldonado, quedando sólo pescadores y cazadores y el destacamento militar.

En 1792 se procuró reorganizar la compañía, disminuyendo cargos directivos y limitando su accionar a Deseado y Maldonado, donde la caza de lobos era mucho más propicia por la cercanía de los animales.

Hacia 1796, teniendo las salinas cercanas ha Deseado, se envió sal a Maldonado y se explotó el renglón de carne salada y tasajo.

Las cosas no mejoraron y el 10 de julio de 1803, se puso fin a la Real Compañía Marítima de Pesca, dejando en Deseado sólo un destacamento, el cual fue evacuado a Carmen de Patagones por el bergantín americano de Carlos Boucher, el 8 de octubre de 1807, en previsión de un ataque inglés.

Finalizaba de esta forma la acción de la Real Compañía de Pesca que, en sus últimos tiempos había sufrido en Deseado una vida precaria y deficitaria, obligada para subsistir a vender sus productos a los mismos ingleses.

6. EL POLÉMICO DESCUBRIMIENTO DEL CONTINENTE ANTÁRTICO

La confirmación oficial de la existencia del continente antártico se dio con la denuncia del avistamiento de las Shetland que realizó –en febrero de 1819- el Capitán William Smith.

El hecho tuvo lugar en oportunidad que el “Williams,” cargando mercaderías para el Río de la Plata y Valparaíso, resultó desviado de su ruta por vientos contrarios, teniendo que tirarse hacia el Sur para rebasar el Cabo de Hornos.

En posición 62° S. Long. 60° W. avistó la costa de una isla cubierta de hielo, lo que denunció en el puerto chileno, pero sin que le dieran credibilidad.

Llegado a Montevideo, comentó su descubrimiento, y en viaje hacia el mismo destino –en el mes de octubre- volvió a desviarse, observando nuevamente las islas australes, a las cuales bautizó como “Nueva Bretaña del Sur,” tomando posesión de éstas para su corona.

Son varios –sin embargo- los investigadores que aseguran que el descubrimiento físico de la Antártida se concretó por expediciones pesqueras, en relación directa con la explotación de la fauna marina de los océanos Atlántico Sur Occidental y Glacial Antártico.

Según esa teoría la persecución de las presas –que en su huida emigraban cada vez

más al Sur- habría llevado a los cazadores rioplatenses a las zonas antárticas, justificando el silencio de su descubrimiento, en evitar la competencia sobre los beneficios de tan redituable explotación.

La prueba principal lo constituían los excepcionales volúmenes de captura, como los registrados por los buques "Pescadora " o "Director", propiedad de Juan Pedro Aguirre o el de la polacra "San Juan Nepomuceno" que ingresó a puerto bonaerense en febrero de 1820, con un cargamento record de más de 14.000 cueros. Podemos agregar además que el citado Aguirre había solicitado –el 18 de febrero de 1818- al Consulado de Buenos Aires la autorización de una factoría foquera y ballenera, en las islas que él designaba como "próximas al Polo Sud".

Otro episodio probatorio de las incursiones de los loberos del Plata en las islas ubicadas al Sur del paralelo 60°, lo constituye el hecho ocurrido en setiembre de 1819. En esa oportunidad Nathaniel Palmer, 2° del brick "Hersilia", luego de auxiliar al lobero argentino "Espíritu Santo" en el ingreso al puerto en las islas Malvinas, enterado de que éste se dirigía a un punto donde había gran abundancia de animales, le siguió las aguas, logrando al fin encontrarlo en una de las Shetland, posiblemente Decepción.

Sin entrar en polémicas, el análisis de la situación nos lleva a concluir que más que el responsable del hecho, lo importante fue el resultado, el descubrimiento del secreto o de la ruta constituyó el inicio de un ciclo que culminó con la depredación de focas y lobos marinos en la región.

Según investigaciones practicadas –entre 1819 y 1824- se desarrollaron cinco temporadas de intensa y devastadora cacería de focas antárticas. Para dar idea de la matanza –de acuerdo a los cálculos del Capitán James Weddel- en la temporada de 1822 se habrían extraído 1.200.000 pieles, lo que significaba la virtual extinción de la especie.

Entre 1842 y 1848 se podría ubicar un breve renacimiento de la actividad foquera. A partir de 1874, con las expediciones enviadas desde Stonington, durante las temporadas de verano, que concluyen en 1889, los foqueros norteamericanos –a los que se unieron un importante número de buques de Nueva Escocia- restablecieron la actividad en un nivel que comprometió las posibilidades de recuperación de los stocks.

En tales condiciones sólo quedaron operando en el área algunos buques de puertos de esta parte de América, replegándose los demás a sus antiguos cazaderos árticos.

El ciclo lobero había llegado a su fin, comenzando en definitiva la era de la caza de la

ballena, después de haber coexistido ambos ciclos en un período.

Los puertos del Plata constituyeron recalada obligada de miles de estas embarcaciones loberas y balleneras y en el caso particular de Montevideo, muchas flotillas le tomaron por base, para reabastecimiento, reparaciones y aún para invernadas.

7. LAS EXPEDICIONES PIONERAS

Ya hemos referido el arribo y cometidos que fundamentaron la presencia de Louis de Bouganville en Montevideo, en 1764 y 1767, y no pueden dejar de valorarse las fuentes que significan las obras del Abate Dom Pernetty, que –integrando la experiencia- refieren el viaje a las Malvinas y las observaciones del Estrecho de Magallanes.

Se debe considerar a continuación la expedición de Alejandro Malaspina. El 20 de setiembre de 1789 esta gran empresa española llegó a Montevideo –donde los expedicionarios- en el viaje de ida como en el de regreso –en febrero de 1794- realizaron numerosas observaciones científicas.

Las corbetas “Descubierta” y “Atrevida” zarparon el 16 de noviembre, al reconocimiento de las costas patagónicas y Malvinas. Recordemos que uno de los Oficiales era el entonces Alférez de Navío Don Francisco Xavier de Viana, primer marino uruguayo graduado, quien posteriormente ocupó la gobernación de Malvinas en dos oportunidades.

Dicha expedición que alcanzó en 1791, los 60° de Lat. S., verificó la recorrida y estudio del Cabo de Hornos, expediciones en las Bahías de Valentín y Buen Suceso, en las Islas de los Estados, la observación de las Islas Sebaldes, la verificación de la latitud de Cabo Blanco y la importante determinación –por parte de “La Atrevida”- de las islas Cormorán y Negra (Aurora y Nueva).

8. LA INQUIETUD ANTÁRTICA EN EL PLATA

Con los datos de algunos cazadores (movidos por interés personal o en representación de empresas involucradas en esta actividad) y los aportes de una sucesión de arriesgadas y pioneras misiones científicas (como las de Bellingshausen, Dumont D’Urville y Ross) entre 1819 y 1843 se pudo trazar el primer mapa completo del continente antártico.

La segunda mitad del siglo XIX mostró particulares adelantos en los mares árticos,

mientras que en la Antártida, la ciencia concretaba en el citado período solamente el viaje del "Challenger" y dos años más tarde -1874- el del vapor alemán "Grünland".

A fines de octubre de 1880 el Instituto Geográfico Argentino inició un movimiento cooperativo en favor de una expedición al Polo Sur, promovida por el Teniente Giacomo Bove. Este oficial de la marina italiana, había integrado la expedición al ártico de Nordenskjöld, tomando a su cargo en la empresa proyectada lo atinente a la materia científica, mientras que la nave "Cabo de Hornos" en que se cumpliría el viaje, iría al mando del comandante Luis Piedra Buena.

La misión zarpó de Buenos Aires el 18 de diciembre de 1881, rumbo a Montevideo, donde completaron su aprovisionamiento.

Si bien la expedición no logró alcanzar la meta antártica, realizaron importantes observaciones en la Isla de los Estados, tras lo cual, algunas diferencias entre Bove y Piedra Buena, determinaron la separación de sus integrantes. Luego de navegar en la goleta "San José" por los canales fueguinos, hasta el Canal de Beagle, Bove naufragó, y después de su rescate exploró las costas de Tierra del Fuego y parte de Santa Cruz donde se reunieron nuevamente en la "Cabo de Hornos", arribando a Buenos Aires el 27 de setiembre de 1882.

En 1893 Julius Popper propuso al Gobierno efectuar una exploración en el continente antártico. El rumano, que había llegado hasta las Shetland del Sur, ofrecía para llevar a la práctica su proyecto, dos naves de su propiedad, pero el fallecimiento del peticionante frustró la concreción del mismo.

Un año más tarde Luis Neumayer, solicitó al Gobierno Argentino la autorización para explorar –por su cuenta y riesgo- las tierras situadas al Sud de la Patagonia. La propuesta fue informada favorablemente por el Jefe del Estado Mayor de la Armada C/A Daniel de Solier, y dio origen a la Resolución Presidencial de 29 de diciembre de 1894, en que se daba la autorización solicitada.

A pesar que tanto la expedición como los proyectos no lograron alcanzar el objetivo planificado, creemos importante consignarlos como expresiones del interés que despertaba el tema antártico en la región, aún cuando en esos años había quedado relegado en los foros internacionales.

9. LOS PUERTOS PLATENSES COMO RECALADA DE EXPEDICIONES CIENTÍFICAS ANTÁRTICAS

Pocos años más tarde Buenos Aires fue escala de la “Expedición Antártica Belga” comandada por Adrien de Gerlache, e integrada por un equipo cosmopolita.

La misión recomendada por las sociedades científicas fue instrumentada en el convencimiento que sus resultados redundarían en un bien común a toda la humanidad.

Los objetivos que le alentaron, podrían ser resumidos en:

- Resolver dudas e interrogantes (como las planteadas por Carsten Borchgrevink en el Primer Congreso Internacional de Geografía, realizado en Londres en 1895, respecto a la existencia de vida vegetal que se aseveraba imposible en un clima de condiciones extremas),
- Con la intención de mejorar el conocimiento geográfico que se tenía hasta entonces del continente antártico, y
- Sin perder de vista la necesidad de realizar observaciones científicas comparativas con las ya verificadas en el ártico.

En 1897, el “Bélgica”, zarpando de Buenos Aires, tocó en Tierra del Fuego, Shetland del Sur y Tierra de Palmer, realizándose el estudio del estrecho que luego tomó el nombre de De Gerlache y alcanzando los 71° 31 S.

El logro más importante resultó de la circunstancia fortuita de haber quedado el buque aprisionado por los hielos, obligándoles a cumplir la primera internada en el continente antártico.

Cuando se verificó el regreso –entre abril y junio de 1899- Buenos Aires y Montevideo recibieron a los miembros de la “Expedición Antártica Belga”: Roald Amundsen entonces 2º Oficial del “Bélgica”, Arctowski- geólogo y oceanógrafo – Dubrowelski- asistente en meteorología-, Racovitza –naturalista-, el médico Frederick Cook, y el mismo comandante, que a pesar de las lógicas reservas por los contratos que suscribían para informar sus descubrimientos –realizaron interesantes declaraciones sobre la experiencia, renovando en el Río de la Plata las expectativas acerca de la Antártida.

10. LA SIGNIFICATIVA EXPEDICIÓN ESCOCESA

La expedición antártica escocesa que respondió a las recomendaciones del Segundo Congreso Internacional de Geografía, reunido en Berlín en 1899, en lo atinente a continuar avanzando en la geografía así como en las ciencias –especialmente en la meteorología y magnetismo- fue organizada contemporáneamente con las de Alemania, Suecia, Inglaterra (y algo más tarde Francia).

La misma, al mando de William Bruce, fue particularmente significativa en base a la venta a la República Argentina de la Estación Meteorológica y Magnética -“Omond House”- que habían instalado en 1903 –durante su invernada- en Isla Laurie de las Orcadas del Sur.

Mientras se concretaba la gestión, se acondicionó al “Scotia”, reabasteciendo víveres y equipos para cumplir –con los fondos obtenidos por la citada venta- una segunda etapa en la campaña que implicaba: proseguir las investigaciones oceanográficas, realizar relevamientos en latitudes más hacia el Sur y establecer dos estaciones más: una en las islas Shetland y otra en la Tierra del Rey Jorge.

El ballenero zarpó de Buenos Aires el 21 de enero de 1904, transportando a los miembros de la primera misión que ocuparía el Observatorio.

Dentro del equipo destacado a la Isla Laurie encontramos una prueba más de los vínculos entre ambas orillas: la presencia, entre los argentinos Edgard C. Szmula, Hugo Acuña, y los escoceses William Smith y Robert Mossman, del uruguayo Luciano Valette, mancomunando esfuerzos para realizar estudios que ampliaran los –aún incipientes- conocimientos científicos sobre el helado continente.

En referencia asimismo a dicho Observatorio, se comprobó otro evento en común, al dejar en claro que William Bruce, quien en 1908 quedó a cargo de la estación de Orcadas –era homónimo de quien la había instalado en 1903, aunque tenían tantas circunstancias en común que nadie se había percatado que no eran la misma persona.

Signados por su interés antártico, el William Bruce que luego del naufragio del “Austral” en 1907, no desistió de su misión, formó su familia en Argentina, mudándose luego a Uruguay, donde trabajó largos años, y donde aún viven sus descendientes.

11. LAS EXPEDICIONES CHARCOT – UN MOMENTO ESPECIAL

La expedición comandada por el Dr. Jean Baptiste Charcot arribó a Montevideo en la mañana del 15 de noviembre de 1903 “Le “Français,” con serios desperfectos en la hélice, fue remolcado por el vaporcito “Solís” de Lussich para entrarlo a dique en Buenos Aires.

Charcot dividió los días previos a su partida, entre ambas capitales del Plata, donde sus conferencias fueron seguidas por académicos y público en general, con el interés creciente que provocaba la tensión del continuar sin noticias de la expedición de Nordsdenkjöld, y el alistamiento que se estaba practicando en la corbeta “Uruguay,” con el fin de zarpar a localizarles. En el marco de estas expectativas, la expedición francesa recibió un particular apoyo. Tanto en Buenos Aires como en Montevideo, científicos, numerosos integrantes de las colonias francesas, y la sociedad en general, demostraron su apoyo moral y económico, mientras las más altas autoridades recibían y homenajaban al expedicionario y sus colaboradores, que partieron hacia su meta antártica el 23 de diciembre.

Con la intención de proseguir los trabajos geográficos, cartográficos y científicos, de su primera campaña, Charcot protagonizó una segunda expedición entre 1908 y 1910.

En la oportunidad, el puerto montevideano sirvió de base para recomponer el “¿Pour quoi pas?,” cuyo casco había sufrido graves averías.

Su arribo se verificó en la noche del 6 de marzo de 1910, encargándose de las reparaciones la Empresa francesa que estaba trabajando en el puerto.

Durante esta estadía, bastante prolongada, los expedicionarios descansaron de la fatiga de la campaña, recibiendo atenciones y homenajes en esta capital como en Buenos Aires, adonde Charcot viajó, realizando extensas declaraciones que fueron recogidas por “La Nación.” El 29 de marzo por la mañana cruzó nuevamente el Plata, aprestando su partida que una fuerte sudestada dilató hasta el 6 de abril.

El envío de sus obras –donde registra sus experiencias antárticas-, así como los numerosos topónimos con que el expedicionario bautizó los puntos geográficos en que realizó sus reconocimientos, resultan prueba fehaciente de su agradecimiento al apoyo brindado por los rioplatenses.

12. LA VISITA DE AMUNDSEN – LA EXPEDICIÓN FILCHNER

Un año más tarde, cuando el objetivo antártico era el alcanzar el Polo, el “Fram” del noruego Amundsen –antiguo colaborador de De Gerlache- tocó en el puerto bonaerense el 8 de junio de 1911, anclando al día siguiente en el antepuerto de Montevideo, donde un pampero le impidió entrar.

El “Fram” zarpó para cumplir relevamientos oceanográficos en aguas del Atlántico Sur, regresando el 1° de setiembre a Buenos Aires, partiendo el 5 de octubre hacia la Gran Barrera.

El primer hombre que puso su pie en el Polo Sur el histórico 14 de diciembre de 1911, llegó a Montevideo el 21 de Mayo de 1912, a bordo del vapor “Remuera.” El arribo, demorado por una densa niebla, seguida de una lluvia pertinaz, no desanimó a los curiosos que embarcaron en varios de los remolcadores de Lussich para llegar hasta el buque. La visita de Amundsen motivó una entusiasta recepción, todo tipo de ceremonias, paseos y banquetes, para honrarle, las cuales fueron presididas por el Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina Cnel. Moller de Berg, quien había trabado amistad con el expedicionario durante su desempeño en el cargo de Cónsul del Uruguay en la capital noruega.

Sin querer hacer declaraciones sobre su experiencia, reservó las informaciones para el público que iría a oírlo en Buenos Aires, adonde se trasladó –en el “Viena”- en la noche del 23. Allí –en el “Odeón”- brindó a una audiencia multitudinaria, una serie de conferencias con proyecciones luminosas, cumpliendo la última el 12 de junio. Posteriormente apareció la noticia que Amundsen partiría hacia la estancia “El Carmen” del Sr. Pedro Christophersen en la Provincia de Santa Fe, donde se concentraría para ordenar su obra.

No debemos pasar por alto, contemporáneamente al regreso del “Fram” a Buenos Aires –el 1° de Septiembre- la presencia, contigua a su fondeadero, del “Deutschland”, navío de la expedición polar alemana.

Dicho ballenero que llevaba a bordo al Dr. Filchner y un equipo de científicos germanos, zarpó desde la capital argentina el 4 de octubre al mediodía, arribando a Montevideo el 5, desde donde partió con destino al Sur, el 30 de Octubre. Su proyecto implicaba embarcar en el mar de Weddel y alcanzar –marchando sobre el hielo- el mar de Ross. Con más fortuna que las expediciones que trataremos a continuación, el “Deutchs-

land” que fue atrapado por los hielos –en los 74° 05 S.- logró zafar luego de 10 meses, durante los cuales lograron concretar importantes observaciones.

13. LA SOLIDARIDAD RIOPLATENSE

Dos expediciones aisladas en la Antártida –en razón del naufragio de sus buques- dieron oportunidad de probar la actitud solidaria de los puertos rioplatenses. El primer evento refiere a la expedición de Nordenskjöld, arribada a Buenos Aires el 16 de diciembre de 1901, en el “Antartic” al mando de Carl Larsen, veterano de los mares polares. Luego de completar las cargas de víveres y carbón, y acordar con la Armada el embarque de un Oficial –el A/N José María Sobral- capacitado en el manejo de instrumental científico, que compartiría la experiencia de la internada, iniciaron la ruta el 21 de diciembre. La incertidumbre acerca de la suerte de sus integrantes, separados tras el hundimiento del buque, en tres grupos (en Cerro Nevado, Isla Paulet y Bahía Esperanza), acaparó la atención y los titulares mundiales

Mientras en Suecia la familia del explorador contrataba en forma particular al ballenero “Fritjohf”, veterano de campañas árticas, las lógicas razones de urgencia llevaron a que finalmente el rescate se instrumentara desde Argentina. Cuando el ballenero –al mando de Olof Gylden- arribó al Río de la Plata –el 30 de octubre- la corbeta “Uruguay” ya había partido el 8 del mismo mes. El 10 de noviembre la corbeta al mando del comandante Julián Irizar culminó exitosamente su comisión, embarcando a todos los expedicionarios en las islas Cerro Nevado y Paulet.

El 1º de Diciembre la nave regresó victoriosa, fondeando en Balizas exteriores. Charcot se encontraba ese día brindando una conferencia en el Centro Naval y compartiendo el festejo general, resaltó con elogiosas palabras el desempeño de los marinos argentinos. El reconocimiento a la difícil misión de rescate, atrajo hacia el Plata la admiración del mundo y significó –como lo planteó el propio Charcot- un respaldo para aquellos que se aventuraban en esas regiones inhóspitas.

Ambas orillas se unieron en el justificado homenaje, que dividía honras entre los sacrificados expedicionarios que habían pasado dos años entre los hielos, el país por su desinteresada y humanitaria colaboración y los marinos, que habían dado irreprochable prueba de profesionalidad.

Desde Montevideo zarparon los vapores “Colombia” y “General Artigas”, con la intención de integrar la escolta de honor a la corbeta “Uruguay” hasta la dársena. De

igual forma autoridades y público se sumaron en actos del mismo tenor cuando el explorador y su equipo llegaron al puerto de Montevideo en el vapor “Tijuca” de paso para Europa.

Los actos realizados nos sorprenden –aún hoy- cuando apreciamos los documentos que los han perpetuado, películas de la época, fotografías y extensos artículos publicados por la prensa de ambas orillas, compartiendo el glorioso momento.

Años más tarde será Montevideo quien organice una misión de rescate para la expedición comandada por Ernest Shackleton, quien replanteaba en ese viaje el objetivo de atravesar el continente antártico, desde el Mar de Weddel al de Ross, pasando por el Polo.

El 9 de octubre de 1914, el “Endurance”, llegó de arribada forzosa a Montevideo, para cargar carbón, zarpando de inmediato hacia Buenos Aires, desde donde –el 27 del mismo mes- tomó rumbo a las Georgias del Sud.

Tras el naufragio del buque y dejando la mayor parte de la tripulación en la Isla del Elefante, Shackleton con algunos de sus hombres llegaron hasta la estación ballenera de Georgias del Sud. Tras un intento fallido de llegar hasta los náufragos, lanzó una solicitud de auxilio, siendo Uruguay el primer país en alistar una expedición con ese cometido.

Reacondicionándose prestamente el “Instituto de Pesca N° 1”, éste zarpó el 8 de junio de 1916, al mando del T/N Ruperto Elichiribehety.

El rescate no pudo llegar a concretarse por decisión del propio explorador, quien ante el peligro de naufragar, tuvo que oponerse férreamente a la decisión de los marinos uruguayos, quienes le exigieron la firma de un acta donde asumía la responsabilidad por no concluir el salvamento.

Ese ejemplo de solidaridad y la decisión en el sentido de desafiar todos los peligros para cumplir la misión, les valió la admiración del pueblo que les recibió al regreso, con calurosas celebraciones. Este episodio ha quedado registrado como un hito en los anales históricos de la Marina uruguaya, siendo el “Instituto de Pesca N° 1” la primer nave de casco de hierro que navegó en tales latitudes.

El 6 de octubre de 1916, luego de haberse concretado por fin el salvamento de sus hombres, Shackleton y ocho de sus compañeros arribaron a Montevideo, con el ob-

jeto de agradecer al Gobierno el envío del auxilio. Colmados por numerosas y cálidas manifestaciones en las que participaron los marinos que habían integrado el viaje antártico, los expedicionarios partieron hacia Buenos Aires donde se reiterarían los actos de agasajo.

Ambas campañas demostraron internacionalmente la faceta humanitaria por parte de los gobiernos, prestando especialmente –y en forma totalmente desinteresada- buques para misiones que pusieron a prueba la voluntad y pericia de comandos y tripulaciones.

1903 y 1916 dieron prueba de la premura y generosidad en el alistamiento de las respectivas expediciones de rescate, y a pesar de los imponderables que no permitieron concluir la misión uruguaya, nadie podría restarle méritos.

14. EL OBSERVATORIO DE ORCADAS – LAS CAMPAÑAS ANUALES DE RELEVO

Instalado el Observatorio de Orcadas del Sur, como hemos especificado, hubo de instrumentarse año a año la misión para los relevos y el abastecimiento correspondiente. En el período a que refiere nuestro trabajo -1904 a 1921- esta tarea fue responsabilidad –en un gran porcentaje- de la corbeta “Uruguay”, que había sido acondicionada para tan difíciles navegaciones en oportunidad del rescate de la expedición sueca.

Si bien no nos es dado extendernos en los detalles de cada uno de los viajes, creemos que es interesante realizar algunas someras referencias sobre las campañas que se llevaron a cabo con el fin de mantener el funcionamiento del primer Observatorio Meteorológico permanente asentado en la Antártida.

La misión inicial de relevo y aprovisionamiento zarpó en la “Uruguay” en diciembre de 1904. Después de haber cumplido con ese cometido, mientras procuraban encontrar la expedición de Charcot, llegaron a los 64° 57’ de Latitud, la más alta alcanzada hasta ese entonces por un buque de la Marina de Guerra.

Preocupado el Gobierno por tener un buque apropiado para misiones antárticas adquirió el “Le Francais” de Charcot –el cual rebautizado- “Austral” cumplió el segundo viaje a Orcadas, frustrándose la tercer misión por el naufragio del buque.

Es interesante consignar que a partir de 1907, la antigua corbeta “Uruguay” tuvo a su cargo las expediciones verificadas en los años 1908, 1909, 1910, 1911, 1915, 1918, 1919, 1920 y 1921, extensa y épica cronología de campañas que –en no pocas oportu-

nidades- replanteó el cuestionamiento acerca de la conveniencia de realizar el relevo en un buque como la corbeta, la cual en cada campaña, debía ser retirada de su servicio por espacio de tres meses.

Es de orden hacer constar que la nave –dando prueba de sus excelentes condiciones marineras- enfrentó temporales, nieblas y peligrosas navegaciones cuyas condiciones de hielo eran imposibles de prever.

No eran menores las dificultades durante las tareas de desembarco, en un combate permanente con las fuertes rompientes, los vientos, las bajas temperaturas y la amenaza de que los hielos se cerrasen antes de finalizar los trabajos. Todos los comandantes resaltaron en sus informes, la pericia y esfuerzos de la oficialidad y subalternos, que respondieron en situaciones límites, con total idoneidad.

Es necesario añadir que más allá del cumplimiento prioritario, en esos viajes se concretaron importantes estudios hidrográficos, astronómicos, magnéticos y geográficos.

Se argumentó acerca de la conveniencia de los fondeaderos de Isla Laurie –analizando las ventajas y desventajas de Bahía Uruguay o Bahía Escocia-, se colaboró con la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas, se descubrieron escollos, se navegó el estrecho Washington, que no había sido recorrido hasta entonces por ningún buque de la Armada Argentina, se realizaron marcaciones de las islas circundantes a la isla Laurie, realizando un levantamiento topográfico de ésta, etc. Gracias a los estudios del Sr. Franz Kühn, especialista del Museo Argentino de Ciencias Naturales, se logró un profundo conocimiento de la geología de las Islas Subantárticas –Georgias del Sur, Orcadas, Sandwich el Sur, Shetland del Sur.

Por otro lado se debe resaltar el importante apoyo de la “Compañía Argentina de Pesca”, fundada en 1904 por Carl Larsen, (ex -Capitán del “Antartic” de la expedición de Nordenskjöld), establecida en Bahía Cumberland. Los capitanes de sus buques, acostumbrados a la navegación en la zona –como por ejemplo el del “Palmer”- brindaron datos exactos, que unidos a las experiencias recabadas en los periplos de la “Uruguay” resultaron fundamentales en la confección de Cartas Náuticas. La Compañía cumplió regularmente con la asistencia de carbón a la “Uruguay” y, a pesar de la negativa inicial de la gerencia, sus balleneros se encargaron de realizar el aprovisionamiento y relevo en Orcadas –cuando la corbeta estuvo impedida de realizar la misión.

15. CONCLUSIÓN

Esta somera relación histórica que se encuadra en la llamada “etapa heroica” culmina con el fallecimiento de Sir Ernest Shackleton.

El expedicionario –que se aprestaba para una nueva incursión antártica- dejó de existir el 5 de enero de 1922, cuando se encontraba a bordo del “Quest” frente a las Georgias del Sur.

El 19 su cadáver fue embarcado en el buque “Profesor Grossvelli” en viaje a Montevideo, donde arribó el 29 de enero a las 17 hrs.

Al día siguiente fue embalsamado en el Hospital Militar, y, como homenaje póstumo a su dedicación por develar los misterios antárticos, fue llevado en descanso eterno a aquellas soledades que motivaron su vida. Honor que le cupo a este puerto, en la simbólica escala para su último viaje al helado continente.

Siglos de unión, de responsabilidades compartidas en esa región austral, preámbulo del continente tardíamente integrado a la geografía. Buenos Aires y Montevideo se mostraron históricamente interconectados. Las vinculaciones políticas de principio, acompañadas por proyectos colonizadores y económicos que los involucraron, en intenso tráfico recíproco, evolucionaron en servicios de acondicionamiento y aprovisionamiento complementarios –en un ámbito de nombres y empresas reconocidas por los navegantes de expediciones internacionales que recibieron el apoyo, la colaboración y el aplauso a sus logros. Épocas y funciones distintas- acompañando los tiempos de este mundo marítimo del Río de la Plata.

Ningún lugar más apropiado que ambos puertos, para calibrar los esfuerzos de cada buque que en misión de caza, exploración o ciencia tomaba el rumbo Sur. La suma de sacrificios y tesón resultó en la conquista de un continente diferente –no sólo por sus características- sino por las normativas que regulan a quienes –en polifacética representación- le habitan.

Los estratégicos enclaves del Plata, presentes a lo largo del extenso ciclo histórico expuesto, inauguraron esos lazos que hoy continúan vigentes en la mancomunidad que marca el Tratado Antártico.

BIBLIOGRAFÍA

- Argentina en la Antártida. Tomo I. Dirección Nacional del Antártico. Instituto Antártico Argentino. Buenos Aires, 1997
- Arguindeguy, Pablo. "La expediciones españolas a la Patagonia" Cap. VI. "Historia Marítima Argentina". Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval. Buenos Aires, 1985.
- Capdevila, Ricardo. "Los viajes de la corbeta "Uruguay" Revista Guardacostas. Buenos Aires. 1965
- Capdevila, Ricardo. "Antártida. Más allá del fin del mundo". Zaguier & Urruty. Museo Marítimo de Ushuaia Argentina.
- Destéfani, Laurio. "Colonización Patagónica"- Cap. V. "Historia Marítima Argentina". Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval. Buenos Aires, 1985
- Destéfani, Laurio. "La Antártida Argentina (1900-1950)" Tomo IX- "Historia Marítima Argentina". Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval. Buenos Aires, 1985
- De Viana, Francisco Xavier. "Diario de Viaje"- Tomo I- II. Colección de Clásicos Uruguayos. Vols. 27-28. Montevideo. 1958
- Martínez Montero, Homero. "El Apostadero de Montevideo" Instituto Histórico de Marina. Madrid 1968
- Ratto, Héctor. "Actividades Marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII Y XVIII" Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación y Comunicaciones. Buenos Aires. 1930
- Silva, Hernán. "La Economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata". Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura, Buenos Aires. 1978
- Montalbán, Cristina. "Francisco Xavier de Viana. Marino oriental integrante de la Expedición Malaspina. Su "Diario de Viaje". Presentado en el IV Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. Río de Janeiro. 1999
- Montalbán, Cristina. "1904. Un uruguayo inverna en Islas Orcadas del Sur". Presentado en el V Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. Base Antártica Marambio- Ushuaia. 2000
- Montalbán, Cristina. "Expediciones Charcot: Sus topónimos antárticos en recuerdo a

Uruguay". Presentado en el VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. Punta Arenas. 2001

Montalbán, Cristina. "Dos homónimos y un solo destino: Orcadas del Sur". Presentado en el VII Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. Montevideo. 2003 y Publicado por el Instituto Antártico Argentino. "Cien Años de Ciencia Argentina en la Antártida" Primer Centenario del Observatorio Meteorológico de islas Orcadas del Sur". Buenos Aires. 2003.

EL CONOCIMIENTO ANTÁRTICO
ESTADOUNIDENSE A MEDIADOS DE LA
DÉCADA DE LOS '30: EL APORTE DE LA
AMERICAN PHILOSOPHICAL SOCIETY

Consuelo León Wöppke
Chile

1. THE AMERICAN PHILOSOPHICAL SOCIETY

The American Philosophical Society es una “sociedad ilustrada” que se preocupa –desde 1742- de incentivar y divulgar la ciencia, tanto pura y aplicada (o “conocimiento práctico”), entre los habitantes “virtuosos e ingeniosos” de las colonias inglesas en América.¹ Esta sociedad científica o “hermandad de la curiosidad” como la describían en 1930,² había sido fundada por Benjamín Franklin siguiendo el modelo de la Royal Society inglesa, antes que Estados Unidos se convirtiese una nación independiente, constituyéndose en la sociedad científica más antigua del continente americano.³

Cuenta entre sus miembros no sólo a científicos e inventores sino a importantes líderes políticos, y por ende, ha constituido un grupo o círculo de gran influencia en la sociedad estadounidense. Basta señalar, como lo expresaba orgullosamente su presidente en 1947, que “quince de sus miembros se contaban entre los firmantes de la Declaración de la Independencia, incluyendo a su autor principal, Thomas Jefferson”; dieciocho participaron en la Convención que escribió la Constitución y trece presidentes de Estados Unidos fueron miembros de la Sociedad, “entre ellos los cuatro primeros: Washington, Adams, Jefferson y Madison.”⁴

La American Philosophical Society desde sus inicios había fomentado la exploración geográfica: en 1753, Franklin envió una expedición al famoso Pasaje Noroeste; años más tarde, Jefferson envió a Lewis y Clark al Oeste, iniciativa que culminó con la compra de Louisiana y la incorporación de todos los territorios

continentales hasta la costa del Pacífico.⁵ Colaboró con la Secretaría de Marina en la preparación de la famosa expedición al Pacífico Sur y Antártica del teniente Charles Wilkes (1838-1842),⁶ donó un valioso barómetro a la segunda expedición Grinnel (1853-1855)⁷; y a inicios del siglo XX, en 1909, la Sociedad presionó infructuosamente para que el presidente William Taft enviase una expedición a Tierra de Wilkes, en la Antártica.⁸ No hay constancia escrita, sin embargo, que en la década de 1930s, la sociedad financiase expediciones a la Antártica, pero en sus reuniones y publicaciones se divulgaron los descubrimientos geográficos y las innovaciones tecnológicas que allí se estaban realizando.

Las publicaciones de la American Philosophical Society, de gran impacto en círculos intelectuales estadounidenses, eran de diverso tipo: sus Transactions son las revistas científicas más antiguas de Estados Unidos y en 1939 –año de especial importancia para la historia antártica- publicaron extensamente sobre el continente helado⁹ y sus Proceedings, creados en 1838, contienen “muchas de las conferencias y simposiums ofrecidos en sus reuniones.” Entre los años 1838 y 1940, se publicaron en ellos más de 3.000 artículos sobre tópicos que iban desde la geología y mineralogía al magnetismo y “la geografía y la exploración.”¹⁰

El conocimiento estadounidense sobre la Antártica avanzó enormemente en la década de 1930s. con la inmediata publicación efectuada por la American Geographical Society, de cuatro importantes obras relacionadas con el tema: la primera, el libro escrito por W.L.G. Joerg acerca de la primera expedición antártica de Richard E. Byrd (1928-1930)¹¹; la segunda, Little America, escrita por el propio explorador Byrd y presentada ese año en Nueva York;¹² las otras dos publicaciones fueron: Problems of Polar Research y Geography of the Polar Regions que recogían “el conocimiento práctico de todos los exploradores polares vivientes.”¹³ Además, la Sociedad dio a conocer a la comunidad científica la nueva cartografía física y batimétrica antártica e hizo frecuente alusión a los más de 50 artículos sobre el tema publicados por The Geographical Review desde 1917.¹⁴

Fuera de ello, la Sociedad influyó enormemente en la aceptación erudita de topónimas antárticas. Así por ejemplo, logró que Estados Unidos utilizase el término “Tierra de Palmer” en vez del nombre británico “Tierra de Graham” para designar a “la totalidad de ese dedo de tierra desde su punta en 63° S hasta su raíz aproximadamente en 71° S”. Tal lo había sugerido miembros de la Sociedad Edwin Swift Balch, en 1902, y el coronel Lawrence Martin en 1939.¹⁵

2. LOS AVANCESSÉCNICOS Y EL CONOCIMIENTO ESTADOUNIDENSE ACERCA DE LA ANTÁRTICA

A fines de la década de 1920, la Antártica era una de las regiones más desconocidas de la tierra; por ello, resulta interesante analizar cómo, durante lo que Lorraine M. Elliot denomina la "época imperialista de la Antártica," el continente blanco considerado hasta entonces "tierra de nadie," en menos de una década se convierte en centro y objeto de las más variadas reclamaciones y apetencias territoriales de diferentes países.¹⁶

Hasta esa época el conocimiento de la Antártica se limitaba a determinadas islas y sectores de la costa; y no obstante los descubrimientos hechos a mediados del siglo XIX y las verdaderas hazañas efectuadas por expedicionarios europeos, existía un desconocimiento generalizado sobre el interior del vasto continente; y de ahí que llegar al Polo Sur –y en lo posible sobrevolarlo– constituía una meta para los expedicionarios antárticos.

Por ello, a pesar de las dificultades climáticas y de las enormes distancias a recorrer, a fines de esa década se tuvieron los recursos tecnológicos que serían de enorme utilidad al efecto: en primer lugar, desde fines de 1928 ya existían aviones trimotores capaces de volar con un aceptable grado de seguridad en condiciones climáticas extremas; en segundo lugar, el uso de la radio les permitía volar en contacto permanente con sus bases y recibir de inmediato informes acerca de los rápidos y sorpresivos cambios de las condiciones meteorológicas, comunes en esas regiones; y, en tercer lugar, el uso de cámaras que permitían sacar fotografías desde el aire al paisaje antártico.¹⁷

El intensivo uso que hicieron de estos nuevos elementos los expedicionarios antárticos a inicios de la década de los 1930s, les permitió acrecentar y complementar rápidamente el conocimiento del interior del continente blanco, sobre todo, corregir la cartografía existente.¹⁸

Tanto estos avances tecnológicos como su utilidad para las ciencias se discutieron y evaluaron –como se habían analizado muchas otras innovaciones y descubrimientos– en sesiones de la American Philosophical Society, en Filadelfia. En efecto, el año 1930 en dicha sociedad científica se dieron a conocer los nuevos descubrimientos y los adelantos tecnológicos que podían, tanto acelerar la exploración antártica como también, ocasionalmente, echar por tierra creencias ya aceptadas

por la comunidad científica. Como reconocía ese año Isaiah Bowman: “.. Esa es la forma de la ciencia. Un nuevo descubrimiento no es un final. Es un paso más del incontenible avance que empezó cuando la palabra y el fuego, la flecha y el tronco flotante, no fueron ya misterios para el hombre...”¹⁹

La vinculación entre tecnología y avance del conocimiento era, por así decirlo, el eje central de esa institución científica. De ahí que enfatizara como uno de los grandes aportes de Richard E. Byrd había sido, precisamente, el uso y adaptación de “tecnología moderna al área antártica”.²⁰

Entre las innovaciones científicas que se dieron a conocer en la Sociedad, ya probadas con éxito en la Antártica, estaban los “pilot balloons”²¹ que enviados a la alta atmósfera indicaban los “regímenes de vientos en altura”, informaciones que permitieron desarrollar un “sistema de pronósticos meteorológicos” confiable, y posibilitar así los vuelos antárticos. A juicio del meteorólogo Haines, que integraba la expedición de Byrd, para poder volar en el continente helado se requería que “.. Tanto los vientos de superficie como los de altura fueran de moderada velocidad y soplaran en la misma dirección, desde el sur o del sureste...”²²

También se reconoció la validez del “sondaje aéreo”, efectuado durante la primera expedición antártica de Byrd en 1928-1929. Este método permitía dimensionar los accidentes de la superficie antártica desde el aire, minimizando así el riesgo de aterrizar en áreas escarpadas o con grietas. Su intensivo empleo permitió, por ejemplo, determinar con bastante exactitud el verdadero contorno del extremo oriental de la Barrera de Ross, de la cual hasta entonces “se conocía poco”.²³

Asimismo, concitó gran interés la discusión y consiguiente evaluación relativa a la utilidad de la fotografía aérea para efectos de comparar y correlacionar los recientes descubrimientos efectuados con informaciones cartográficas ya existentes, y de esta manera confeccionar nuevos mapas que contribuyeran a facilitar y optimizar el desarrollo de futuras expediciones.²⁴

En cuanto a la existencia de recursos naturales, se consideró de especial relevancia la posibilidad que todo el plateau antártico, situado al Este del meridiano 160° de longitud E, fuese “un vasto campo carbonífero”,²⁵ y se analizó con detenimiento la incidencia y efectos de la actividad ballenera en aguas antárticas desarrollada entonces, mayoritariamente, por barcos noruegos.²⁶

3. EXPLORADORES E INTERROGANTES GEOGRÁFICAS A INICIOS DE LA DÉCADA DE 1930s

Las actividades antárticas estadounidenses en esta época -a diferencia de las británicas- carecían de todo apoyo gubernamental; por ello los expedicionarios necesariamente debían recurrir al financiamiento privado, y para obtenerlo ejercía una decisiva influencia la fama y el prestigio de los exploradores que organizaban y que tendrían a su cargo el mando y desarrollo de estas expediciones. El explorador popular estadounidense de mayor fama y renombre era, indiscutiblemente, Richard E. Byrd quien no sólo contaba con el justo y merecido reconocimiento público por su vasta experiencia y capacidad profesional en estas actividades, sino que también por su notable y reconocida habilidad para conseguir financiamiento de parte de magnates como Edsel Ford y John D. Rockefeller, Jr.; el respaldo de instituciones tales como la National Geographic Society; o el apoyo de periódicos de gran circulación e influencia como el New York Times.²⁷

Pero además de él, hubo otros exploradores antárticos que desplegaron una gran labor de investigación científica durante la época que comprende el presente estudio, y que también obtuvieron el reconocimiento de la American Philosophical Society. Entre éstos cabe mencionar al estadounidense Lincoln Ellsworth, quien publicó en 1938 su famoso libro "Beyond the Horizon"; y a los británicos Sir Hubert Wilkins, por sus actividades y estudios efectuados en la Península Antártica; y a Sir Douglas Mawson, quien se destacó por sus trabajos acerca de las costas antárticas enfrentadas al subcontinente australiano.

En 1930, -según la American Philosophical Society- existían varias interrogantes geográficas a resolver en la Antártica: una de éstas estaba relacionada con las depresiones de los mares de Ross y de Wedell, y la probable existencia de "una conexión de agua salada" entre ellas, y por ende la insularidad del área geográfica existente entre Little America y Hearst Land; los expedicionarios Byrd y Wilkins, iniciando sus respectivas exploraciones desde diferentes sectores del continente, trataron de resolverla, pero fue el geólogo Laurence Gould, de la expedición Byrd, quien echó por tierra esa teoría al demostrar que esa tierra era "una simple unidad" conectada al Continente.²⁸

Otra era definir con precisión cuál era la línea de costa entre las Tierras de Enderby y Cots; y entre las de Hearst y King Edward VII; la que fue resuelta parcialmente

por los vuelos de reconocimiento efectuados por Byrd y Wilkins.²⁹

Una tercera interrogante era comprobar si la Península Antártica -denominada por dicha Sociedad como Tierra de Nathaniel B. Palmer³⁰ era realmente un archipiélago, como lo venía sosteniendo desde el 20 de diciembre de 1928 el explorador británico Sir Hubert Wilkins. Dado que la costa oriental de la península estaba sólo parcialmente cartografiada y el pack-ice impedía una aproximación desde el mar, se suponía la existencia de diversos canales y estrechos en su interior, lo que constituiría en tal caso un archipiélago que estaría separado del cuerpo principal del continente antártico.³¹ Así lo había publicado la *Geographical Review* en julio de 1929 y lo había sostenido, al año siguiente, Isaiah Bowman en el seno de la *American Philosophical Society*.³²

Esa interrogante vino a ser resuelta, a fines de 1935, por el estadounidense Lincoln Ellsworth mientras intentaba efectuar un largo vuelo desde Isla Dundee a Little América, en el Mar de Ross. Las serias dificultades y vicisitudes que debió vencer al sobrevolar el supuesto archipiélago antártico le permitieron, paradójicamente, efectuar una serie de nuevos descubrimientos geográficos que le permitieron refutar, por ejemplo, la existencia del Estrecho Stefansson o el Canal Lurabee. La peninsularidad de ese supuesto archipiélago antártico fue confirmada, más adelante, por las "eficientes y productivas" expediciones terrestres británicas que trabajaron en el área desde 1936.³³

Estos avances no significaron, en caso alguno, que la totalidad de la geografía antártica fuese develada. Es más, cada descubrimiento producía nuevas interrogantes e incluso a veces, sólo rectificaba anteriores descubrimientos. Por ello, los científicos reconocían que aunque la actividad aérea fuera de enorme importancia,³⁴ las expediciones terrestres también hacían una gran contribución ya que sin ellas –como plantea el expedicionario Harold E. Saunders- las fotografías aéreas no eran "más que rollos de fotos bonitas".³⁵

En la estación antártica 1928-1929, señalan los *Proceedings* de la *American Philosophical Society*, Richard E. Byrd había establecido una base o ciudad antártica en Bahía Ballenas, denominada Little America. Dicho lugar estaba convenientemente situado y más cercano del Polo que cualquier otro punto donde pudiesen llegar los barcos.³⁶ Ahí se estudiaba el clima y se alistaron sus vuelos, realizados a una altitud de 11.000 pies.³⁷ Durante ellos, Byrd descubrió una montaña que llamó –en

honor a uno de sus patrocinadores- Montes Rockefeller, y más allá del 150° W, una planicie alta que denominó Tierra de Marie Byrd, en honor a su esposa. De esa forma, al ir creando una toponimia fácil de recordar, familiarizó a la opinión pública y a importantes elites científicas y económicas estadounidenses con el lejano continente antártico.³⁸

Una de las hazañas de Byrd que concitó el mayor interés de la opinión pública estadounidense fue la de sobrevolar el Polo Sur y repetir la hazaña que había efectuado anteriormente sobre el polo ártico. Este histórico vuelo sobre el Polo Sur se inició el 28 noviembre de 1929, para lo cual debió cubrir una distancia de 1.600 millas aproximadamente y tuvo una duración de 19 horas, aprovechándose para obtenerse más de 300 fotografías.³⁹ A su regreso a Estados Unidos, Byrd fue recibido como un héroe por el propio presidente Franklin D. Roosevelt.⁴⁰

Cabe señalar que en esta época, a pesar de la fuerte depresión económica que azotaba a Europa y Estados Unidos, exploradores de diferentes nacionalidades continuaron abocados a resolver otras tantas interrogantes científicas y consolidar los intereses antárticos de sus naciones de origen. El experimentado explorador británico Sir Douglas Mawson, en una expedición financiada conjuntamente por Gran Bretaña, Australia y Nueva Zelanda, exploró y efectuó estudios batimétricos y sondajes en la costa antártica comprendida entre las Longitudes 50° y 80° E, tendientes a determinar si el borde externo de la Barrera de Ross coincidía con la línea de costa del continente antártico.⁴¹ Esta expedición le servirá a Gran Bretaña y Australia para defender sus reclamaciones a la Dependencia de Ross en el futuro.

Los noruegos también contribuyeron –en esta misma época- al avance del conocimiento antártico: Desde 1929, y con el objeto de evitar tener que pedir licencias balleneras a los británicos, habían estado realizando “exploraciones científicas” al mando del mayor Gunnar Isachen y del capitán Riiser-Larsen, como resultado de las cuales se habían anexo la Isla Bouvet, situada en Latitud 55° S; la Isla Pedro I, en Longitud 90° W; además de toda el área comprendida entre Tierra de Coats y Tierra Enderby.⁴² Esto demuestra inequívocamente que el descubrimiento y la investigación científica iban estrechamente vinculadas –ya en esa época- con la adquisición de soberanía en las regiones antárticas.

4. ACTIVIDADES GEOGRÁFICAS DE TRASCENDENCIA INTERNACIONAL

Como ya se ha señalado, las actividades científicas desarrolladas en la Antártica en esta época, además de su contribución al avance geográfico y tecnológico, tuvieron importantes repercusiones en el plano internacional en cuanto a sentar precedentes para futuras reclamaciones territoriales, o mostrar bases científicas en las cuales apoyar dichas reclamaciones. Tal como se ha mencionado los no-ruegos, luego de realizar algunas actividades científicas, anexaron determinados territorios antárticos; los británicos, por su parte, hicieron lo mismo, pero no sólo en la Tierra de Ross, sino que también en la que próximamente llegaría a ser la zona más disputada del continente helado: la Península Antártica.

Las actividades estadounidenses en la Antártica -como ya se ha mencionado- no habían contado con respaldo oficial sino hasta 1939; sin embargo, sentaron las bases para que posteriormente Estados Unidos pudiera hacer reclamaciones territoriales. La primera actividad de mucha trascendencia internacional fue el vuelo efectuado el 5 diciembre de 1929 por Richard E. Byrd, durante el cual descubrió una vasta extensión situada al este de Tierra de Marie Byrd;⁴³ y según se planteó en el Symposium sobre exploración polar realizado por la American Philosophical Society, esta acción había sido minimizada por el vuelo sobre el Polo Sur efectuado unos días antes, pero su importancia se iría acrecentando en el futuro.⁴⁴

Según Walter Sullivan, Byrd creía que las tierras que sobrevoló se encontraban fuera de la jurisdicción británica del Mar de Ross⁴⁵, y este convencimiento le habría inducido a efectuar reclamaciones territoriales. En ello coincide también el geólogo Laurence M. Gould, al decir que Byrd las habría reclamado como “una Dependencia o posesión de Estados Unidos de América”.⁴⁶ Esa importante reclamación antártica fue conocida en la American Philosophical Society en 1930. Isaiah Bowman en el transcurso de su conferencia que además era transmitida por radio, destacó que Byrd “.. Fue capaz de sentar las bases para una reclamación independiente por parte de los Estados Unidos sobre el recién descubierto territorio conectado directamente a la costa (Antártica)...”⁴⁷

Cabe señalar que si bien Estados Unidos nunca hizo una reclamación formal sobre estos territorios, tampoco renunció a ellos, reservándose el derecho de hacerla cuando lo estimase conveniente. Posiblemente, lo que obstaculizó o ha impedido tal reclamación, es que dichos territorios estuviesen situados dentro de una reclamación británica anterior.

Otros descubrimientos científicos de enorme trascendencia internacional fue, uno de éstos, determinar –basándose en fósiles encontrados y misma época de formación geológica- la semejanza existente entre las montañas antárticas y los Andes Americanos; y otro, la existencia de un gran arco insular que vinculaba los Continentes Americano y Antártico a través de las islas Orcadas y Sandwich del Sur.⁴⁸ Esta continuidad geomorfológica –de la mayor importancia para los derechos antárticos chilenos- fue enunciada por el explorador estadounidense Lincoln Ellsworth y publicada en sucesivos artículos del New York Times entre fines de noviembre de 1935 y enero de 1936; mientras que su representación cartográfica fue publicada en *The Geographical Review* al año siguiente.⁴⁹ El hecho que la península antártica fuese la continuación del cono austral americano fue aseverado también, con gran rigurosidad científica y metodológica, por el jefe de la Oficina de Mapas y Cartas de los Archivos Nacionales de Estados Unidos, gran conocedor de las actividades británicas en esas latitudes.⁵⁰ Este descubrimiento científico lesionó las pretensiones británicas y estadounidenses a la Península Antártica y, a contrario sensu, fortaleció obviamente los derechos chilenos antárticos. Esto, de alguna manera, dificultó también hallar el momento y la oportunidad para efectuar una reclamación territorial estadounidense; pero puede suponerse que pudo haber despertado el interés del presidente Franklin D. Roosevelt por participar en el “sector americano” de la Antártica, a fines de la década de 1930s.

5. CONCLUSIÓN

Es posible afirmar con certeza que durante toda la década de 1930s., la American Philosophical Society fomentó el conocimiento y consolidación de la conciencia antártica estadounidense. En sus publicaciones, resaltó la obra de sus exploradores y las relacionó con el desarrollo de posibles reclamaciones territoriales antárticas. En tal sentido cabe mencionar –entre otros- el artículo publicado en *Transactions* de enero de 1939, destacando la existencia de un “sector americano” de la Antártica y la contribución del estadounidense Nathaniel Palmer.⁵¹

En otras publicaciones destacó las actividades antárticas realizadas por estadounidenses como Richard Byrd o Lincoln Ellsworth. Especialmente las proezas realizadas por Byrd contribuyeron indudablemente –como señala Henry M. Dater- a fijar la Antártica en la “conciencia americana”.⁵² En esta labor de difusión nacional contri-

buyeron periódicos tales como el New York Times –que mantenía un permanente contacto radial con Little America⁵³- y la cadena periodística Hearst, que financiaba las actividades antárticas de Wilkins y Mawson.⁵⁴

La labor de la American Philosophical Society no decayó a fines de la década de 1930s., por el contrario, organizó un Symposium en honor al centenario de la expedición antártica de Wilkes, que fue publicado en *Proceedings* a mediados del año 1940; y más adelante, en 1945, publicó un detallado Informe sobre la expedición realizada en 1939 por el Servicio Antártico Estadounidense.⁵⁵

Hacia fines de la década de 1930s., la Antártica ya formaba parte del patrimonio mental estadounidense. Prueba de ello fue la organización de una expedición antártica oficial al mando de Byrd; y las propuestas del presidente Roosevelt de incluir en ella –además de en su propio sector- el sector antártico americano. En esa época, Estados Unidos aún no descartaba efectuar varias y distintas reclamaciones territoriales antárticas basándose en el descubrimiento u otras actividades realizadas en el continente helado. Sólo el estallido de la Segunda Guerra Mundial le haría posponer momentáneamente sus intereses antárticos, los que recobrarían nuevos bríos cuando el conflicto mundial finalizase.

BIBLIOGRAFÍA

- Bowman, Isaiah. "Section of Paper on Antarctica to the American Philosophical Society in Extension to Previous Remarks by Radio," *Proceedings of The American Philosophical Society* 69 (1930).
- Conklin, Edwin G. "The American Philosophical Society and International Relations," *Proceedings of The American Philosophical Society* 91 n° 1 (1947).
- Dater, Henry M. "US Exploration in Antarctica Trough 1954" en Antoni G. Lewkonicz, *Poles Apart: A Study in Contrasts* Ottawa: Ottawa Press, 1999.
- Elliot, Lorraine M. *International Enviromental Politics: Protecting The Antarctic* New York: St. Martin Press, 1994.
- Ellsworth. "The First Crossing of Antarctica" *Geographical Review* 89 (1937).
- Friis, Herman R. (ed.) "The Center for Polar Archives," *United States Polar Exploration* Athens, Ohio: Ohio University Press, 1970.

- Hobbs, William H. "The Discoveries of Antarctica Within the American Sector, as Revealed by Maps and Documents," *Transactions of the American Philosophical Society* New Series 31, Pt 1. (enero 1939).
- Joerg, W.L.G. "Demonstration of the Peninsularity of Palmer Land, Antarctica, Through Ellsworth's Flight of 1935," *Proceedings of The American Philosophical Society* 82 n° 5 (junio 1940).
- Saunders, Harold E. "The Flight of Admiral Byrd to the South Pole and the Exploration of Marie Byrd Land," *Proceedings of The American Philosophical Society* 82 (1940).
- Sullivan, Walter. *Quest For A Continent* New York, Toronto: McGraw- Hill Book Co., 1957.

NOTAS

- ¹ "Filosofía" era sinónimo de "ciencia" y "conocimiento" y el conocimiento "práctico" pretendía mejorar la existencia humana a través de inventos y adelantos tecnológicos. Edwin G. Conklin, "The American Philosophical Society and International Relations," *Proceedings of The American Philosophical Society* [en adelante PTAPS] 91 n° 1 (1947): 4.
- ² Isaiah Bowman, "Antarctica" PTAPS 69 (1930): 20.
- ³ La Sociedad británica, según su Carta de 1662, tenía por objetivo "disfrutar de la inteligencia mutua y del conocimiento... con desconocidos y extranjeros... sin ningún estorbo, interrupción o problema... en temas filosóficos, matemáticos o mecánicos" y practicaba un "generoso cosmopolitismo." Conklin (1947): 1, 2 y 7.
- ⁴ Conklin (1947): 8.
- ⁵ Conklin (1947): 7 y ss.
- ⁶ Cf. PTAPS 2 n24 (noviembre- diciembre 1848): 233.
- ⁷ Herman R. Friis, "The Center for Polar Archives" en Herman R. Friis (ed.), *United States Polar Exploration* (Athens, Ohio: Ohio University Press, 1970): 4.
- ⁸ Eso, a pesar que la Sociedad contaba con el apoyo de la Armada y de otras once sociedades científicas estadounidenses. Ver "Remarks de Henry G. Bryant" en Bowman (1930): 42.
- ⁹ Cf. William Herbert Hobbs, "The Discoveries of Antarctica Within the American Sector, as Revealed by Maps and Documents," *Transactions of the American Philosophical Society*, New Series 31, Pt 1. (enero 1939): 1-71.

- ¹⁰ Conklin (1947): 5.
- ¹¹ Joerg era el jefe de la División de Mapas y Cartas de los Archivos Nacionales de Washington. W. L. G. Joerg, "Demonstration of the Peninsularity of Palmer Land, Antarctica, Through Elsworth's Flight of 1935" PTAPS 82 n5 (junio 1940): 823.
- ¹² Harold E. Saunders, "The Flight of Admiral Byrd to the South Pole and the Exploration of Marie Byrd Land" PTAPS 82 (1940): 801, notas 2 y 3.
- ¹³ En Problemas escribieron 31 autores, incluyendo Wilkins, Byrd, Mawson, Rasmussen y Stefansson. Geografía, obra de Otto Nordensköld y Ludwig Mecking, era el libro de referencia más completo en esa época. Bowman (1930): 24 y 40.
- ¹⁴ Bowman (1930): 40-41.
- ¹⁵ Joerg (1940): 821.
- ¹⁶ Según Elliot, este período se extendería entre 1908 y 1950. Lorraine M. Elliot, *International Environmental Politics: Protecting The Antarctic* (New York: St. Martin Press, 1994): 26.
- ¹⁷ En noviembre de 1928, el británico Hubert Wilkins realizó el primer vuelo desde Isla Decepción y la American Geographical Society proveyó de información radial a él y a Byrd. Bowman, (1930): 31.
- ¹⁸ Saunders, (1940): 809.
- ¹⁹ Bowman (1930): 32.
- ²⁰ Henry M. Dater, "US Exploration in Antarctica Trough 1954" en Antoni G. Lewkonicz, *Poles Apart: A Study in Contrasts* (Ottawa: Ottawa Press, 1999): 48.
- ²¹ Bowman (1930): 30.
- ²² Cf. cita n° 5 en Saunders (1940): 802.
- ²³ Saunders (1940): 816.
- ²⁴ Saunders (1940): 803-09. Se habla de mapas geológicos, meteorológicos y batimétricos. Bowman (1930): 24.
- ²⁵ Basándose en las rocas recolectadas por Gould. Bowman (1930): 35.
- ²⁶ Bowman (1930): 38.
- ²⁷ Walter Sullivan, *Quest For A Continent* (New York, Toronto: McGraw- Hill Book Co., 1957): 81.
- ²⁸ Gould, geólogo jefe de la 1ª expedición de Byrd, complementó los descubrimientos hechos por Byrd desde el aire. Isaiah Bowman, "Section of Paper on Antarctica to the American

- Philosophical Society in Extention to Previous Remarks by Radio" PTAPS 69 (1930): 32-33.
- ²⁹ Bowman (1930): 33.
- ³⁰ Joerg insistió, en sesión de la Sociedad, que la península antártica debía llamarse Palmer Land en honor a Nathaniel B. Palmer, el primer estadounidense en avistar la Antártica, como lo había demostrado otro miembro de la Sociedad, el coronel Martin. Cf. Joerg (1940): 822.
- ³¹ Joerg (1940): 823.
- ³² Bowman (1939): 35.
- ³³ El supuesto Estrecho pudo haber sido un "glaciar o un río de hielo de poca gradiente." Joerg (1940): 827-28.
- ³⁴ Permitiendo, a veces, corregir errores geográficos (por ej. demostrar la insularidad de Tierra de Charcot). Sullivan: 101.
- ³⁵ Saunders (1940): 818.
- ³⁶ Bowman (1930): 30.
- ³⁷ Saunders (1940): 801-02; Sullivan, 81.
- ³⁸ Por ej, Gilbert Grosvenor Range, Harold Byrd Mountains, Josephine Ford Fuel Depot, Edsel Ford Mountains. Saunders (1940): 804, cita 8.
- ³⁹ Ashley C. McKinley, el tercero en la línea de mando de la 1ª expedición de Byrd, fotografió el viaje al polo. Le acompañaron Bachen y el piloto Harold I. June. Saunders (1940): 802-03 y 810. Bowman (1930): 34.
- ⁴⁰ Roosevelt nombró a Byrd, almirante en la lista de retiro. Sullivan: 88.
- ⁴¹ El británico Mawson había realizado previamente, entre 1911 y 1914, otra expedición antártica y le interesaba demostrar que la riqueza de la vida acuática estaba relacionada con el viento, la "silica" -procedente de los glaciares y de la capa de hielo- y con la cantidad de nitrógeno. Bowman (1930): 37.
- ⁴² Cf. Bowman (1930): 38.
- ⁴³ Byrd voló por la Barrera de Ross hasta Okima Bay, luego sobre Tierra de Eduardo VII y Nunatcks de Scout. Sobrevoló Bahía Arthur Suzberger y ahí en adelante, eran tierras desconocidas: Mary Byrd Land y la Cadena de Edsel Ford. Saunders: 814.
- ⁴⁴ Cf. Saunders (1940): 12.
- ⁴⁵ Sullivan integró las expediciones de Byrd, escribiendo extensamente sobre el tema. Sullivan: 86 y 87.

- ⁴⁶ Saunders (1940): 815.
- ⁴⁷ Bowman (1930): 34.
- ⁴⁸ Bowman asegura que fue Gould el que planteó –a partir de rocas y fósiles la relación entre la Antártica y Sudamérica. Bowman (1930): 39.
- ⁴⁹ Ellsworth tomó esas fotos. El tema aparece en *New York Times* de 22, 24 y 26 de noviembre de 1935 y en artículos publicados el 11, 19, 22 y 23 de enero de 1936. Cf. Ellsworth, “The First Crossing of Antarctica” *Geographical Review* 89 (1937): 193-213.
- ⁵⁰ Joerg (1940): 829. Bowman (1930): 39.
- ⁵¹ Cf. William Herbert Hobbs, “The Discoveries of Antarctica Within the American Sector as Revealed by Maps and Documents” *PTAPS New Series* 31, Pt1 (enero 1939): 1-71 en Kenneth J. Bertrand, “Writing & Research on U.S. Exploration in Antarctica” en Friis (1970): 102, nota 5.
- ⁵² Henry M. Datar, “United States Exploration and Research in Antarctica Through 1954” en Friis (1970): 47.
- ⁵³ Russel Owen, corresponsal de *Times*, fue el primero en enviar despachos desde la Antártica. Sullivan: 81.
- ⁵⁴ Bowman: 23.
- ⁵⁵ El simposium fue publicado en *Proceedings* 82 (junio 1940): 583-500, y el Informe en *Proceedings* 89 (abril 1945).

EL TERRITORIO ANTÁRTICO
CHILENO: DE LA RECLAMACIÓN A LA
INCORPORACIÓN ADMINISTRATIVA-
POLÍTICA DEL SECTOR POLAR, 1906-
1956¹

Mauricio Jara Fernández
Chile

*En Homenaje a los especialistas antárticos
argentinos Ricardo Capdevila y Eugenio Genest.*

Al configurar los hechos de la historia antártica chilena del siglo veinte² es posible observar un sinnúmero de relaciones entre el acontecer internacional y el accionar interno y, a su vez, cómo es que lo primero ejerce un incontrarrestable efecto en las decisiones nacionales, sean éstas bajo la forma de amenazas o de factores indirectos que obligaron a una respuesta chilena. Se trata, pues, de un conjunto de hechos muy bien encadenados y que en el caso puntual del proceso de delimitación y posterior incorporación administrativa del sector antártico al resto del país, no sólo es posible advertir con claridad, sino que además es el período histórico de mayor dinamismo de los actores interesados en la Antártica.

En efecto, la decisión del presidente Aguirre Cerda en 1940 para que Chile de una vez por todas resolviera y se pronunciara sobre la "cuestión antártica", pendiente desde los comienzos del XX, y pudiera definir sus límites territoriales en la región polar que tempranamente Luis Risopatrón, en 1908, había denominado "Antártica Americana"³ tuvo importantes antecedentes administrativos nacionales e "inesperados" incentivos externos provenientes, principalmente, del norte de Europa y de Norteamérica a fines de la década de los treinta. Una época de acelerados cambios y del inicio de la Segunda Guerra Mundial.

Con seguridad, Aguirre Cerda estuvo al tanto de lo realizado por el ex presidente Jorge Montt y su ministro de Industria y Obras Públicas, Dávila Larrain, cuando en 1892 dictaron la Ordenanza de Pesca para reglamentar "el aprovechamiento de focas, lobos marinos y nutrias, semiextinguidos en las islas, islotes y roqueríos americanos y antárticos vecinos"⁴ ante el insistente "ir y venir" de cazadores de diferentes nacionalidades, europeos y norte-

americanos preferentemente, en los mares australes y antárticos de incuestionable proyección geográfica nacional. Tanto para el Presidente Montt como para el Ministro Dávila, la idea era defender esos recursos y evitar que en razón de aquellos se pudieran instalar "otros" en esos parajes. También hubo de estar en su conocimiento el contenido del decreto supremo N° 3.310, de 31 de diciembre de 1902, dictado por el ex presidente Germán Riesco y su ministro de Industria y Obras Públicas, Gana Urzúa, en favor de Pedro Pablo Benavides, y en virtud del cual se autorizaba "hacer toda clase de pesca, pero sólo en los períodos fijados en la ordenanza de 17 de agosto de 1892 y las que se dicten en lo sucesivo. En ningún caso y por ningún motivo podrá extenderse la pesca para el Norte, más allá de los límites señalados (Diego Ramírez situada a 56° 35' de latitud sur y San Ildefonso a 55° 53' de latitud sur), pero sí podrán efectuarse trabajos hacia el Sur indefinidamente"⁵.

Por sobre el revuelo que causó para la oposición política de entonces, que en febrero de 1906⁶ el presidente Riesco otorgara por decreto supremo N° 260, a los señores Fabry y de Toro Herrera, autorización para trabajar en "las Islas Shetland y tierras situadas más al Sur"⁷ y que el 7 de julio próximo, junto a su ministro del Interior Prieto Hurtado, mediante el decreto supremo N° 2.905, aprobara los estatutos de la Sociedad Ballenera de Magallanes⁸, lo definitivo es que había plena conciencia de la importancia de aquellas decisiones para el futuro. El 1 de diciembre de ese mismo año, el gobernador de Magallanes, capitán de navío Froilán González, a través de la resolución N° 1.314, "autorizó a la Sociedad para instalar una estación de pesca y recalado en las Islas Shetland del Sur. La Sociedad estableció su principal base ballenera en la Isla Decepción, y la mantuvo hasta 1914, dejando luego un depósito de carbón"⁹, fecha a partir de la cual los balleneros chilenos tuvieron que interrumpir su trabajo en ese lugar a causa del estallido de la Primera Guerra Mundial.

Así como estas disposiciones y autorizaciones no le fueron desconocidas al presidente Aguirre, menos todavía, creemos, pudieron ser las gestiones que los ex cancilleres Antonio Huneeus Gana y Federico Puga Borne realizaron durante las presidencias de Riesco y Montt, en favor de los intereses antárticos de Chile. Cada uno de ellos, y bajo circunstancias y apremios internacionales diferentes, supieron reivindicar y fortalecer muy adecuadamente y con extraordinaria previsión, la innegable posición austral-antártica del país.

A Huneeus Gana le correspondió el mérito de obtener de Argentina el reconocimiento internacional del título de Chile como país reclamante del continente antártico¹⁰, a su vez que el de preparar una expedición chilena a la Antártica que, a pesar del apoyo general e inicial que obtuvo, no pudo llevarse a cabo por el terremoto de Valparaíso de agosto de 1906. Esta expedición, en buena parte, estuvo motivada por las del belga Gerlache en 1897, el inglés

Scott en 1901, el germano von Drygalski en 1901, el sueco Nordenskjöld en 1901-1903, el escocés Bruce en 1901-1905 y el francés Charcot en 1904-1905.

También a Huneeus se debe la creación de la primera Comisión Antártica Chilena en 1906, instancia asesora del Ministerio de Relaciones Exteriores “con el objeto de estudiar los mejores medios que podrían adoptarse para explorar y ocupar las islas y tierras situadas en la zona antártica americana, y de formar el presupuesto de los gastos que exigirían esas operaciones”¹¹, la cual estuvo integrada por el propio Huneeus, que la presidía, el astrónomo Alberto Obrecht, el general de ejército Jorge Boonen Rivera, el asesor letrado de la Cancillería Alejandro Álvarez, el ingeniero-geógrafo, director de la Oficina de Límites y Fronteras, Luis Riso Patrón y el director de Material de la Armada, capitán de navío Arturo Wilson.

Así como un año antes el canciller Huneeus había recibido del propio presidente Riesco la instrucción de encaminar la cuestión antártica y emprender gestiones o conversaciones con Lorenzo Anadón, diplomático argentino en Santiago, para explorar y en lo posible convenir en acuerdos para ambos países en la Antártica, Puga Borne, en su calidad de ministro de Relaciones Exteriores del presidente Pedro Montt, también hizo esfuerzos, sin mayores éxitos, para alcanzar un acuerdo bilateral de límites con el representante trasandino. Este fallido “Proyecto Demarcatorio Chileno Argentino de la Antártica de 1907” que impulsó Puga, descansaba en la idea matriz que la península Antártica fuera dividida por una línea que corría de norte a sur, dejando dos zonas soberanas: una zona o sector occidental para Chile y otra zona o sector oriental para Argentina. Proyecto que, visto con la perspectiva del tiempo, no hace más que confirmar su originalidad y extraordinaria previsión para la época, y que sesenta y tantos años después, durante una visita del ex presidente Frei Montalva, en enero de 1969, el intendente Mateo Martinic, en cuanto a conceptos geográficos y políticos, reflató en un incisivo informe titulado: *Qué hacer en la Antártica*¹².

La fundación del Fuerte Bulnes en 1843, en la ribera norte del Estrecho de Magallanes, y que más tarde dio origen a la ciudad de Punta Arenas, había permitido formalizar y proyectar la presencia chilena hacia los territorios australes-antárticos. Con ello, el país tempranamente puso en práctica el principio del *uti possidetis juri* de 1810 y facilitó el posterior reconocimiento de su heredad colonial y preeminencia jurídica sobre esos vastos territorios que, como ya se ha señalado, obtuvo el canciller Huneeus de parte de Argentina¹³.

Hacia comienzos del gobierno del presidente Aguirre Cerda la situación chilena respecto de la Antártica era entre excepcional y expectante. Excepcional porque la Antártica, en cuanto a territorio austral de Chile, estaba proyectado en la república desde el ya mencionado

pasado hispánico; además, desde comienzos del siglo veinte los mares y tierras antárticas estaban siendo objeto por parte de las autoridades nacionales de licencias y concesiones para que se desarrollaran actividades y explotaciones económicas en las Shetland del Sur y “hacia el sur indefinidamente;” habiéndose, incluso, obtenido el pleno reconocimiento de “país reclamante” por parte de Argentina en 1906. Por otro lado, si bien no se había logrado un acuerdo de demarcación con Argentina en 1907, al menos, un año antes Chile había efectuado una expresa y trascendental reclamación por la Antártica. Sin embargo, y por otra parte, la situación generada por la Carta Patente Británica de 1908, y nueve años más tarde por un segundo documento para corregir el anterior, configuraron una nueva y expectante situación internacional antártica, conocida como la “carrera por las reclamaciones,” que rápidamente fue seguida por Nueva Zelanda en 1923; Argentina, sin realizar una demarcación de la Antártica propiamente tal entre 1925 y 1937, reclamó las Orcadas del Sur, las Georgias y las Malvinas; Francia en 1938; Alemania en 1938-1939 y Noruega en 1939¹⁴. A través de documentos oficiales “unilaterales” y con la complicidad y/o apoyo británico, dichos gobiernos “reclamaron y delimitaron” sus sectores nacionales¹⁵.

No obstante, tanto la invitación del país nórdico a la Exposición Polar de Bergen en 1938 y la comunicación de enero de 1939, informando que, mediante decreto real, Noruega había fijado como territorio antártico un sector entre los meridianos 45° este y 17° oeste de Greenwich¹⁶, como también los memorandos del Departamento de Estado de agosto de 1939, en que se declaraba que “los Estados Unidos no pretende, en ninguna forma, lesionar derechos o intereses que pueda tener cualquiera República

Americana en las regiones Antárticas”¹⁷ y, el segundo, de fecha 10 de enero de 1940, del presidente Roosevelt, constituyen piezas históricas fundamentales para comprender y dimensionar el entorno internacional en el cual se movió el presidente Aguirre respecto a esta materia, apenas recién asumida la primera magistratura del país. En este segundo memorando, el gobierno estadounidense, más que confidenciar lo que pensaba, pretendía que el gobierno chileno tuviera en cuenta que “Con el fin de evitar posibles complicaciones respecto de reclamaciones opuestas sobre las zonas del Antártico que el Servicio Antártico de los Estados Unidos está estudiando y reconociendo, actividades que pueden determinar la conveniencia de un establecimiento y su consideración para un mayor desarrollo, sería tal vez aconsejable que se hagan formales peticiones de soberanía sobre esas zonas. Se desea que dichas peticiones, para ser más eficaces, sean hechas por un gobierno individualmente y que, al ser confirmadas por el gobierno de los Estados Unidos, según el resultado de los estudios y reconocimientos descritos, los gobiernos de las otras Repúblicas Americanas se-

pan que aquellas peticiones serán consideradas como una garantía para que los gobiernos y ciudadanos de todas las Repúblicas Americanas participen en el desarrollo y utilización de tales recursos como los que puedan poseer las regiones reclamadas”¹⁸.

En otras palabras, el gobierno estadounidense le señalaba al chileno que dadas las circunstancias internacionales que afectaban a Europa con motivo de la guerra que allí se libraba, y la “certidumbre” que Alemania estaba merodeando el continente antártico a objeto de instalar bases de submarinos¹⁹, su participación era más que comprensible toda vez que se estaba amenazando la seguridad continental o del hemisferio occidental, y también porque su preocupación era totalmente justificada al poseer una larga experiencia y presencia antártica por lo menos desde 1928 a la fecha. Ciertamente, se estaban refiriendo a “Little America” de Richard Byrd, las primeras expediciones de Finn Ronne y Lincoln Elswort²⁰.

Estas comunicaciones y sugestivas “insinuaciones internacionales,” fueron rápidamente entendidas por el gobierno chileno, el cual a través de la Cancillería respondió al gobierno noruego en 1938 que agradecía la invitación a participar en Bergen “atendida nuestra posición geográfica, los estudios realizados, nuestros intereses de todo orden en el Antártico”²¹. Igualmente, al acusar recibo de la nota de enero de 1939 a ese mismo gobierno, se respondió diciendo que se dejaba a salvo cualquier “derecho que el gobierno de Chile pudiera hacer valer sobre los territorios antárticos en cuestión”²².

Como la Antártica estaba nuevamente atrayendo la atención de Europa y Estados Unidos, Aguirre Cerda estimó que lo mejor era constituir una comisión especial a cargo del prestigioso jurista y especialista en derecho internacional Julio Escudero Guzmán para que se abocara al estudio de todas aquellas informaciones y documentaciones que avalaran de manera irrefutable la vinculación histórica, jurídica y geográfica de Chile en la Antártica²³. La idea era actuar con decisión y sin pérdida de tiempo. Había que sacar lecciones de lo ocurrido en julio de 1908, y no olvidarlo en el futuro.

La propuesta de Julio Escudero, quien a partir de ese año se convirtió en uno de los consejeros y asesores antárticos de mayor notoriedad y respeto en el gobierno chileno hasta 1959, rápidamente se materializó y con fecha 6 de noviembre de 1940 se dictó el decreto que fijó los límites chilenos en la Antártica²⁴. No obstante, cuatro días antes el propio Pedro Aguirre Cerda y el Canciller, a través del decreto N° 1.723, habían dispuesto que el Ministerio de Relaciones Exteriores “tomara conocimiento y resolviera sobre todos los asuntos, de cualquier naturaleza que fueran, relativos a la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico”²⁵. Asunto no menos importante para la conducción de la política y coordinación de la temática

antártica chilena hasta nuestros días.

Las reacciones que provocó el Decreto Antártico a nivel internacional, si bien eran esperables, en especial por haber sido estimada una “declaración unilateral” por Argentina, ilícita por Gran Bretaña y sin respuesta directa de parte de Estados Unidos. Chile tenía que procurarse una salida a esta nueva situación internacional y evitar caer en inmovilismos o en obscuras encrucijadas, es decir, ante no hacer nada, era mejor hacer cualquier cosa. El rápido contacto e inicio de conversaciones con Argentina en 1941 afianzó las posiciones y facilitó un proceso de conversaciones y de defensa mutua durante todo los años cuarenta y cincuenta²⁶. A este respecto, bástenos recordar, además de las conversaciones Escudero-Ruiz Moreno, de marzo de 1941, las declaraciones conjuntas de 21 de julio de 1947 de los cancilleres Juliet y Bramuglia y del 4 de marzo de 1948 entre los ministros de Relaciones Exteriores Vergara y La Rosa, respectivamente²⁷.

Por su parte, la política de instalación de refugios británicos en la Antártica, a partir de 1943, más allá de desmotivar o minimizar la voluntad chilena y argentina, sirvió para que ambos países organizaran expediciones en diciembre 1946 y enero-abril de 1947, por las cuales dejaron bases en la isla Gamma, archipiélago Melchior, y en la isla Greenwich, en las Shetland del Sur²⁸. También durante 1943, el destacado militar, geopolítico y actor de primera línea en la causa chilena antártica, Ramón Cañas Montalva, a propósito de la conmemoración de los cien años de la fundación del Fuerte Bulnes, y así como lo había hecho en abril de 1940 para estimular a que el gobierno hiciera algo respecto de la Antártica²⁹, escribió un completo informe sobre la situación económica y poblacional que se vivía en los territorios australes y el manifiesto abandono del centro del país. En este contexto, sostuvo que era necesario proceder a una nueva división administrativa para la región austral del país. En esta inédita propuesta de Cañas se integraba el Chile Austral bajo una sola gran unidad geográfica y administrativa y que abarcaba desde Chiloé hasta el Polo Sur: la llamada Zona Austral Antártica³⁰.

La construcción de una segunda base chilena en la Antártica, en 1948, a cargo del Ejército de Chile, y de una tercera en Bahía Paraíso, Estrecho de Gerlache, en 1951, de la Fuerza Aérea de Chile, sin lugar a dudas, correspondió a la segunda etapa prevista por la Comisión Antártica Chilena entre 1948 y 1951 –como órgano de consulta y asesor del gobierno en materias antárticas - esta Comisión era heredera de la misma que en 1906 había creado el Canciller Huneeus³¹. Dicho plan de ocupación estaba pensado como complementario a las comisiones anuales en el sector chileno, preferentemente en la zona occidental de la Península Antártica, a través de dotaciones de cada una de las ramas de las fuerzas arma-

das, acompañadas por personal científico. Esta idea, como sus posteriores procedimientos, fueron sugeridos por el representante chileno en Londres, Manuel Bianchi Hundían, en diciembre de 1946 y tenía por objeto perfeccionar los títulos jurídicos, históricos y geográficos y, fundamentalmente, poder “disuadir” con el simple y “supremo título de permanecer” en suelo antártico nacional a quienes quisieran o pretendieran arrebatarlo³².

El tiempo transcurrido entre la demarcación del sector chileno antártico, en noviembre de 1940, y su incorporación político-administrativa definitiva al país, en junio de 1955 y julio de 1956³³, se explica, necesariamente, a partir de dos importantes cuestiones. La primera correspondería a un aspecto jurídico que el propio Bianchi aludió desde Londres, cuando observó enfáticamente a la Cancillería en Santiago que era indispensable “permanecer de forma ininterrumpida” en la Antártica antes que dar el paso de la incorporación administrativa de tal modo de cumplir con un período de ocupación efectiva, ojalá superior a cinco o seis años³⁴. Con seguridad esta razón hizo que el presidente Gabriel González Videla, contra su propio interés personal, desistiera de la moción de ley que presentó ante el Congreso Nacional en 1948 para la creación de un Departamento Antártico al interior de la Provincia de Magallanes y con dos subdelegaciones, una con capital en Puerto Navarino, la del Beagle, y otra con capital en la Base O’Higgins, la de la Antártica Chilena³⁵. El segundo aspecto, de un carácter más político que jurídico, se refiere a la manera como fue visualizada la problemática antártica o mejor dicho la llamada “cuestión antártica” por los miembros del Ejecutivo como por los parlamentarios nacionales. A juzgar por el contenido de los debates parlamentarios y de los respectivos cancilleres³⁶, todo parece ser que se trataba de comprender y decidir cuáles serían los mejores caminos u opciones para evitar cometer errores y entrar en nuevos diferendos territoriales, que en vez de favorecer la convivencia con terceros países –en especial con Estados Unidos y Argentina– lesionaran los intereses internacionales en el ámbito del comercio y las finanzas del país. Esto era particularmente importante en momentos en que el mundo atravesaba por los naturales ajustes de la posguerra y se iniciaba la Guerra Fría. En otras palabras, la comprensión que se tenía era más por vía de negociación y de hacerse escuchar, diplomática si se quiere, antes que entrar a enturbiar el panorama internacional de Chile y arrepentirse en el futuro. Tan cierta es esta afirmación que la mayoría de los diputados abogaban por la defensa soberana de la Antártica, pero al mismo tiempo sabían que estaban frente a dos o más potencias victoriosas de la Segunda Guerra Mundial (Gran Bretaña, Estados Unidos y, al comenzar los cincuenta, la Unión Soviética), y que en ese sentido era preferible la vía de la negociación. Por lo demás, en este mismo camino se encontraba Argentina, al punto de sugerir y promover una conferencia internacional para

discutir las complicaciones derivadas de la superposición de los sectores chileno-argentino-británico, entre otros.

Otros aspectos que presumiblemente influyeron en la determinación del presidente González de postergar el comentado proyecto de ley, fueron la próxima visita del funcionario del Departamento de Estado, Caspar Green, quien como se sabe habría sido enviado para proponer una salida a los emergentes conflictos que se estaban presentando y agudizando entre Gran Bretaña, Argentina y Chile en las aguas y tierras de la Antártica. Asimismo, para despejar cualquier elemento que pudiera alterar las gestiones del canciller argentino A. Bramuglia en Londres, tendientes a alcanzar un acuerdo tripartito al sur del paralelo 60° de latitud sur, y posibilitar mayor tranquilidad en la Antártica Sudamericana. Cualquiera que haya sido el factor que retardó el accionar interno de Chile, lo concreto es que nuevamente hubo que esperar momentos más propicios.

El momento llegó entre abril de 1953 y julio de 1955, cuando dos hechos de distinta naturaleza, pero simultáneos e influyentes en la política antártica chilena, se hicieron presentes de manera igualmente inesperada. Se trataría, por cierto, del desmantelamiento de las instalaciones chilenas en la Isla Decepción, idéntica situación afectó a Argentina³⁷, y la reunión científico-política de París, a través de la cual se organizó el Año Geofísico Internacional de 1957-1958.

Respecto al primer hecho, las gestiones de Estados Unidos en favor de Gran Bretaña para dar una salida al asunto de Decepción, a nuestro entender, hicieron que la situación provocada por los ingleses terminara "sepultada bajo tierra". En Chile, aquellas sigilosas pero efectivas diligencias fueron obra del embajador Claude Bowers, esto según propia confesión del ministro de Relaciones Exteriores chileno Arturo Olavarría Bravo, que entre otras cosas le habría costado la continuidad en la Cancillería³⁸. El segundo hecho, en cambio, implicó que el tema antártico –y de ahí en el futuro– se desplazara más por las vías multilaterales que bilaterales o trilaterales (como fue el caso chileno-argentino-británico) y que el componente científico adquiriera mayor fuerza que los razonamientos políticos y de soberanías territoriales. Ejemplo palpable de esta situación fue el Año Geofísico Internacional y las proyecciones que éste tuvo en el seno de la convocatoria y posterior discusión de la Conferencia de Washington de 1959³⁹.

Consecuente con lo anterior, y con ánimo de no continuar "conflictualizando" las aguas y tierras antárticas, el gobierno del presidente Carlos Ibáñez del Campo tramitó y aprobó en el Congreso Nacional la ley N° 11,846, la cual dispuso que "corresponderá al Intendente de

Magallanes el conocimiento y resolución de los asuntos administrativos referentes a la Antártica Chilena”⁴⁰. Para el primer mandatario, dicho cuerpo legal permitiría zanjar la necesaria dependencia administrativa del sector antártico al régimen interior, habiendo transcurrido “ya siete años” desde que se instaló la primera base; del mismo modo que resolvía, tras largas discusiones entre los ministerios del Interior, Tierras y Colonización, Relaciones Exteriores y Agricultura, la naturaleza administrativa de lo que era objeto de incorporar al régimen interior del país; y el tema de si era adecuado denominar departamento o subdelegación a una superficie que superaba el millón de kilómetros cuadrados u optar por el de territorio, tal como se había discutido a comienzos de 1947.

Por otro lado, Ibáñez del Campo consideraba que la inexcusable acción británica en Decepción en 1953, podía dejar una sensación de que, lentamente, la Antártica estuviera dependiendo más de otros actores internacionales, lo que representaba un peligro cada día mayor. En consecuencia, creía que era mejor resguardarse legalmente de dichas apetencias foráneas y permanecer ininterrumpidamente en el sector o territorio, aplicando el Estatuto Antártico promulgado por decreto supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores, el N° 298, de 17 de julio de 1956, justo un año antes de la inauguración del gran evento científico internacional, el Año Geofísico Internacional⁴¹.

Conclusiones

- Las únicas dos situaciones externas que no habrían influido en el orden interno del país fueron el descubrimiento y llegada de R. Amundsen al Polo Sur, en diciembre de 1911, y la segunda carta patente británica de 1917.
- Otro hecho fue la valoración futura que se le dio a la participación de Luis Pardo Villalón en el rescate de los naufragos de la Isla Elefante en 1916. Extraño, por cuanto la acción heroica del piloto Pardo y sus acompañantes no logró permear a un país poseedor de irrecusables antecedentes antárticos como para repotenciar y reanudar el quehacer de los gobiernos anteriores de Germán Riesco y Pedro Montt. Contrariamente a lo efectuado por Chile, Gran Bretaña dictó una segunda carta patente, corrigiendo los gruesos errores geográficos de 1908.
- Los demás hechos y situaciones internacionales del período en estudio se encuentran corroborados. Esto significa que la variable internacional, en su gran mayoría, influyó en el devenir de la política interna y, en contadas excepciones, como lo fueron en 1908 y en 1942, respectivamente, la política nacional influyó en las políticas

antárticas de Gran Bretaña y en la delimitación de un sector antártico por parte de Argentina.

NOTAS

- ¹ Una primera versión de este trabajo se publicó en: *Derroteros de la Mar del Sur*, N° 13, Lima, 2005, pp. 63-73.
- ² A modo de ejemplo, nos referimos a las obras de Antonio Huneeus Gana, Óscar Pinochet de la Barra, Óscar Vila Labra, Eugenio Orrego Vicuña, Ramón Cañas Montalva, Humberto Barrera Valdebenito, Marcial Mora Miranda, Mario Barros van Buren, Jorge Berguño Barnes, Armando Braun Menéndez, Jaime Eyzaguirre Gutiérrez, Mateo Martinic Beros, Francisco Orrego Vicuña, Enrique Cordovez Madariaga, etc.
- ³ Luis Risopatrón Soto, "La Antártida Americana," en *Anales de la Universidad*, T. CXXII (Santiago, enero junio 1908), pp. 243-265.
- ⁴ Óscar Pinochet de la Barra, "La Antártica Chilena y sus implicancias diplomáticas," en Walter Sánchez y María Teresa Pereira, editores, 150 años de Política Exterior Chilena, (Santiago, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Editorial Universitaria, 1977), p. 248.
- ⁵ Pedro Romero Julio, Síntesis de la historia antártica de Chile (Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 1985), p. 41, Colección 'Terra Nostra' N° 6.
- ⁶ Germán Riesco, Presidencia de Riesco 1901-1906 (Santiago, Imprenta Nascimento, 1950), pp. 137 y ss.
- ⁷ Romero, Síntesis de la historia antártica..., pp. 42-43.
- ⁸ Riesco, Presidencia de Riesco..., p. 271.
- ⁹ Santiago Benadava, Derecho Internacional Público (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1989), p. 147. 3ª edición actualizada, Manuales Jurídicos N° 69.
- ¹⁰ *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago, 1906), p. 9; y Antonio Huneeus Gana, *Antártida* (Santiago, Imprenta Chile, 1948).
- ¹¹ Óscar Pinochet de la Barra, *La Antártica Chilena* (Santiago, Editorial del Pacífico, 1955), pp. 102-103.
- ¹² Mateo Martinic Beros, *¿Qué hacer en la Antártica?* (Punta Arenas, Instituto de la Patagonia, 1972).

- ¹³ Jaime Eyzaguirre Gutiérrez, *Breve Historia de las Fronteras de Chile* (Santiago, Editorial Universitaria, 1967), p. 99-103.
- ¹⁴ Nos referimos a las cartas patentes de Gran Bretaña del 21 de julio de 1908, en donde se declaró un sector antártico y marítimo austral como dependencias de las Islas Falklands; y la del 28 de marzo de 1917, en la cual se enmendaba la de 1908 y se precisaba el sector comprendido entre los 20° y 80° de longitud oeste; Nueva Zelanda fijó en 1923 un sector de administración entre los 160° de longitud este y los 150° de longitud oeste; Argentina entre 1925 y 1937 hizo una serie de reclamaciones en función de su disputa territorial con Gran Bretaña por las Islas Malvinas, comprendiendo las Islas Orcadas del Sur, las Georgias del Sur y las Malvinas; Francia decretó en 1938 un sector antártico denominado "Tierra Adelaida", entre los 136° y 142° de longitud este; Alemania, reclamó y demarcó en 1938-1939, el sector llamado "Nueva Schwabenlandia", comprendido entre los 140° longitud oeste y los 20° de longitud este.
- ¹⁵ Jorge Berguño Barnes nos proporciona los conceptos y explicaciones adecuadas para entender esta problemática. Véase: "El Despertar de la Conciencia Antártica (1874-1914). Primera Parte: Origen y Desarrollo de la Cooperación Científica Internacional", en *BACH*, Vol. 17, N° 2 (Santiago, noviembre de 1998), p. 2-13; y "El Despertar de la Conciencia Antártica (1874-1914). Segunda Parte: Los Orígenes del Litigio Internacional", en *BACH*, Vol. 18, N° 2 (Santiago, noviembre de 1999), p. 2-21.
- ¹⁶ *Memoria Ministerio Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago 1939), p. 270. Además, Laurence P. Kirwan, *Historia de las Exploraciones Polares* (Barcelona, Luis de Caralt editor, 2001), p. 415. Kirwan sostiene que Noruega tuvo que "pasar a la acción, espoleado por los trabajos de unos expedicionarios alemanes que, a las órdenes del capitán Alfred Ritscher, habían arribado a las costas de Prinsesse Astrid Kyst y Konprinsesse Martha Kyst".
- ¹⁷ Pinochet, "La Antártica Chilena...", p. 254.
- ¹⁸ *Ibidem*, p. 255.
- ¹⁹ "Hitler ha cumplido su promesa de redoblar su ofensiva marítima", en *La Unión*, Valparaíso, 25/10/1939, p. 4; "La campaña alemana en la Patagonia", en *La Unión*, Valparaíso, 1/4/1939, p. 15; "Submarinos alemanes en el Atlántico", en *La Unión*, Valparaíso, 3/3/1940, p. 1; y "Corsario alemán tiene su base en el Antártico", en *La Unión*, Valparaíso, 1/5/1941, p. 5.
- ²⁰ Mauricio Jara Fernández, "Estados Unidos y la Antártica: Visión de *La Unión* de Valparaíso, 1939-1947", en *Estudios Norteamericanos*, Vol. 3, N° 3 (Santiago, 2004), p. 139-145.
- ²¹ Pinochet, *La Antártica Chilena...*, p. 112.

- ²² *Memoria Ministerio Relaciones Exteriores de Chile* (Santiago 1939), p. 267-269.
- ²³ El profesor de derecho e internacionalista Julio Escudero fue designado *ad honorem*, con fecha 7 de septiembre de 1939, mediante decreto N° 1.541, del ministro de Relaciones Exteriores de Chile.
- ²⁴ El presidente Pedro Aguirre Cerda y el canciller Marcial Mora Miranda firmaron el 6 de noviembre de 1940 el decreto supremo N° 1,747, y se instruyó para que en los próximos días se comunicara esta decisión a la comunidad internacional. Además, *El Mercurio*, Santiago, 7/11/1940, p. 3.
- ²⁵ Romero, *Síntesis de la historia antártica...*, p. 9.
- ²⁶ Carlos Aramayo Alzérreca, *Historia de la Antártida* (Buenos Aires, Editorial Hemisferio, 1949), p. 164.
- ²⁷ *Ibídem*, pp. 357-360.
- ²⁸ Miryam Colacrai de Trevisan, "Cambios y continuidades en la política antártica argentina, 1959-1983", en *Revista Ciclos*, Vol. VII, N° 12 (Buenos Aires, primer semestre 1997), p. 206.
- ²⁹ Ramón Cañas Montalva, "Nuestra soberanía hacia el Antártico. Importancia de las rutas marítimas australes", en *La Verdad*, Punta Arenas, 1 de abril de 1940, p. 3.
- ³⁰ Ramón Cañas Montalva, "Zona Austral Antártica", en *Memorial del Ejército de Chile*, año XXXIX, N° 202-203 (Santiago, enero-febrero 1945), pp. 5-14; año XXXIX, N° 204-205 (marzo-abril 1945), pp. 51-57; año XXXIX, N° 206 (mayo-junio 1945), pp. 29-37; año XXXIX, N° 207 (julio-agosto 1945), pp. 27-37; año XXXIX, N° 208 (septiembre-octubre 1945), pp. 45- 60; año XXXIX, N° 209 (noviembre-diciembre 1945), pp. 34-42; y año XXXIX, N° 210 (enero-febrero 1946), pp. 59-76.
- ³¹ El historiador diplomático chileno Mario Barros van Buren estima que el ex-canciller Antonio Huneeus Gana, además de ser un "internacionalista de fama mundial", habría sido uno de los primeros ministros de Relaciones Exteriores de carrera y de gran creatividad y estilo [*Historia Diplomática de Chile. 1541-1938* (Santiago, Editorial Andrés Bello, 1990)].
- ³² Bianchi al ministro de Relaciones Exteriores de Chile, "Notas británicas sobre la cuestión antártica", confidencial N° 264/16, 29/1/1948, Departamento Diplomático, Archivo General Histórico, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.
- ³³ Nos referimos al decreto supremo N° 454, del 8/9/1953, a la ley N° 11.846, publicada en el *Diario Oficial de la República de Chile* el 21/6/1955, y al decreto del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 298, del 17/7/1956 (Estatuto Antártico), publicado en el *Diario Oficial de la República de Chile* N° 23.564, el 3/10/1956, pp. 1.922-1.923.

- ³⁴ Bianchi al ministro Relaciones Exteriores, 1948.
- ³⁵ *Sesiones de la Cámara de Diputados de Chile*, 1° extraordinaria, 21/4/1948, p. 12.
- ³⁶ Nos referimos a las *Sesiones de la Cámara de Diputados de Chile*, 2° extraordinaria, 26/11/1946, pp. 153-155; 49° extraordinaria, 22/4/1947, pp. 1,181-1,186; 1° extraordinaria, 21/4/1948, pp. 12; 2° extraordinaria, 20/4/1953, p. 200-205; 10° extraordinaria, 3/11/1953, pp. 538-540; 22° extraordinaria, 21/11/1953, pp. 1,114-1,115; 36° extraordinaria, 22/12/1953, pp. 1,760-1,764; 107° extraordinaria, 18/5/1955, pp. 6,402-6,403; 13° ordinaria, 16/6/1955, pp. 516-525; 10° extraordinaria, 17/4/1956, pp. 431-432 y 12° extraordinaria, 18/4/1956, pp. 568-584.
- ³⁷ Arturo Olavarría Bravo, *Entre dos Alessandri* (Santiago, Editorial Nascimento, 1962), II, pp. 171-182.
- ³⁸ *Ibidem*, pp. 185 y ss.
- ³⁹ Óscar Pinochet de la Barra, *Medio siglo de recuerdos antárticos. Memorias* (Santiago, Editorial Universitaria, 1994), pp. 76-84.
- ⁴⁰ Romero, *Síntesis de la historia antártica...*, pp. 48-49.
- ⁴¹ *Diario Oficial de la República de Chile*, NÚ 23,564, Santiago, 3/10/1956, pp. 1.922-1.923.

TRANSPORTE A.R.A. "PRIMERO DE MAYO": SU HISTORIA Y APOORTE A LA SOBERANÍA ANTÁRTICA ARGENTINA

Benicio Oscar Ahumada
Argentina

Dentro de la exploración antártica llevada a cabo por unidades de la Armada Argentina, el veterano transporte "Primero de Mayo" ha dejado su impronta dentro de la historia antártica del país.

Su historia en el continente blanco se remonta a principios del siglo XX, cumpliendo su misión en diversas oportunidades y plasmando hitos históricos en varias ocasiones, destacándose el transporte del equipo radiotelegráfico que posibilitó la primera transmisión desde la Antártida, el transporte de la primera aeronave que realizó el primer vuelo argentino sobre el continente blanco y ser la primera nave de la Armada Argentina en cruzar el círculo Polar Antártico. Los hechos antes mencionados, las misiones de reaprovisionamiento en Orcadas, relevamientos hidrográficos y tareas científicas sirvieron para que las reclamaciones de soberanía argentina en la península antártica tuvieran un firme fundamento y abrir además las puertas a las futuras exploraciones de la Armada nacional.

1. SU HISTORIA

La nave fue construida en el astillero Howaldwerke de Kiel, Alemania, en el año 1888. Fue adquirida por la Comisión Naval en Europa bajo el contrato aprobado por el decreto del 6 de junio de 1893, siendo su precio cercano a las 18.000 libras.

El "Primero de Mayo" arribó a Buenos Aires procedente de Europa el 10 de abril de 1894 con tripulación y comandante alemanes. El buque recibió su nombre en

homenaje a la fecha del pronunciamiento de Urquiza contra Rosas. En un principio fue puesto bajo la órbita de los Territorios Nacionales del Sur, pero debido a la necesidad de tripularla con personal militar, la misma fue transferida al Ministerio de Marina en 1895. Realizada la transferencia, la nave fue sometida a tareas de reparaciones en los Talleres del Tigre y al final de las mismas, el “Primero de Mayo” fue destinado a realizar la “Carrera hacia la Costa Sud”. De esta manera el buque quedó afectado a las tareas de comunicación, auxilio de naves, levantamientos hidrográficos y transporte de materiales hacia diversos puntos de la costa bañada por el Mar Argentino.

2. PRIMERA ETAPA ANTÁRTICA DEL TRANSPORTE “PRIMERO DE MAYO”

Desde 1907 hasta la década del 20 el buque empleado para las tareas antárticas fue la veterana corbeta “Uruguay”, siendo luego reemplazada por el “Guardia Nacional”. En 1925 apareció en escena el transporte “Primero de Mayo”; el cinco de febrero de ese año al mando del capitán de fragata Ramón A. Poch zarpó esta nave hacia la Antártida con la misión de efectuar el relevo del personal del observatorio de Orcadas y su abastecimiento. En su primera etapa la nave recaló en la Isla de los Estados, recibiendo del transporte “Ministro Escurra” agua y combustible. Desde Puerto Cook tomó rumbo sur, pero las malas condiciones climáticas imperantes en la zona le obligaron a capear un fuerte temporal y arbolarse una mar muy gruesa, permaneciendo por espacio de un día en esas condiciones. Reestablecidas las condiciones meteorológicas, favorecidas por tiempo claro y buena visibilidad, el “Primero de Mayo” puso rumbo hacia las islas, pudiendo llegar a la bahía Uruguay. A su arribo se levantó un fuerte viento que, si bien mantenía a bahía libre de hielos, impedía el desembarco en la playa, por lo que el capitán Poch decidió esperar las condiciones propicias para el inicio de la maniobra de desembarco. La rotación del viento permitió las maniobras que duraron aproximadamente dos días. La importancia de esta misión la constituyó el desembarco de una estación de radio completa ya que con ella se efectuaría la primera transmisión desde la Antártida, constituyendo un hito dentro de su historia.

Luego de una navegación en la que tocó distintos puertos de la costa patagónica, el “Primero de Mayo” arribó a Buenos Aires el 13 de marzo de 1925.

Debido a la gran necesidad de comunicación entre Buenos Aires y Puerto Belgrano

con los puntos de la costa patagónica y los estudios hidrográficos de la misma, el buque quedó desafectado de la actividad antártica, retomándola en los años 1927 (comandante teniente de navío Alberto Brunet), 1929 (comandante teniente de navío Clariza) y 1930 (comandante teniente de navío Ángel Rodríguez), realizando en cada una (aprovechando el relevo del observatorio de Orcadas) tareas hidrográficas a fin de mantener actualizado el estudio en el archipiélago.

Estas dos últimas campañas se destacaron por los estudios más precisos realizados en el archipiélago, referidos especialmente a los accidentes geográficos y reconocimiento de pasos alternativos para arribar a la bahía Uruguay. El principal problema en las navegaciones antárticas lo constituían las malas condiciones climáticas (baja visibilidad, fuertes vientos y nevadas) y el desconocimiento de las costas. Esto ocasionaba que las naves destacadas permanecieran por pocos días sin llegar a realizar un correcto relevamiento ni tampoco una exploración por los pasos alternativos y posibles refugios a lo largo del archipiélago. Debe recordarse que en esa época la navegación debía hacerse observando los puntos más salientes de la costa lo que implicaba un potencial peligro para la seguridad de la nave y los tripulantes.

Días anteriores a la campaña de 1929 (4 de enero) la Dirección General de Meteorología recibió un telegrama procedente del archipiélago de Decepción vía Malvinas, donde el explorador norteamericano Wilkins del buque "Hektoría" solicitaba ayuda en los siguientes términos: "Espero que mis informes describiendo descubrimientos y acusando recibo sus avisos con reconocimientos... pregunto respetuosamente si fuera posible de que el buque de relevo a la isla Laurie podría recoger a Eilson y a mí. Sirvase contestar cuando saldrá su buque y cuándo regresará; y en caso de poder conceder el favor, qué compensación se necesitaría, etc.."¹

Dicho telegrama fue girado al Ministerio de Marina y luego de dos semanas de estudios se respondió al sr. Wilkins que la nave que zarparía sería el "Primero de Mayo".

La eventual navegación hasta Decepción significaría para la veterana nave realizar una travesía arriesgada ya que "lo expone a posibles contratiempos y averías en razón de que navegará por mares y zonas poco conocidas desde el punto de vista meteorológico e hidrográfico". A consideración del Estado Mayor de Marina, no se trataría de un viaje de auxilio ya que el Sr. Wilkins disponía de toda clase de ele-

mentos para permanecer en Decepción y aún para trasladarse podría hacerlo en el "Hektoría", su buque, o en alguno de los balleneros que frecuentaban la zona. A pesar de esto igualmente se planificó y autorizó el viaje hacia Decepción, enviándose al comandante del "Primero de Mayo" las siguientes instrucciones:

- Completar agua y combustible en Puerto Cook (Isla de los Estados) desde el buque tanque "Ministro Ecurra" y de allí zarpar rumbo a Orcadas.
- Luego de efectuar el relevo dirigirse a Decepción donde embarcaría a los Sres. Wilkins y Eilson.

Las tareas serían realizadas siempre y cuando no se alterara la seguridad de la nave ni implicara una demora mayor de 24 horas.

El día 25 de enero el Sr. Wilkins comunicó mediante telegrama que abandonaría Decepción por sus propios medios, por este motivo la Secretaría General de Marina anuló las instrucciones enviadas anteriormente.

El "Primero de Mayo" zarpó el 21 de enero si una definición en cuanto a la realización de su misión de apoyo, es por ello que al recibir esta anulación se dirigió hacia Orcadas a cumplir con las actividades previstas.

Luego de efectuar el relevo y realizar algunos estudios de profundidades y accidentes costeros el "Primero de Mayo" abandonó la bahía Uruguay, pero al abandonarla no pudo forzar los hielos que bloqueaban el paso y se decidió poner rumbo a la isla Montura, sorteando varios témpanos que se hallaban en la ruta de salida. Puede afirmarse que esta campaña fue de gran importancia para los viajes posteriores a Orcadas ya que actualizó en cierta medida las cartas elaboradas hasta ese entonces. De los relevamientos realizados por el buque, su comandante consideraba que la caleta Uruguay era el fondeadero más aconsejable para fondear, refugiarse y realizar el desembarco de dotación y equipos ya que se encontraba casi todo el año libre de hielos; la bahía Scotia aún en la época del relevo (enero o febrero) se encontraba con hielo compacto tanto en su interior como en su acceso, dificultando las tareas y constituyéndose en un peligro para la integridad de la nave. De las observaciones realizadas durante la singladura al archipiélago, el comandante recomendaba hacer una derrota directa entre Buenos Aires o Mar del Plata hasta las islas Orcadas ya que con ella (dependiendo siempre de las condiciones imperantes) se podían cortar perpendicularmente a la zona de hielos flotantes.

Para la travesía realizada por el “Primero de Mayo” en 1930 se puso un mayor énfasis en el relevamiento hidrográfico ya que se utilizarían más días para el estudio de la costa y pasos del archipiélago como para realizar observaciones científicas. De acuerdo a los cálculos, si la nave permanecía por espacio de quince días, se podrían destinar al menos cinco para los estudios hidrográficos. Esta campaña, debido a las tareas a realizar tendría una gran importancia para las campañas posteriores a 1940. En enero de 1930 fueron entregadas las instrucciones referidas a las tareas a efectuar en el viaje a Orcadas. Entre ellas se destacaban:

- Efectuar una serie continuada de observaciones horarias de altura de agua.
- Realización de un levantamiento de la bahía Uruguay entre Rumbo y Mabel y la zona norte hasta la isla Montura, a esto debía agregarse sondeos de acuerdo con las variaciones del fondo.
- Tomas fotográficas de las vistas panorámicas indispensables para el levantamiento hidrográfico.
- Extracción y recolección de muestras de agua y fondo.

A lo mencionado se debía agregar un estudio tendiente a determinar si existía en las proximidades del observatorio un terreno apto para la instalación de un aeródromo como así también hallar una zona de agua que favoreciera la utilización de una pista acuática, debiendo poseer una playa de atraque de fondo duro, plano y consistente a fin de poder atracar a hidroaviones que operaran en la zona. A estos estudios debían agregarse las condiciones que favorecieran tanto el acuatizaje, despegue y estiba de las naves, esto es determinar que la zona estuviera cobijada de los vientos del mar como así también no sufriera la presencia de niebla que dificultase las operaciones aéreas.

A los fines de poder cumplir con los requerimientos, el Arsenal Naval Buenos Aires, junto con la Dirección General de Navegación y Comunicaciones instalaron en la nave radiogoniómetro, telémetro, sonda para grandes profundidades y nido de cuervo protegido. Estos elementos fueron de vital ayuda para la navegación ya que proveerían a las embarcaciones menores y al buque mismo una gran ayuda ante la presencia de niebla durante la realización de los levantamientos hidrográficos. El arribo al archipiélago fue bastante difícil debido a la gran cantidad de hielo existente en las inmediaciones de la isla Coronación. Recién a los dos días se pudo comenzar

con las maniobras de desembarco de provisiones, personal y equipos destinados a los estudios en tierra.

Durante las observaciones realizadas por el personal del buque y las del observatorio se registraron diferencias con respecto al criterio, estas diferencias se debían a que el equipo del observatorio estaba bastante obsoleto con respecto al instalado en el buque y a los utilizados por los demás organismos en el continente; otro aspecto observado por el personal del "Primero de Mayo" fue la ubicación de las instalaciones ya que en la zona donde estaban emplazadas permanecían en gran parte del año cubiertas de hielo y nieve, en cambio los islotes cercanos a la isla Powell se hallaban libres de nieve y poseían mejores condiciones topográficas. Las tareas realizadas abarcaron ocho días, pero a pesar de ello, esta campaña fue la primera realizada seriamente y las experiencias recogidas sirvieron para efectuar campañas posteriores con una buena actualización de los conocimientos cartográficos de la zona.

El tiempo de permanencia en Orcadas sirvió para efectuar relevamientos de la bahía Uruguay hasta la isla Montura y reconocer el canal Washington pudiéndose determinar con exactitud la distancia entre los islotes del canal y la bahía Uruguay, tomándose este canal como una alternativa posible ante malas condiciones climáticas. Se pudo determinar la línea de pleamar en las bahías Scotia y Uruguay y se levantaron croquis desde las embarcaciones menores para determinar los accidentes geográficos de las bahías cercanas al observatorio. Gracias a los equipos embarcados para las tareas oceanográficas pudieron extraerse muestras de agua de la superficie y del fondo determinando las temperaturas y densidad del agua a distinta profundidad. Respecto a los trabajos realizados para la instalación de futuro aeródromo, se arribó a la conclusión que no existía en todo el archipiélago una zona apta para la operación de aeronave tanto por la superficie del terreno como por los vientos que predominaban en las islas durante el año. Solamente podrían operar hidroaviones ya que de acuerdo a los vientos predominantes en la zona se podrían utilizar tanto la bahía Scotia como la Uruguay, dependiendo siempre del cuadrante de donde soplaba el viento. En las dos bahías existían playas de pendiente suave para poder sacar el avión a tierra y en el istmo existía lugares adecuados para instalar un hangar.

Como se dijo con anterioridad la importancia de la campaña de 1930 residió en que sus estudios prepararon el campo a las futuras campañas ya que actualizó las

cartas hidrográficas (las existentes hasta ese momento se remontaban a estudios realizados por la "Uruguay" en la década del 10) y mostró las posibilidades de poder operar con hidroaviones para realizar estudios más precisos.

Posterior a su arribo a Buenos Aires la nave fue pasada a situación de medio desarme en Río Santiago, en espera de reparaciones generales para el recambio de sus calderas. Hasta 1940 la nave estuvo en una situación indefinida ya que si bien luego del cambio de calderas efectuado en 1932 fue clasificado dentro de la Armada como "transporte" y cumplió viajes a Ushuaia y puertos del litoral patagónico, en el año 1933 se dispuso que pasar a situación de "desarme total" debido al estado de su casco y máquinas.

El decreto N° 48.840 y la Orden General N° 240/34 dispusieron que el "Primero de Mayo" fuese radiado del servicio. En esta situación permaneció como "pontón" en el Arsenal Río Santiago.

La República Argentina, a fin de mantener su presencia en el continente antártico, siguió prestando apoyo y realizando los relevos al observatorio de las Islas Orcadas utilizando para estas tareas balleneros de la Compañía Argentina de Pesca y el vapor particular "Rata". Hacia la segunda mitad de la década del 30 la Armada Argentina destacó al transporte "Pampa" para sus misiones de relevo y estudios hidrográficos en el archipiélago. Estos viajes, sumados a los estudios realizados por el "Primero de Mayo" permitieron a la República Argentina organizar las campañas antárticas de la década del 40, campañas que por los estudios realizados en tareas científicas y de exploración, cimentaron aún más las pretensiones de soberanía argentina en el continente blanco.

3. SEGUNDA ETAPA ANTÁRTICA DEL TRANSPORTE "PRIMERO DE MAYO"

Hacia la década del 40 la República Argentina llevó a cabo un ambicioso plan de exploración antártica, no sólo realizando navegaciones de reaprovisionamiento y control en las Georgias del Sur e Islas Orcadas, sino explorando las tierras de la península antártica a fin de instalar faros, refugios y establecimientos permanentes.

Debido a las excelentes condiciones marineras del "Primero de Mayo" este buque fue sacado de su condición de "buque radiado" mediante el decreto N° 95.029 del 4 de julio de 1941 y la Orden General 106, incorporándose nuevamente a la Armada

Argentina como “transporte”².

Hacia septiembre de ese año realizó un viaje entre Buenos Aires y Puerto Madryn y el mismo mostró que aún podía ser utilizado para una navegación tan exigente como un viaje hacia la Antártida. Luego de su viaje hasta Madryn, el “Primero de Mayo” fue sometido a una exhaustiva reparación en los arsenales de la Armada Argentina. En dicho mantenimiento se le efectuó un refuerzo interno y externo en su proa, se protegió la hélice; se le hizo una nueva disposición de velas (un foque, trinquetilla, cangrejo de trinquete, un stay de mesana y un cangrejo de mesana); se forraron los tanques de agua y combustible con corcho y chapa, adicionándoles además un serpentín para su calentamiento; se instaló un nido de cuervo protegido; se dispuso una sala de cirugía; se lastró la nave con 160 toneladas de lingotes de hierro; se realizó una recorrida general de la máquina principal, auxiliares y generadores y, tomando en cuenta las sugerencias de la expedición de 1930 acerca de la conveniencia de un relevo aéreo, se instaló un soporte para llevar un avión “Sterman” perteneciente a la Escuadrilla Aeronaval N° 1 y una pluma para izarlo y arriarlo. Se embarcaron materiales para campamentos en tierra, trineos, explosivos y elementos de voladura y juegos de esquí, asimismo y previendo una eventual avería o aprisionamientos por los hielos que produjeran un daño tal que provocara el abandono de la nave, se embarcaron elementos necesarios para construir un refugio en tierra a la espera de pasar una invernada y el arribo de una nave de rescate. Algunos de los elementos fueron maderas, hierros y elementos para armar una casa, con doble forro, cielo raso, aislación y techo a dos aguas; una cocina a carbón, dos estufas a diesel oíl, catres de campaña, picos, hachas; artículos sanitarios (se incorporaron píldoras vitamínicas para evitar la aparición de casos de escorbuto) y para higiene. A diferencia de las campañas anteriores y gracias a la experiencia recogida, se mejoró y aumentó el vestuario, incorporándose nuevos trajes impermeables que permitirían poder trabajar tanto en la cubierta del buque como en tierra sin mojarse. A fin de lograr una alimentación equilibrada, en esta campaña se optó por embarcar una gran cantidad de víveres envasados y en una cantidad tal que pudieran alcanzar por un año aproximadamente, agregando en las comidas con animales, peces y huevos que se hallaran en la región. Por todos los recaudos y estudios realizados en la planificación del viaje, puede decirse que la campaña de 1942 realizada por el “Primero de Mayo” fue la primera campaña seria y ambiciosa para explorar aún más el sector antártico en donde la República

Argentina reclamaba soberanía.

El 16 de enero de 1942, al mando del capitán de fragata Alberto Oddera, la nave zarpó de Buenos Aires, haciendo escala en la Base Naval Puerto Belgrano y arribando al puerto de Ushuaia el 25 de enero. Allí transbordó a los relevos y carga del observatorio de Orcadas al ballenero "Días". En esta oportunidad la nave llevaba a bordo a un grupo de naturalistas argentinos para la realización de estudios científicos y recolección de especímenes y rocas antárticas, ellos fueron los profesores Gneri, Motti, López y Nani.

Alistado y reabastecido de agua dulce y combustible, el "Primero de Mayo" zarpó rumbo a la isla Decepción y navegando con velas arribó el 6 de febrero. Mientras la nave permaneció en Decepción se preparó el avión Stearman que realizaría el 7 de febrero de 1942 primer vuelo argentino sobre la Antártida al mando del teniente de navío Lanusse. En esta travesía se fotografió la isla Decepción en su totalidad y en detalle las zonas de Rada Buen Tiempo y caleta Péndulo. En posteriores vuelos se reconoció el archipiélago Melchior, Islas Argentinas, el estrecho de Gerlache y la isla Brabante. Durante esta campaña se totalizaron un total de 30 horas de vuelo en tierras antárticas y a su regreso a Buenos Aires la aeronave se estrelló falleciendo el teniente de fragata Eduardo Lanusse y su mecánico, el cabo principal aeronáutico Erik Blomquist.

El 8 de febrero de 1942 se tomó posesión formal del sector antártico argentino, izándose el pabellón argentino en el mástil de la abandonada factoría y leyéndose el acta de afirmación de la soberanía argentina en las islas. En este acto se fijó una placa de bronce en el pie del mástil y el comandante del "Primero de Mayo" depositó un cilindro de bronce con el acta de soberanía.

A los pocos días el "Primero de Mayo" se dirigió hacia Melchior y las Islas Argentinas. En un primer intento se trató de desembarcar en estas islas, pero el estado de hielo impidió el desembarco; por este motivo la nave retornó a Melchior, fondeando en Puerto Foster y aprovechando la ocasión para estudiar el fondeadero, a fin de establecer un lugar seguro para posteriores navegaciones. Luego de dos días el "Primero de Mayo" puso rumbo nuevamente hacia las Islas Argentinas, donde un grupo desembarcó y estableció allí un depósito-refugio con víveres. En este archipiélago se afirmó el pabellón en la isla Winter: "... a 14:40 buque al garete, regresó lancha embarcando al Sr. 2do. Comandante y oficiales para ir a Islas

Argentinas. Se afirmó el pabellón en la Isla Winter dejándose una chapa de bronce y un tubo con el acta...³.

Regresada la nave a Melchior se procedió a la instalación del primer faro argentino en esas latitudes. La isla elegida fue la isla Lambda, ubicada a 64° 17' 9" S y 62° 58' 3" O y el faro fue ubicado a 25 metros de altura sobre el nivel del mar teniendo un alcance de 14 millas. Poseía un sistema de iluminación automática con autonomía de un año, dando un destello cada 8 segundos y fue habilitado el día 1° de marzo.

Luego de todas las tareas realizadas en la Antártida, y después de soportar un temporal en el pasaje Drake, el "Primero de Mayo" retornó a Buenos Aires el 22 de marzo, habiendo permanecido en campaña durante 65 días y navegado 4.900 millas.

Los muy buenos resultados obtenidos en esta campaña sirvieron para que el buque fuera designado para realizar la campaña antártica de 1943. Como en la campaña anterior, la nave fue reacondicionada para soportar la dureza del clima antártico tomando también la experiencia surgida en su anterior viaje. Dentro del equipo, se agregó una casilla de mayores dimensiones.

En esta campaña el "Primero de Mayo" debería completar los estudios sin finalizar de la campaña anterior, recambiar los botellones del faro "Primero de Mayo", realizar investigaciones geofísicas, investigar la fauna ictícola de la región, investigar las condiciones meteorológicas de las regiones visitadas.

El 4 de febrero de 1943 la nave zarpó desde Buenos Aires al mando del capitán de fragata Harriague rumbo a Melchior, previa escala en Ushuaia donde se reaprovisionó de agua y combustible. El personal científico destacado fue: geólogo Pascual Sgroso de la Dirección de fabricaciones Militares, Carlos Pascale y Carlos Martinoli del Servicio Meteorológico Nacional y el profesor Francisco Gneri.

A su llegada a Melchior se retomaron los trabajos hidrográficos pendientes de la campaña anterior y el avion piloteado por el alférez Beláustegui tomó fotografías del estrecho de Bismark. El 3 de marzo el "Primero de Mayo" zarpó de su fondeadero en Melchior y se dirigió hacia la bahía Margarita, cruzando el círculo polar antártico el 4 de marzo de 1943 y estableciendo un hito dentro de la historia antártica argentina al ser el primer buque de la Armada nacional que lo cruzó "... a 13:05 hrs. se cruzó el Círculo Polar Antártico en longitud 70° 20' 0" W"⁴.

Luego de encontrar condiciones propicias para la navegación, personal de la nave desembarcó en el islote Stonington, lugar donde el almirante Byrd había invernado en 1939/1941. Las instalaciones se hallaban abandonadas, pero el jefe de estas instalaciones (denominadas Base del Este) había dejado un mensaje solicitando que quien arribara a dicha estación devolviera al gobierno de los Estados Unidos los elementos científicos y archivos de los estudios realizados. La base había sido evacuada por transporte aéreo distante a 200 km debido a la inclemencia del clima que hacía imposible su rescate por mar ya que en esos momentos la extensión del campo de hielo llegaba a varios kilómetros del islote. Los elementos "... a 11:00 se depositó al pie de la baliza el acta de posesión de estas tierras antárticas"⁵.

Con este acto realizado el 7 de marzo de 1943, la República Argentina reafirmaba sus derechos sobre el sector, esta vez en la península Antártica. Culminada esta singladura hacia la bahía Margarita, el "Primero de Mayo" zarpó nuevamente hacia Melchior para completar sus levantamientos y estudios hidrográficos, regresando a Buenos Aires a principios de marzo, previa escala en el puerto de Ushuaia.

De esta forma, el "Primero de Mayo" terminó su periplo antártico, realizando varias campañas que fueron la piedra fundamental para los posteriores emprendimientos antárticos realizados por naves de la Armada Argentina, importantes para las pretensiones de soberanía en el continente antártico.

4. SU ÚLTIMA SINGLADURA

Luego de la campaña antártica de 1943, la nave fue afectada al servicio de transportes de la costa sur, realizando viajes entre Buenos Aires y Ushuaia, con escalas en la Base Naval Puerto Belgrano, Río Gallegos, San Julián, Madryn y otros puntos de la costa patagónica.

En 1945, al mando del teniente Rey, un fuerte temporal a la altura de Monte Hermoso lo arrojó contra la costa, ordenándose de inmediato el abandono del buque. En este siniestro perdieron la vida el cabo 1º Capello y los marineros Borelli y Vergesio. Debido al azote del mar la nave quedó reducida solamente al casco y sus máquinas en estado irreparable. El personal de salvamento de la Base Naval Puerto Belgrano logró reflotarlo y fue conducido posteriormente a la Base Naval en espera de una resolución.

El decreto N° 12.528 del 30 de septiembre de 1946 (O.G. N° 8/47) determina que se lo "... Buenos Aires, 30 de septiembre de 1946. Decreto N° 12.528/46 Visto lo informado por el Departamento de Marina en el expediente 2-M 1047, P.R. de 1945. EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA, Decreta: Art. 1. Rádiese del servicio al transporte "Primero de Mayo"; Art. 2. Autorízase al Departamento de Marina a vender o utilizar el mencionado buque, en la forma que mejor convenga a los intereses del Estado; Art. 3. Comuníquese, publíquese y oportunamente archívese en la Dirección General del Material. PERÓN - F. Anadón"⁶.

En el año 1947 el "Primero de Mayo" fue vendido como chatarra, de esta manera llegó a su fin la vida de este buque pionero en la exploración antártica que había cimentado los posteriores estudios realizados por las naves de la Armada Argentina en el sector antártico donde el país reclamaba su soberanía.

5. CONCLUSIÓN

Desde principios del siglo XX la República Argentina había mostrado su preocupación y pretensiones sobre el sector antártico. La única herramienta para afianzar su presencia era erigir instalaciones u observatorios y realizar estudios hidrográficos que brindaran seguridad a los navegantes, tanto propios como extranjeros. A lo largo de las primeras décadas fueron utilizadas en los estudios hidrográficos la veterana corbeta "Uruguay" y otras naves, pero a partir de 1925 se decidió encarar en forma más seria el estudio de la región. Para estas actividades fue designado el transporte "Primero de Mayo", nave que a pesar de su veteranía cumplió con sus misiones en el continente blanco. Este buque marcó grandes momentos dentro de la historia antártica argentina: transportó el equipo de radio que posibilitó la primera transmisión desde la Antártida, realizó los estudios tendientes a preparar las futuras operaciones aéreas, actualizó las cartas que tenían casi 25 años de antigüedad, llevó el avión que realizó el primer vuelo antártico argentino y fue el primer buque de la Armada Argentina que cruzó el círculo Polar Antártico. Gracias al trabajo realizado en sus campañas de 1942 y 1943 se pudo confeccionar una completa carta de navegación de los archipiélagos visitados por este transporte, carta que ayudó a los navegantes que recorrían la zona. Todo ello lleva a considerar al "Primero de Mayo" como una nave que abrió aún más la puerta del continente blanco para las posteriores exploraciones argentinas, pudiendo el país de esta manera afianzar las pretensiones de soberanía sobre su sector.

BIBLIOGRAFÍA

- Arguindeguy, Pablo. *Apuntes sobre buques de la Armada Argentina* (Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires, 1972).
- Arguindeguy, Pablo. *Historia de la Aviación Naval Argentina* Tomo II (Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires, 1980).
- Centro Naval. *Boletín del Centro Naval* Tomo LXI n° 559 (Marzo-Abril, 1943).
- Departamento de Estudios Históricos Navales. *Historia Marítima Argentina*. Tomo IX: Destéfani, Laurio "La Armada Argentina, 1923-1950"; Destéfani, Laurio "La Antártida Argentina, 1900-1950" (Departamento de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Buenos Aires, 1991).
- Fitte, Ernesto. *La disputa con Gran Bretaña por las islas del Atlántico Sur* (Buenos Aires: EMECÉ Editores, 1960).
- Pierrou, Enrique Jorge. *90 años de labor de la Armada Argentina en la Antártida* (Armada Argentina, Servicio de Hidrografía Naval, Buenos Aires, 1975).
- Pierrou, Enrique Jorge. *La Armada Argentina en la Antártida. 1939-1959* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1981).

FUENTES DOCUMENTALES

Departamento de Estudios Históricos Navales:

Archivo Orcadas.

Archivo de investigaciones "Antártida Argentina" cajas 1 y 2.

"Memorias del Ministerio de Marina" (1925 a 1943).

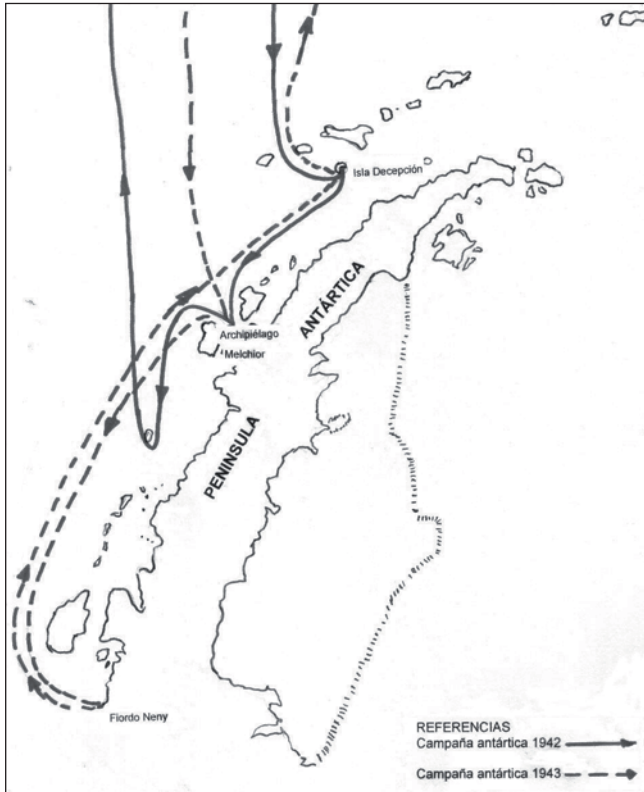
Ordenes Generales del Ministerio de Marina" Años 1925 a 1943.

Archivo General de la Armada:

Libros de navegación del Transporte A.R.A "Primero de Mayo"

ANEXO

CAMPAÑAS ANTÁRTICAS DEL TRANSPORTE 1° DE MAYO 1942 Y 1943



NOTAS

- ¹ Departamento de Estudios Históricos Navales. Archivo "Orcadas". Caja N° 1. Copia expediente N° 6-A-143/929.
- ² Departamento de Estudios Históricos Navales. "Buenos Aires, 4 de Julio de 1941. Decreto N° 95.029.... Art. 1. Incorporase al servicio de la Armada al Transporte "1° de Mayo", el cual dependerá de la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina. Art. 2. Los gastos

que demande su alistamiento y sueldos del personal designado para tripularlo, quedarán comprendidos en las disposiciones del Superior Decreto N° 92.459 relativo a habilitaciones. Art. 3. Comuníquese, publíquese, etc. CASTILLO - M. Fincati”

- 3 Archivo General de la Armada. Libro de navegación del Transporte A.R.A. “Primero de Mayo”: 24 de febrero de 1943. Singladura 2. Pto.Lockroy a bahía Margarita que la utilizada en la campaña anterior, esta con capacidad para 75 hombres, además se habían estibado en la bodega del “Primero de Mayo” una mayor cantidad de combustible y 45 toneladas de víveres.
- 4 Archivo General de la Armada. Libro de navegación del Transporte A.R.A. “Primero de Mayo”: 4 de marzo de 1943. Singladura 2. Pto.Lockroy a bahía Margarita abandonados fueron embarcados a bordo del “Primero de Mayo” utilizándose en esta tarea la lancha diesel, un chatón y un chinchorro. Lo embarcado a bordo del transporte fue devuelto posteriormente a los EE.UU. En la costa cercana al fiordo Nery se instaló una baliza que fue bautizada con el nombre “teniente Lanusse”, en honor del piloto argentino que realizó el primer vuelo antártico argentino. También se depositó un cilindro de bronce con el acta de afirmación de soberanía similar al depositado en Decepción en la campaña anterior.
- 5 Archivo General de la Armada. Libro de navegación del Transporte A.R.A. “Primero de Mayo”: 7 de marzo de 1943. Singladura 2 de ría Nery (bahía Margarita) a Decepción radie.
- 6 Departamento de Estudios Históricos Navales Órdenes Generales del Ministerio de Marina año 1947. Orden General N° 8.

LA COMUNIDAD CIENTÍFICA
INTERNACIONAL Y EL CONOCIMIENTO
DEL CONTINENTE ANTÁRTICO:
APORTES DE ESTADOS UNIDOS Y
CHILE, 1920-1940

Pablo Mancilla González¹
Chile

Desde el fin de la Primera Guerra Mundial, las ciencias geográficas se consagraron en todos los niveles como una disciplina firmemente establecida en los principales países del mundo desarrollado, en sus sociedades científicas y hombres de ciencia, que retomaron los trabajos destinados a expandir los estudios sobre las influencias mutuamente ejercidas entre el hombre y su medio natural, especialmente en las zonas más apartadas y desconocidas.² Este nuevo impulso, promovido en ocasiones por exploradores que se debatían entre la búsqueda del prestigio y de gobiernos que buscaban nuevas áreas para la extracción de materias primas, y a pesar de la crisis económica de fines de los años de 1920', se caracterizó por la creación de una institucionalidad científica internacional que convocó, para el caso de la Antártica, a distintos actores para aumentar la colaboración, la interdisciplinariedad y el intercambio de informaciones a través de congresos y publicaciones especializadas; además de promocionar insistentemente la introducción de nuevas tecnologías en las exploraciones marítimas, terrestres y aéreas, lo cual logró su máxima expresión en el Segundo Año Polar Internacional de 1932-1933, el que concluyó con la creación de una más precisa cartografía y topografía de los mares, costas e islas antárticas y en una nueva oleada de tentativas para hacer expediciones transantárticas³.

Los que más avanzaron en esta materia, fueron los hombres de ciencia de Gran Bretaña, Francia, Alemania y, especialmente, Estados Unidos, que con el apoyo de sus gobiernos y algunas instituciones científicas como la American Geographical Society, la American Philosophical Society y el Smithsonian Institute, fomentaron y financiaron las expediciones antárticas, cuyos resultados, dados a conocer en publicaciones es-

pecializadas de amplia difusión⁴, familiarizaron al continente en la opinión pública. Lo anterior tuvo un importante impacto al generar ignorados incentivos en los exploradores, quienes trataron con mayor ahínco de determinar en beneficio de sus Estados los verdaderos potenciales económicos, políticos y estratégicos de la Antártica. Es así que, una vez finalizado el Segundo Año Polar Internacional, promovieron en sus respectivos países, la creación y promoción de políticas de Estado, que más que ayudar a promover una mayor colaboración en el desarrollo de las ciencias antárticas, condujeron a una verdadera carrera por lograr incorporar a través de la reclamación y delimitación parte del continente con miras a su futura explotación.

1. LA UNIÓN GEOGRÁFICA INTERNACIONAL, EL INCENTIVO A LAS EXPLORACIONES ANTÁRTICAS Y EL SEGUNDO AÑO POLAR INTERNACIONAL, 1922-1933

El notable interés por el conocimiento de la Antártica, llevó al británico Ernest Shackleton a embarcarse nuevamente en dirección al continente, en 1922⁵. El proyecto, financiado en parte por el gobierno, la Royal Geographical Society y algunos privados, tuvo por objetivo investigar las condiciones de explotabilidad de los yacimientos minerales y reconocer las costas de la Tierra de la Reina Victoria⁶. Lo anterior fue conocido por la Legación de Chile en Londres, que ofreció otorgar todas las ayudas posibles al explorador. Lamentablemente, un mes después de partir desde Londres, el británico falleció en las islas Georgias del Sur, siendo desde ese momento la expedición capitaneada por Frank Wilds, quien se dirigió al Mar de Weddell para recolectar datos científicos.⁷

Ese mismo año, se reunió en Bruselas la Asamblea General del Consejo Internacional de Investigación, que con el auspicio de Bélgica, España, Francia, Italia, Japón, Portugal y Gran Bretaña, creó la más importante de las sociedades geográficas a nivel mundial: la Unión Geográfica Internacional (UGI). Ésta desde sus inicios incentivó y financió comisiones, grupos de trabajo y organizó cada cuatro años, congresos de la especialidad, englobando a los principales países y centros de investigaciones geográficas. Además, debemos señalar que como antecedente inmediato de la UGI se encuentran los Congresos Internacionales de Geografía, que desde el primero reunido en Amberes en 1871, había llamado regularmente a incentivar los trabajos en el continente antártico⁸.

Los años inmediatamente posteriores hasta los inicios de la década de 1930, se caracterizaron por una fuerte disminución de las actividades antárticas como consecuencia de la crisis económica mundial; no obstante, algunos gobiernos, instituciones científicas

ficas y exploradores, no se desmotivaron y siguieron viendo al continente como una zona económica, estratégica y científicamente atractiva para el futuro, solicitando recursos a empresas e inversionistas privados con el fin de financiar y equipar con nuevas tecnologías las expediciones que se concentrarían desde ahora en las costas ubicadas entre el Mar de Bellingshausen y Mar de Ross y el Mar de Weddell y la Tierra de Guillermo II. Es así, que el primero en partir al territorio polar fue el noruego Lars Christensen⁹ que estudió las posibilidades que ofrecía la explotación de cetáceos y realizó un acto de toma de posesión de la isla Bouvet¹⁰, de la cual elaboró mapas y cartas, y recopiló observaciones meteorológicas, geológicas, biológicas y zoológicas¹¹; siendo secundado por los viajes del británico Stanley Kemp y el noruego Olaf Olstad, que ejecutaron trabajos oceanográficos, biológicos y geológicos en los archipiélagos Shetland del Sur y Palmer¹².

En 1928, George Hubert Wilkins, explorador con gran experiencia ártica, se dirigió al antártico al mando de una expedición conjunta entre Estados Unidos y Gran Bretaña¹³ con el objetivo de realizar la primera exploración aérea en el continente¹⁴.

El australiano, después de realizar escalas en Montevideo e islas Malvinas, instaló su base de operaciones en bahía Balleneros, isla Decepción,¹⁵ de donde emprendió los primeros vuelos entre la mencionada isla, la península antártica y el Mar de Weddell.¹⁶ Como resultado de sus observaciones, elaboró una tesis que señalaba que la península antártica no era parte del continente, sino que correspondía a un gran archipiélago¹⁷. Esta teoría fue refutada posteriormente por el inglés John Rymill, quien entre los años 1934 y 1937¹⁸ ejecutó exploraciones por aire y tierra en el mismo sector¹⁹. En la temporada 1929-1930, Wilkins regresó a la isla Decepción, realizando otros vuelos que le valieron elogios de la Royal Geographical Society y la American Geographical Society²⁰.

Una cuarta expedición, la más importante de estos años de crisis económica por los logros alcanzados, fue la estadounidense de Richard Evelyn Byrd, quien motivado por los avances científicos y tecnológicos y por el afán de sumar a su país en los descubrimientos geográficos, coordinó con aportes públicos y privados una flotilla compuesta por el *City of New York*, el *Eleanor Bolling* y el *C. A. Tarsen*²¹. Su objetivo era explorar las costas e interior del territorio comprendido entre el Mar de Bellingshausen y el Mar de Ross con el apoyo de un completo equipamiento técnico y mecánico. Desde la Bahía de las Ballenas exploró la Barrera de Ross en busca de un lugar apto para la instalación de una base que denominó *Little America*, que contó con las mejores condiciones para la permanencia de los hombres en esas latitudes, es decir, hubo un notable mejora-

miento de la habitabilidad y comodidad al estar la base dotada de dormitorios, comedores, gimnasio, herrería, oficinas de administración, cocheras y hangares.²² Entre las acciones realizadas por Byrd podemos destacar la exploración de la Tierra Marie Byrd, del Monte Rockefeller²³ y las investigaciones geológicas y glaciológicas desarrolladas por Laurence M. Gould y Paul Siple; sin embargo, lo que más sobresalió fue el primer reconocimiento aéreo del Polo Sur, en un viaje que duró diez horas en noviembre de 1929²⁴ y la incorporación a las actividades polares de los aeroplanos²⁵, tractores a cadena, trineos a motor, automóviles, casas desmontables, radios de gran alcance, perros y otros elementos²⁶.

Los significativos avances en las técnicas e instrumentales científicos y el mayor volumen de informaciones y estudios sobre la composición y condiciones de la atmósfera y la ionósfera a nivel mundial y, en particular, de los polos, fueron un estimulante para que las comunidades científicas y hombres de ciencia, como el Dr. Johannes Georgi, del Instituto Marítimo de Hamburgo, plantearan la necesidad de ejecutar un Segundo Año Polar Internacional para retomar el camino de la colaboración científica.²⁷ La iniciativa fue presentada al Comité Meteorológico Internacional en la Conferencia Internacional de Meteorología de Copenhague de 1929, que la derivó para su estudio a la Comisión Meteorológica Polar. Esta última, con el apoyo de la Unión Geográfica Internacional y la Unión Internacional de Geodesia, entre otras, crearon un comité especial que organizó y celebró la primera reunión de la Comisión del Año Polar Internacional en Leningrado en agosto de 1930, donde asistieron delegados de Alemania, Argentina, Australia, Austria, Brasil, Bulgaria, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, España, Estonia, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Guatemala, Hungría, Islandia, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Suiza y Unión Soviética, que aprobaron un plan preliminar de distribución de bases de observación en distintas zonas del planeta.²⁸

Posteriormente, en septiembre de 1931, se realizó una segunda reunión en Innsbruck –Austria– con asistencia de 46 países, donde se formularon los principales objetivos a desarrollar durante el Año Polar Internacional, entre los que destacaron: elaboración de cartas del tiempo, a nivel del mar, en las regiones polares; investigación de la circulación atmosférica entre regiones polares y las bajas latitudes; estudiar las altas atmósferas en las regiones polares; además de lograr una mayor comprensión de las características geofísicas de la Tierra y de los fenómenos generados por el magnetismo terrestre, auroras, ionización y radiocomunicaciones en la aviación y navegación.

Finalmente, con la participación de 40 países, se ejecutó el Segundo Año Polar Inter-

nacional entre agosto de 1932 y agosto de 1933, período en que se registraron sincronizadamente en ambos polos, observaciones en días que denominaron de “primera magnitud” y de “segundo orden”; no obstante, a pesar de lo importante de la información recopilada, el Presidente de la Organización del Año Polar, el doctor danés La Cour, al exponer los resultados alcanzados ante la Asamblea del Consejo Internacional de Uniones Científicas de 1934²⁹, señaló que estos habían sido de tal magnitud que no se habían logrado incorporar con la debida rapidez a las nociones teóricas, haciéndose sumamente difícil hacer las interpretaciones del material reunido; por lo tanto, se tuvo que esperar hasta la celebración del Año Geofísico Internacional de 1957-1958 para que todos los problemas planteados por la comunidad científica, comenzaran a tener respuesta.

2. ESTADOS UNIDOS Y LA MECANIZACIÓN DE LAS EXPEDICIONES ANTÁRTICAS, 1933-1940

Una vez dadas a conocer las conclusiones alcanzadas en el Año Polar Internacional y en parte aplacada la crisis que afectó a la economía mundial a fines de la década de 1920, se siguieron enviando constantemente expediciones al continente antártico con fines políticos, económicos y científicos, las que se caracterizaron por los abundantes recursos financieros y tecnológicos que facilitaron los gobiernos e instituciones científicas; por prolongarse por largos períodos de tiempo; por sus estudios basados en la interdisciplinariedad y por ser sus resultados ampliamente difundidos en los medios de comunicación y en revistas y libros especializados, que hicieron más abundante el caudal de conocimientos de los hombres de ciencia y de la opinión pública. No obstante, se aprecia durante estos años una disminución en la colaboración científica internacional, causada por los nuevos intereses territoriales que comenzaron a evidenciar los distintos Estados interesados en el continente antártico, situación que se prolongara hasta la celebración del Año Geofísico Internacional de 1957-1958.

En estos años, la primera expedición en partir al continente antártico, fue nuevamente una organizada por Richard E. Byrd que se extendió entre 1933 y 1935, que incluyó tres aviones, un helicóptero, tractores y un radio transmisor que permitió estar en constante contacto con Nueva York.³⁰ En esta oportunidad, el estadounidense privilegió las investigaciones meteorológicas, geológicas, magnéticas, biológicas, botánicas y bacteriológicas en la costa del Mar de Ross, Tierras de la Reina Maud y de Marie Byrd³¹.

Además, se debe destacar que arriesgando su vida invernaó sólo en una cabaña instalada en Bahía de las Ballenas, a 180 km. de *Little America*, logrando obtener importantes datos científicos; reconocer más de 50.000 millas cuadradas de tierras inexploradas y realizar estudios sobre los hielos, el casco antártico y la fauna y demostrar, a través de varios viajes por tierra y aire, que la Tierra de Marie Byrd era continental, concluyendo que no existía ningún paso que uniera el Mar de Weddell y el Mar de Ross.³²

Paralelamente a los trabajos de Byrd, emprendió rumbo al continente antártico el estadounidense Lincoln Ellsworth, que viajó con el objetivo de atravesarlo por aire en un trayecto que comprendía el Mar de Ross - Polo Sur - Mar de Weddell³³; sin embargo, las malas condiciones climatológicas; una serie de desperfectos en el aparato que ocupaba y errores en las cartas de navegación, hicieron que el proyecto no se concretara³⁴. Un año después, en noviembre de 1934, Ellsworth logró en parte su objetivo al partir de la isla Dundee y llegar después de varias detenciones hasta la Bahía de las Ballenas³⁵. Cabe destacar que entre los descubrimientos realizados por el estadounidense, se encuentran los primeros avistamientos de las cordilleras Eternidad y Centinela, hoy conocidas como montes Ellsworth y un vuelo efectuado desde isla Decepción a *Little America*.

El peligro de una confrontación mundial incrementó el interés por la Antártica de Estados Unidos, especialmente cuando la expedición alemana de Alfred Ritscher en 1938, con dos aviones *Dormier Wall*, sobrevoló y realizó investigaciones meteorológicas, oceanográficas y geofísicas en la Tierra de la Reina Maud.³⁶ Se temía que Alemania instalase bases para submarinos en el Mar de Drake y controlase el tráfico entre el Pacífico y el Atlántico. El peligro parecía mayor, ya que durante la temporada 1938-1939, Alemania había reclamado el territorio comprendido entre el 140° longitud oeste y 20° longitud este, que denominaron Nueva Schwabenlandia, basando sus títulos en las exploraciones de Dallman, Drygalsky y Ritscher³⁷; no obstante, a causa de su derrota en la Segunda Guerra Mundial, dichas pretensiones no prosperaron.³⁸

Podemos suponer que la acción alemana hizo que Franklin D. Roosevelt y la Sección Antártica dependiente del Departamento de Estado, aceleraran los preparativos para una tercera expedición de Richard Byrd, que finalmente se realizó entre 1939-1941³⁹ con dos misiones: habitar *Little America* y construir una nueva base en la Bahía Margarita, a la que se le denominó *Base del Este*, tareas que asignó a Paul Siple y Richard Black, respectivamente⁴⁰. En este viaje participaron Federico Bonert Holtzapfel y Exequiel Rodríguez Salazar, oficiales de la Armada de Chile, cuyos trabajos trataremos

en páginas posteriores. En los hidroaviones *Barkley-Grow* sobrevolaron y definieron la línea costera entre *Little America* y la península antártica, tarea considerada fundamental para ejercer soberanía frente a posibles futuras reclamaciones territoriales en dicha zona⁴¹. En tres meses cartografiaron cerca de 900 millas de costas; recorrieron 150.000 millas cuadradas de tierras inexploradas; descubrieron catorce islas, seis cadenas de montañas, dos grandes penínsulas e innumerables bahías y caletas; llegaron a 180 millas del Polo Sur Magnético y construyeron la *Base del Este*⁴². Por el inicio de la Segunda Guerra Mundial, entre febrero y marzo de 1941, se suspendieron los trabajos científicos y se evacuaron ambas bases.

Cabe destacar, que uno de los más importantes logros alcanzados por el estadounidense, fue el descubrimiento de grandes yacimientos de minerales de carbón y petróleo, considerados fundamentales para el futuro desarrollo de las naciones del mundo; no obstante, estaba muy claro que esos recursos no podrían ser explotados de forma inmediata ni en el futuro cercano por la falta de tecnologías.⁴³

En los años posteriores hasta 1946, el continente antártico siguió siendo un tema de atención para los gobiernos y comunidades científicas internacionales, a las que se sumaron centros de estudios como el Scott Research Institute en Gran Bretaña y la Sociedad Norteamericana de Estudios Polares, que contaron con elevados recursos humanos, materiales y económicos, muchos de ellos dependientes directamente de gobiernos y universidades, los cuales con notable esfuerzo fortalecieron y profundizaron las ciencias antárticas y contribuyeron a desentrañar sus misterios.⁴⁴

No obstante, el período que comprende los años inmediatamente posteriores a la Segunda Guerra Mundial hasta la celebración del Año Geofísico Internacional de 1957-1958, se caracterizó por una disminución de la colaboración científica internacional y el aumento de las controversias diplomáticas entre los países que habían delimitado o reclamado sectores en el continente antártico. Situación que cambiará desde el evento científico mundial anteriormente señalado, donde nuevamente se volverá a la colaboración entre los países; al intercambio de personales militares y científicos para profundizar los estudios interdisciplinarios; la aplicación de nuevas tecnologías en los sistemas de comunicación de larga distancia; la creación de maquinarias aéreas, terrestres y marítimas resistentes a las inclemencias del clima antártico y equipadas con avanzados dispositivos para la adquisición de datos y observaciones de las costas y el interior del antártico; y la permanencia por largos lapsos de tiempo de abundantes contingentes de hombres de ciencia y fuerzas militares en bases totalmente habitables. Ayudando

todo lo anterior, a que el Polo Sur, desde entonces, estuviera al alcance y dominio del hombre.

3. MOTIVACIONES INTERNACIONALES Y COMPLEJIDADES INSTITUCIONALES EN EL CONOCIMIENTO ANTÁRTICO CHILENO, 1920-1940

En los inicios del siglo XX, las potencias antárticas europeas y Estados Unidos, revitalizaron su visión sobre el continente antártico y sus mares adyacentes, gracias a un sinnúmero de investigaciones que lograron determinar la existencia de grandes riquezas marítimas y abundantes yacimientos minerales, provocando un acrecentamiento de las motivaciones por querer aumentar y precisar su conocimiento y así iniciar su explotación; no obstante, a mediados de la década de 1910, esta situación cambió por una serie de hechos a nivel mundial, entre los que destacaron: las hostilidades entre los países de Europa, que culminaron con los enfrentamientos de las dos guerras mundiales y la crisis económica que afectó a gran parte del globo, a fines de 1929. Lo anterior, hará que el envío de expediciones antárticas se caracterice por la discontinuidad y con objetivos que muchas veces sobrepasaron lo meramente económico-científico, para convertirse en viajes que buscaban consolidar posibles pretensiones territoriales, lo que trajo aparejado una serie de roces diplomáticos.

A nivel nacional, el fracaso de la cuarta tentativa por enviar una expedición a la Antártica a causa del terremoto de 1906, no significó, en los años inmediatamente posteriores, la existencia de un desánimo entre los hombres de ciencia que habían evidenciado motivaciones por asentar la soberanía sobre parte del continente antártico. Es así, que muchos de ellos y las instituciones que los albergaban, se comenzaron a unir a comunidades internacionales de iguales características, generando un aumento de la participación en los encuentros científicos mundiales, lo que generó mayores contactos con hombres de ciencia extranjeros y en la colaboración con exploradores antárticos; además de profundizar el intercambio de publicaciones que aportaban importantísimos datos sobre el área.

Durante las décadas de 1920 y 1930, el panorama cambió radicalmente, a raíz de la desaparición de las personalidades tanto chilenas como foráneas que, desde mediados del siglo XIX, habían iniciado el proceso de acrecentar las motivaciones por el conocimiento y divulgación de los potenciales de la Antártica, que se unió al inicio de las reestructuraciones internas y replanteamientos de los intereses de las comunidades

científicas nacionales y la disminución de los contactos internacionales.

Junto con lo anterior, las discontinuidades y cambios de enfoque de las revistas científicas chilenas, también serán un obstáculo para la publicación de artículos relacionados con la Antártica, aún cuando siguieron llegando las extranjeras. A pesar del contexto descrito, este período que se extiende desde el fracasado envío de un buque de la Armada de Chile a la Antártica, en 1906, hasta la promulgación del Decreto Supremo n° 1.747 que delimitó el Territorio Antártico Chileno, tuvo un hecho de gran importancia, que fue el inicio de la lenta incorporación de nuevas instituciones nacionales al quehacer científico y a la promoción del conocimiento austral-antártico, entre ellas, el Servicio Sismológico de Chile, la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, la Oficina Meteorológica de Chile y el Comité Nacional de Geografía, Geodesia y Geofísica, que conjuntamente con los tradicionales centros del siglo XIX y a los nuevos hombres de pensamiento renovado y amplia visión, como Ramón Cañas Montalva, iniciarán desde fines de los años de 1930, un gran esfuerzo que desembocó en una mayor colaboración con los gobiernos, centros científicos y hombres de ciencia extranjeros, significando un gran salto en el conocimiento geográfico y un repotenciamiento de las apreciaciones sobre las posibilidades económicas y científicas de la Antártica para el desarrollo del país, dando sólidas bases a los derechos de soberanía que se expresaron desde 1946, en la ocupación efectiva y la creación de una conciencia antártica nacional.

3.1. EL DESAFÍO DEL SEGUNDO AÑO POLAR INTERNACIONAL: APORTES DEL GENERAL DE EJÉRCITO DON RAMÓN CAÑAS MONTALVA, 1920-1940

Después de la hazaña del piloto Pardo Villalón, el tema del conocimiento antártico, prácticamente desapareció de las prioridades de las instituciones de gobierno y de la comunidad científica del país, como asimismo, de las publicaciones de carácter científico, como el *Anuario Hidrográfico* y las *Actes de la Société Scientifique du Chili*, que durante estos años perderán total periodicidad; sin embargo, desde principios de la década de 1930, se produce un repotenciamiento de estos intereses gracias a las invitaciones que recibió Chile para participar en el Segundo Año Polar Internacional de 1932-1933 y de Estados Unidos, para que personal de la Armada de Chile se embarcara en las expediciones que proyectaba enviar al continente antártico, sumándose la aparición de Ramón Cañas Montalva como nuevo promotor del conocimiento antártico chileno y uno de los gestores de la creación del Comité Nacional de Geografía, Geo-

desia y Geofísica, que vino a reaglutinar bajo un único proyecto a las instituciones y hombres de ciencia chilenos.

Hacia fines de las década de 1920, una de las áreas del conocimiento nacional que más urgente necesitó una revitalización fue la meteorología, en tal sentido, gracias a los impulsos emanados de la Oficina Hidrográfica, el Presidente Carlos Ibáñez del Campo decidió crear el Servicio Meteorológico con dependencia de la Dirección del Territorio Marítimo,⁴⁵ con las siguientes funciones: servicio de previsión del tiempo para uso del comercio marítimo, buques y aeronaves de la Armada y Marina Mercante, Gobernaciones Marítimas y territorio agrícola de la costa; desarrollar estudios e investigaciones de los métodos científicos que permitieran una más exacta previsión del tiempo; contribución al estudio internacional de fenómenos meteorológicos y confección de cartas de vientos para la navegación marítima, aérea y noticias meteorológicas en los derroteros.⁴⁶ En esos mismos años y teniendo en consideración la necesidad de que este organismo mantuviese una moderna dirección y amplios contactos con los organismos de iguales características a nivel mundial, se dispuso que el Ministerio de Marina y, a su vez, la Armada de Chile, fuesen los encargados de mantenerlo bajo su tutela, instituyéndose así, la Oficina Meteorológica de Chile⁴⁷.

La Organización Meteorológica Internacional, invitó al país a través de la Oficina Meteorológica de Chile y la Sociedad Científica de Chile⁴⁸, a participar en el Segundo Año Polar Internacional a desarrollarse entre 1932 y 1933⁴⁹. Dada la importancia que ambas instituciones dieron a la organización y desarrollo de los trabajos a ejecutar durante la magna tarea científica mundial, el Ministerio de Marina, creó la Comisión Nacional Pro Segundo Año Polar Internacional⁵⁰. La cual, después de sesionar en enero de 1932, en la sede de Viña del Mar de la Oficina Meteorológica, envió una convocatoria a las distintas organizaciones científicas nacionales para que se adhirieran a los preparativos y formularan propuestas de investigación para las distintas subcomisiones que debían crearse.

Las siguientes reuniones se desarrollaron en la Universidad de Chile, entre marzo y mayo de 1932, ocasión en que se conformó la mesa directiva, cuya presidencia recayó en Pedro Godoy que era por entonces Vicerrector de la Casa de Bello, creándose además las subcomisiones de meteorología; inspección de estaciones; observaciones de montaña; observaciones sinópticas; islas más afuera; radiación solar; magnetismo terrestre; corrientes telúricas; electricidad atmosférica; nubes; auroras; descargas; comunicaciones; alta atmósfera; meteorología militar, naval y marítima; meteorología agrí-

cola; Sociedad Nacional de Meteorología; horario de verano; y cooperación y publicaciones. Las que debían ajustarse a los estándares de observación y recopilación de datos, impuestos por el Comité Internacional del Segundo Año Polar Internacional, para sus posteriores correlaciones con otros recolectados en diferentes partes del mundo⁵¹.

Se destaca que entre las iniciativas que se procuraron ejecutar, se propuso la creación de una Sociedad Nacional de Meteorología, cuya importancia de carácter científico se explicaría por sus fines, los cuales serían: cooperar al progreso de la meteorología y de la física terrestre; dar a conocer el clima de Chile, tanto en sí mismo como en sus relaciones con la agricultura, la higiene y las artes industriales; y prestar apoyo a la Oficina Meteorológica de Chile, que es el organismo oficial encargado del servicio meteorológico nacional. Como se puede ver, las múltiples funciones que esta organización estaba llamada a desarrollar, hicieron necesario que se invitara para su ingreso a un sinnúmero de hombres relacionados con las áreas de la ciencia, docencia, agrícolas, industriales, entre otras⁵².

A pesar de las iniciativas anteriores, la participación y aportes de Chile al Segundo Año Polar Internacional, fueron poco trascendentes, a tal punto que por la escasez de fuentes documentales y bibliográficas sobre el tema, se podría llegar a aventurar de que fueron un verdadero fracaso, que se explicaría por las consecuencias adversas generadas por la crisis económica que provocó la salida del Presidente Carlos Ibáñez del Campo; los constantes cambios de gobierno que, posteriormente, afectaron al país; por la desatención de la zona austral-antártica frente a los problemas surgidos por la necesidad de fijar un límite definitivo con Perú en la frontera norte; y, además, por la desaparición de los destacados hombres de ciencia que desde mediados del siglo XIX habían promocionado en distintas instancias la necesidad de profundizar en los conocimientos de las tierras y mares al sur de Tierra del Fuego y el Cabo de Hornos.

Lo anterior, motivó al Instituto Geográfico Militar⁵³ a ver la necesidad de contar con un organismo que integrara lo más representativo de los centros y sociedades científicas del país, con el objetivo de abocarse, bajo un proyecto común, al fomento, coordinación, investigación, estudios y divulgación de las ciencias geográficas, cartográficas y geofísicas y a nivel internacional se adhiriera a la Unión Geográfica Internacional. Es así, que el impulso para crear esta nueva institucionalidad, provino de la influencia que ejerció en las autoridades la visita del holandés Vening Meinesz, Presidente de la Unión Internacional de Geodesia, en enero de 1935.⁵⁴ 55 Dos meses después, por Decreto Supremo n° 475, nace el Comité Nacional de Geografía, Geodesia y Geofísica, que será

una de las instituciones que más incentivará las actividades científicas y la divulgación del conocimiento de la zona austral-antártica, especialmente desde 1946, cuando se funden las primeras bases nacionales el Territorio Antártico Chileno.

Entre las principales misiones que se le asignaron al Comité se encontraban: a) la de representar a Chile ante la Unión Geográfica Internacional⁵⁵; b) fomentar y coordinar las investigaciones y trabajos geodésicos, topográficos, de astronomía, geología, geografía, física, nomenclatura geográfica, biogeografía, geografía humana, geografía histórica, bibliografía y enseñanza de estos mismos ramos; c) procurar la protección y engrandecimiento de las organizaciones científicas oficiales; d) designar comisiones que se encarguen de hacer los estudios particulares que el Comité estime útiles para el progreso de las investigaciones geográficas de Chile; y e) gestionar ante los organismos administrativos las facilidades que sean indispensables para obtener el mejor desarrollo de sus actividades.

Mientras que en su organización interna, el Comité debía estar integrado regularmente por el Director del Instituto Geográfico Militar; el Jefe de la Oficina Hidrográfica de la Armada de Chile; un representante del Instituto Geográfico Militar y uno de la Fuerza Aérea de Chile, designados por las respectivas Subsecretarías; cinco representantes de la Universidad de Chile, designados por su Rector entre los profesores de geografía general, geografía física, geografía humana, topografía, geología y morfología; los directores o un funcionario designado de los siguientes organismos: de la Oficina Meteorológica de Chile, del Museo de Historia Natural, del Observatorio Astronómico, del Servicio Sismológico y del Servicio de Estadísticas; el Director de la Escuela de Agronomía; el Jefe del Departamento de Mensuras de Tierras de la Dirección General de Tierras y Colonización; el Superintendente del Salitre; un representante de la Dirección General de Impuestos Internos, designado por el Director; y, finalmente, el Comité mismo podría, por acuerdo de sus componentes, integrar con otros miembros.

Como se puede apreciar, desde un comienzo el Comité agrupó a un selecto grupo de eminentes hombres de ciencia, preocupándose preferentemente, junto a los trabajos específicos considerados dentro de sus objetivos, el intensificar los estudios relacionados con la ubicación geográfica de Chile en el Pacífico Sur-Antártico. No obstante, esta institución que tenía claros objetivos y muy bien definida su composición, no realizó trabajos hasta fines de 1946, cuando la Comandancia en Jefe del Ejército de Chile, fue asumida por el General Ramón Cañas Montalva.

Las motivaciones e intereses del General de Ejército, Cañas Montalva, por el continente antártico, nacen de los contactos que sostuvo con los exploradores polares y por las influencias que en él ejercieron las visionarias apreciaciones de Bernardo O'Higgins, que daban una vital importancia a dicho sector para el futuro desarrollo del país. El primero de los contactos con exploradores polares se produce el 1916, cuando cumpliendo sus labores en el Destacamento de Magallanes, conoce a Ernest Shackleton. Posteriormente, en 1920, se reencontró con el británico en Londres cuando, cumpliendo funciones de delegado militar en la Legación de Chile, a cargo de Agustín Edwards Mac Clure⁵⁶, es informado de la gestación de la expedición antártica que concluyó con la muerte de Shackleton. Mientras que desde 1938, Ramón Cañas Montalva, mantendrá un constante intercambio de conocimientos con el estadounidense Richard E. Byrd.⁵⁷

Cañas tuvo una anónima e importante participación en la gestación de la Política Antártica Chilena, desde fines de los años 30', contribuyendo de manera sobresaliente como Asesor de la Comisión Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores, labor que fue ampliamente reconocida por su Director Julio Escudero Guzmán, especialmente, por sus amplias apreciaciones geoestratégicas y conocimientos del continente antártico. Los cuales continuara desarrollando en los cargos de Comandante en Jefe del Ejército; Director del Instituto Geográfico Militar; Director del Comité Nacional de Geografía, Geodesia y Geofísica y de la Comisión Nacional para el Año Geofísico Internacional; como asimismo, desde la Sociedad Científica de Chile, la Sociedad Chilena de Historia y Geografía⁵⁸ y el Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Cabe destacar además, que el General Cañas fue un constante promotor de la divulgación de los conocimientos sobre el continente antártico a través del *Memorial del Ejército de Chile* y la *Revista Geográfica Militar Terra Australis*, donde publicó algunos de sus más importantes artículos, a saber: *Reflexiones Geopolíticas sobre el Presente y el Futuro de América y de Chile*⁵⁹; *Misión Científica a la Zona Austral-Antártica*⁶⁰; *Chile, el más Antártico de los Países del Orbe y su Responsabilidad Continental en el Sur-Pacífico*⁶¹; *El Valor Geopolítico de la Posición Antártica Chilena*⁶²; *¿Misión o Dimisión de Chile en el Pacífico Sur Antártico?*⁶³; *La Antártica*⁶⁴; y *Chile, su Responsabilidad y Acción ante el Año Geofísico Internacional*⁶⁵.

Finalmente, se le debe a Cañas Montalva el concepto "*Zona Austral-Antártica*," que nace de su propuesta político-administrativo, sustentada en su amplio conocimiento de la geografía, geoestrategia y comprensión de todo el territorio nacional, que en líneas

generales plantea la descentralización de las funciones administrativas y una mayor autonomía de las autoridades locales para tomar decisiones. En tal sentido, dividió al país según similitudes geográficas, económicas y sociales en cinco zonas: Norte Grande, Norte Chico, Central, Sur y Austral-Antártica, con la convicción de que esta estructura facilitaría el estudio y planificación de una política administrativa más focalizada en los problemas reales, permitiendo su delimitación y dando a su institucionalidad una estructura y medios que les permitan desarrollar una eficiente labor en relación con las características de cada provincia. Es así, que según el esquema propuesto, por su constante postergación por parte de las autoridades de Santiago, debería dividirse la Zona Austral-Antártica en tres provincias: Chiloé, Aysen-Magallanes, y la Antártica Chilena, cada una sustentada en una Asamblea Regional con sede en Punta Arenas, con una composición eminentemente técnica, que le permitiera disponer de personal especializado para solucionar los problemas de la región y así evitar que intereses ajenos a la estricta conveniencia de las colectividades, puedan obstaculizar sus soluciones⁶⁶.

3.2. COOPERACIÓN CIENTÍFICA ANTÁRTICA ENTRE ESTADOS UNIDOS Y CHILE, 1939-1940

Como se debe recordar, por aquellos años, los avatares que generó la Alemania nazi y ante el posible peligro que instalará bases en sectores geográficos estratégicos, como Mar de Drake y el continente antártico, motivó al gobierno estadounidense de Franklin D. Roosevelt y el Servicio Antártico del Departamento de Estado a apoyar una tercera expedición polar, al mando del explorador Richard E. Byrd en los buques *North Star* y *Bear*⁶⁷, invitando a dos oficiales de la Armada de Chile a participar en ella, lo que reponió las casi olvidadas relaciones que la Institución Naval y la Oficina Hidrográfica tenían con el desarrollo del conocimiento antártico. Es así, que en 1940, la Comandancia en Jefe, después del llamado a concurso donde participaron treinta y seis personas⁶⁸, designó a Federico Bonert y Exequiel Rodríguez⁶⁹ para que se embarcaran en el *North Star*, que arribó en Valparaíso en febrero del mismo año⁷⁰.

El recibimiento de los buques de la Armada de Estados Unidos fue realizado con los máximos honores, siendo el Palacio Presidencial de Cerro Castillo de Viña del Mar, el lugar donde se celebró una ceremonia que contó con la presencia del Presidente Pedro Aguirre Cerda, el Comandante en Jefe de la Marina de Chile, Almirante Julio Allard, y los exploradores Richard H. Cruzen y George Dufek.

Posteriormente, Allard se dirigió, el 21 de febrero, al *North Star* para efectuar una visita protocolar y de inspección e información sobre de los últimos adelantos científicos y técnicos que se estaban utilizando en las exploraciones antárticas.⁷¹ El viaje a la Antártica comenzó el 23 de febrero y en los primeros días de marzo, cruzaron el círculo polar antártico en dirección a bahía Margarita, lugar escogido para construir *Base del Este*, los oficiales nacionales, de esta forma, se convirtieron en los segundos en llegar al mismo continente antártico después del Teniente Primero de la Armada de Chile, Alberto Chandler Bannen⁷². Rodríguez y Bonert fueron recibidos en la Antártica por Byrd, donde aprovecharon la oportunidad para invitarlo a nombre de la Armada de Chile para que a su regreso visitara el país, propuesta que fue aceptada por el estadounidense, quien fijó para principios de abril la llegada a puertos nacionales⁷³; no obstante, el comienzo de las hostilidades en Europa generó que el gobierno de Estados Unidos decidiera suspender los trabajos en el continente antártico, obligando a Byrd a zarpar rumbo al norte días antes de lo previsto. Al cruzar el Mar de Drake, el *Bear* fue afectado por un fuerte temporal forzándolo a atracar en Punta Arenas. Cabe destacar, que la navegación por el Estrecho de Magallanes y, posteriormente, por los canales patagónicos fue dirigida por Federico Bonert, lo que le significó recibir las felicitaciones del Comandante Cruzen y demostrar, al mismo tiempo, la preparación y eficiencia marinera de los oficiales de la Institución Naval⁷⁴.

En Punta Arenas, Byrd fue recibido con gran entusiasmo por las autoridades políticas y navales, como asimismo, por la ciudadanía puntarenense. Después navegó hasta Puerto Montt, donde lo esperaban el Agregado Naval, el Consejero Comercial de la Embajada de Estados Unidos, y el Gobernador Marítimo de la ciudad, Oscar Larenas, en este lugar aprovechó la oportunidad para recorrer las inmediaciones del volcán Osorno⁷⁵. Días después, los buques estadounidenses navegaron hasta Valparaíso, donde el gobierno y la Armada de Chile, a través del Comandante Allard, realizaron la recepción oficial, que contó con la presencia de numerosas autoridades.

El mismo día, Richard Byrd, junto al Embajador de Estados Unidos en Chile, Claude Bowers, se dirigió a Santiago donde se entrevistó con el Presidente Pedro Aguirre Cerda y los miembros de la Comisión Antártica Chilena, Julio Escudero Guzmán y Enrique Cordovez Madariaga, además de otros delegados de la Universidad de Chile, la Sociedades Científica de Chile, la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, el Instituto Geográfico Militar, la Oficina Hidrográfica de la Armada de Chile, el Comité Nacional de Geografía, Geodesia y Geofísica, entre otras, todas las cuales habían demostrado inte-

reses y motivaciones por el conocimiento y divulgación del continente antártico.⁷⁶

Durante su estadía en Santiago, Byrd intercambió opiniones con el miembro de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía⁷⁷ y académico de la Universidad de Chile, Humberto Barrera Valdebenito, las cuales versaron sobre los trabajos científicos que Estados Unidos y otros países estaban desarrollando en la Antártica; las técnicas utilizadas para la exploración terrestre y aérea; los estudios relacionados con la similitud entre la Cordillera de Los Andes y la península antártica; y, en especial, las amplias posibilidades económicas a través de la explotación de minerales y la caza de ballenas que ofrecía la Antártica para el porvenir del mundo y Chile, que según Byrd "...podría [Chile] comenzar a considerar seriamente sus derechos de soberanía en algunos territorios de la antártica...". Todo lo cual fue publicado en la *Revista Chilena de Historia y Geografía*.⁷⁸

Por su parte, los oficiales chilenos, Federico Bonert y Exequiel Rodríguez, a su regreso expresaron lo importante de la experiencia adquirida y de los trabajos que ejecutaron en las áreas de la hidrografía, oceanografía, meteorología, climatología; además de las económicas. Cabe destacar que filmaron una película, que fue adjuntada en el informe que presentaron a la Comandancia en Jefe de la Armada y que dieron a conocer en una serie de conferencias a lo largo del país. De lo anterior, se debe mencionar los dos informes presentados por Rodríguez, el primero a la Comandancia, donde expuso la necesidad de animar al gobierno de reabrir la estación ballenera, que se encuentra en isla Decepción y construir una escampavía lo suficientemente firme para iniciar las exploraciones de esos mares⁷⁹.

Mientras que en el segundo publicado en la *Revista de Marina*, señaló que la importancia que encierra la Antártica para Chile tiene relación: "...con numerosos motivos de orden histórico y geográficos... que ha atraído el interés de numerosas naciones que se disputan las nuevas tierras... cuyas riquezas y posibilidades futuras se comienzan a aquilatar. Los grandes yacimientos de carbón encontrados en diferentes puntos del sur, el cobre..., como también el hierro y el titánium, aparte de los metales valiosos que también se han encontrado en pequeñas cantidades, hacen pensar en posibilidades de explotación comercial..."⁸⁰.

Asimismo, en este mismo informe expone que Chile debe iniciar en terreno el estudio de las potencialidades científicas de la Antártica, ya que en esta: "...existen una infinidad de problemas de apasionante actualidad, algunos de los cuales tienen especial im-

portancia para nuestro país, en especial los estudios de las condiciones meteorológicas de la Antártica que por su cercanía con el país afectan los centros de baja y alta presión que se extienden por el sur de nuestro territorio..."⁸¹.

Otros temas tratados en el informe se relacionaron con las exploraciones que se han realizado a la Antártica Americana, especialmente, en la península antártica y archipiélagos de las Shetland y Orcadas del Sur; las teorías sobre la insularidad de la península; los trabajos realizados por Byrd y sus buques; y la presentación de mapas que exponen la evolución del conocimiento de las costas de la Antártica entre 1928 y 1940.

La visita de Byrd; el aumento de las pretensiones territoriales de terceros países, además de la invitación que el gobierno de Noruega realizó a Chile para participar en la Exposición Polar de Bergen en 1939, influirán en los hombres de ciencia del país, quienes se abocarán desde ese momento a realizar llamados a las autoridades nacionales para zanjar definitivamente el tema de la incorporación de un sector del continente antártico a la soberanía nacional.⁸² En este contexto, se debe destacar la publicación, en el *Diario Austral de Punta Arenas*, del artículo *Nuestra Soberanía Hacia el Antártico*, de Ramón Cañas Montalva, que establece la creciente importancia de las rutas marítimas australes y antárticas vecinas a nuestro suelo y en donde Chile debía hacerse presente junto a las potencias que reclamaban propiedad sobre el hemisferio polar antártico, fijando taxativamente los lógicos límites de su propiedad aún cuando sus modestos recursos no le permitan sentar la soberanía o realizar actividades comerciales⁸³.

Meses después, el gobierno de Pedro Aguirre Cerda, sustentándose en la información proporcionada por la Comisión Antártica de la Cancillería, elaboró y firmó el Decreto Supremo n° 1.747 del 6 de noviembre de 1940, que fijó los límites del Territorio Antártico Chileno, mientras que días antes por Decreto Supremo n° 1.723 había creado una verdadera institucionalidad a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, que tuvo desde ese momento que abocarse al manejo exclusivo de todo el conocimiento y resoluciones, de cualquiera naturaleza que sean, relativos a este territorio.

Finalmente, se tendrá que esperar hasta fines de 1946, para que el gobierno, influido por el nuevo contexto internacional, emanado del fin de la Segunda Guerra Mundial y de los hombres de ciencia y las instituciones que los aglutinaban, es decir: Universidad de Chile; Observatorio Astronómico; Oficina Hidrográfica; Servicio Sismológico; Servicio Nacional de Meteorología; Instituto Geográfico Militar; Comité Nacional de Geografía, Geodesia y Geofísica; las Sociedades Científica de Chile y Chilena de Histo-

ria y Geografía, entre otras. Vea la urgente necesidad de planificar y ejecutar la primera expedición oficial al Territorio Antártico Chileno, que significó un inmediato repotenciamiento de los intereses y motivaciones que, desde mediados del siglo XIX, se evidenciaban con respecto al conocimiento y la divulgación de dicha área, consagrando el anhelado paso de iniciar en terreno los estudios que eran, aún hasta esos años, de no mayor significación para un gran sector nacional, sobrepasando los umbrales de las instituciones de gobierno, centros científicos, y de los “*bonitos temas de artículos y conferencias*”⁸⁴, creando una nueva realidad que se apreció en los antecedentes que muestran a Chile como un país que posee irrefutables derechos y que combina las actividades de soberanía y ciencia⁸⁵.

BIBLIOGRAFÍA

- Almeyda, Aniceto. “Reseña Histórica de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía” *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 124 (1956).
- Aramayo, Carlos. *Historia de la Antártida* (Buenos Aires: Ed. Hemisferio, 1949).
- Barrera, Humberto. “La Expedición Byrd a la Región Antártica” *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 96 (enero-julio, 1940).
- Barrera, Humberto. “Ramón Cañas Montalva (26 febrero 1896-12)” *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 145 (1977).
- Barrera, Humberto. “Scott Polar Research Institute” *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 143 (1975).
- Beerby, Christopher. “El Sistema del Tratado Antártico y un Régimen de Minerales” *Revista Diplomacia* n° 38 (1986).
- Beerby, Christopher. “La Reglamentación de las Actividades Relacionadas con los Recursos Minerales Antárticos” *Revista Diplomacia* n° 47 (1989).
- Berguño, Jorge y Reiner Canales. “La Antártica en Punta Arenas, Ayer y Hoy” *Boletín Antártico Chileno* Vol. 24 n° 2 (diciembre, 2005).
- Berguño, Jorge. “Shackleton y Chile” *Boletín Antártico Chileno* Vol. 22 n° 1 (mayo, 2003).
- Buedeler, Werner. *El Año Geofísico Internacional* (París: Unión Typographique, 1956).
- Bustos, Carlos. “Seminario Nacional sobre la Antártica” *Revista Diplomacia* n° 40 (1987).

- Byrd, Richard. *Expedición al Polo Sur* (Bogotá: Ed. Colombianas, 1973).
- Byrd, Richard. *Exploring With Byrd* (New York: G.P. Putnam's Sons, 1937).
- Cañas Montalva, Ramón. "Chile en el Pacífico – Argentina en el Atlántico, Factores de Estabilidad Continental" *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 14 (1956).
- Cañas Montalva, Ramón. "La Antártica: Visionaria Apreciación del General O'Higgins" *Memorial del Ejército de Chile* n° 194-195 (1944).
- Cañas Montalva, Ramón. "Misión Geográfica Militar" *Memorial del Ejército de Chile* n° 219 (julio-agosto, 1947).
- Cañas Montalva, Ramón. "Zona Austral Antártica" *Memorial del Ejército de Chile* n° 202-203 (enero-febrero, 1945).
- Cañas Montalva, Ramón. "Zona Austral Antártica" *Memorial del Ejército de Chile* n° 209 (noviembre-diciembre, 1945).
- Cruzen, Richard. "El Valor de los Descubrimientos Realizados por la Expedición de Richard Byrd en la Antártida" *Memorial del Ejército de Chile* n° 127 (marzo-abril, 1947).
- Destefani, Laurio. *Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur ante el Conflicto con Gran Bretaña* (Buenos Aires: Ed. Edipress, 1982).
- Evans, Eduardo. *Desafío al Antártico* (Buenos Aires: Ed. Sudamericana, 1957).
- Filippi, Alfonso. "Shackleton versus Pardo: El Rescate" *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n° 6 (2002).
- Foster, Coram. *Rear Admiral Byrd and the Polar Expeditions* (New York, A.L. Burt Company, 1930).
- Fuenzalida, Humberto y Eusebio Flores. "Estado de la Geografía en Chile" *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 14 (1956).
- Gain, Luis. "El Polo Sur: Laboratorio Científico" *Revista de Marina* n° 434 (1930).
- Herrera, Amilcar. "La Ciencia en el Desarrollo de América Latina" *Revista Estudios Internacionales* n° 1 (abril-junio, 1968).
- Ihl, Pablo. "Informaciones sobre la Antártica" *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 8 (1953).
- Infante, María Teresa. "Pacífico, Antártida y Medio Ambiente. Chile y sus Nuevas Fronteras" *Revista Diplomacia* n° 64 (junio, 1994).

- Jara, Mauricio. "Estados Unidos y Chile en la Antártica: El Año Geofísico Internacional (AGI), 1955-1958" *Revista Estudios Norteamericanos* Vol. 2 n° 4 (2001).
- Jara, Mauricio. "La Posición Chilena en la Conferencia de Washington de 1959 a través de La Unión de Valparaíso" *Revista Estudios Norteamericanos* Vol. 3 n° 1 (2002).
- Jara, Mauricio. "La Reunión Antártica de Canberra de 1961: La Posición de Chile y Estados Unidos" *Revista de Estudios Norteamericanos* n° 12 (segundo semestre, 2005).
- Jara, Mauricio. "Pack-Ice y las Tierras Antárticas en las Obras de Richard Byrd (1934) y Hugo Schmidt (1948)" *Revista Estudios Norteamericanos* Vol. 2 n° 2 (1999).
- Komlos, Luis. "Desarrollo del Concepto de "Soberanía y Ciencia" en el Quehacer Antártico Institucional" *Memorial del Ejército de Chile* n° 473 (agosto, 2004).
- León Consuelo. "El Conocimiento Antártico Estadounidense a Mediados de la Década de los 1930s.: El Aporte de la American Philosophical Society" *Revista Estudios Norteamericanos* n° 12 (segundo semestre, 2005).
- León, Consuelo, et. Alt. *¿Convergencia Antártica?: Los Contextos de la Historia Antártica Chilena, 1939-1949* (Valparaíso: Ed. Puntángelos, 2005).
- Lopetegui, Javier. *Antártica un Desafío Perentorio* (Santiago: Instituto Geopolítico de Chile, 1986).
- López, Sergio. "Apuntes Históricas para un Estudio Temático Antártico" *Memorial del Ejército de Chile* n° 386 (septiembre-diciembre, 1975).
- López, Sergio. "El General Ramón Cañas Montalva" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 158 (1990).
- Mancilla, Pablo. "El Congreso Nacional y la Política Antártica Chilena: Declaraciones de Carlos Ibáñez al New York Herald Tribune y las Visitas del USS Edicto y HMS Protector, 1955-1956" *Revista Estudios Norteamericanos* n° 13 (primer semestre, 2006).
- Moesbach, Wilhelm de. "La Incorporación de la Isla Bouvet a la Soberanía Noruega" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 68 (enero-marzo, 1930).
- Montessus, Fernando de. "Sir Ernest Shackleton" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 46 (segundo trimestre, 1922).
- Orrego, Francisco. "Evaluación del Aporte de las Universidades Chilenas al Desarrollo y Conocimiento Antártico" En: Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. *Primer Seminario Nacional sobre la Antártica* (Santiago: Ed. Universitaria, 1986).

- Ortiz, Eduardo y Alberto Maiztegui. "La Comisión del Arco Polar de Meridiano. Astronomía, Geodesia, Oceanografía y Geofísica en la Argentina de 1935-1945" *Revista Saber y Tiempo* n° 19 (2005).
- Oyarce, Pedro. "Comentarios sobre la Relación entre el Tratado Antártico y el Desarme" *Revista Diplomacia* n° 30 (1984).
- Pinochet de la Barra, Óscar. "Ramón Cañas Montalva, Un Tenaz Precursor Antártico" *Boletín Antártico Chileno* Vol. 15 n° 2 (1996).
- Pinochet de la Barra, Óscar. *Medio Siglo de Recuerdos Antárticos* (Santiago: Ed. Universitaria, 1994).
- Rebagliati, Orlando. "Régimen para los Minerales Antárticos y las Reivindicaciones de Soberanía" *Revista Diplomacia* n° 44 (1988).
- Reyes, Salvador. *Fuego en la Frontera* (Santiago: Ed. Arancibia Hnos., 1968).
- Richards, Leverett. *Una Nueva Era Glacial: La Historia de los Hielos* (Buenos Aires: Ed. Hobbs-Sudamericana, 1964).
- Ripamonti, Silvia. *Visión de Julio Ripamonti* (Santiago: Ed. Mar del Plata, 1986).
- Risso, Hernán. "La Antártica un Territorio de Hielo" *Boletín Antártico Chileno* Vol. 10 n° 1 (enero-junio, 1990).
- Rodríguez, Exequiel. "Participación de Dos Oficiales de la Armada de Chile en la 3ª Expedición Byrd a la Antártica, 1940" *Boletín de Difusión del Instituto Antártico Chileno* n° 11-12 (1978-1979).
- Rodríguez, Exequiel. "Viaje a la Antártica" *Revista de Marina* n° 497 (1940).
- Sociedad Científica de Chile. "3ª Sesión General Ordinaria en 31 de Mayo de 1932" *Actes de la Société Scientifique du Chili* n° XXXVII-XLII (1927-1932).
- Sociedad Científica de Chile. "Primera Sesión Ordinaria en 4 de Abril de 1932" *Actes de la Société Scientifique du Chili* n° XXXVII-XLII (1927-1932).
- Sociedad Científica de Chile. "Primera Sesión Ordinaria en 4 de Abril de 1932" *Actes de la Société Scientifique du Chili* n° XXXVII-XLII (1927-1932).
- Tromben, Carlos. "Se Gesta la Primera Expedición 1946/47" *Boletín Antártico Chileno* Vol. 16 n° 1 (1997).
- Tromben, Carlos. *La Aviación Naval de Chile* (Santiago: MP & Vising, 1998).
- Vercel, Roger. *Al Asalto de los Polos* (Santiago: Ed. Difusión, 1942).

Vila, Óscar. *Chilenos en la Antártica* (Santiago: Ed. Nacimiento, 1947).

Wild, Frand. *Shackleton's Last Voyage* (London: Cassell and Company, Ltd., 1923).

Zavatti, Silvio. *El Polo Antártico* (Barcelona: Ed. Labor, 1967).

_____. "¿Hay una Riqueza Fabulosa en el Polo Sur?" *Revista Sucesos* n° 1.390 (16 mayo 1929).

_____. "Byrd, El Hombre que Voló sobre los Polos" *Revista Sucesos* n° 1.465 (23 octubre 1930).

_____. "Chile y el Año Polar Internacional" *Revista de Marina* n° 448 (1932).

_____. "El "Discovery II" Hará una Expedición al Océano Antártico" *Revista de Marina* n° 426 (septiembre-octubre, 1934).

_____. "El Almirante Allard a Bordo del *North Star*" *Revista de Marina* n° 494 (1940).

_____. "El Almirante Richard Byrd" *Revista de Marina* n° 495 (1940).

_____. "En el Polo Antártico" *Revista de Marina* n° 429 (1929).

_____. "Isla Bouvet" *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* n° XXIV (1903).

_____. "La Reciente Expedición al Antártico del Almirante Byrd, Descubre 900 Millas de Nuevas Costas" *Revista de Marina* n° 497 (1940).

_____. "Las Exploraciones en la Antártica" *Revista de Marina* n° 434 (1930).

_____. "Los Secretos del Antártico, Revelados. Épico Vuelo del Almirante Byrd. Reconocimiento de 50.000 Millas Cuadradas de Espacios Desconocidos" *Revista de Marina* n° 464 (enero-febrero, 1935).

_____. "Una Nueva Expedición Antártica" *Revista de Marina*, n° 453 (marzo-abril, 1933).

NOTAS

¹ Profesor de la Dirección de Formación General. Universidad Santo Tomás, Viña del Mar.

² Amilcar Herrera. "La Ciencia en el Desarrollo de América Latina" *Revista Estudios Internacionales*, n° 1 (abril-junio, 1968): 38-63.

³ En el período de entreguerras el área más conocida de sector australiano era la costa del Mar

- de Ross, que era utilizada como punto de partida a los polos geográfico y magnético.
- 4 Consuelo León, et. Alt. *¿Convergencia Antártica?: Los Contextos de la Historia Antártica Chilena, 1939-1949* (Valparaíso: Ed. Puntágeles, 2005): 17-30; Consuelo León. "El Conocimiento Antártico Estadounidense a Medios de la Década de los 1930s.: El Aporte de la American Philosophical Society" *Revista Estudios Norteamericanos* n° 12 (segundo semestre, 2005): 49-68.
 - 5 El buque escogido fue el *Quest*.
 - 6 Fernando de Montessus. "Sir Ernest Shackleton" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 46 (segundo trimestre, 1922): 14.
 - 7 Laurio Destefani. *Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur ante el Conflicto con Gran Bretaña* (Buenos Aires: Ed. Edipress, 1982): 123; Roger Verceel. *Al Asalto de los Polos* (Santiago: Ed. Difusión, 1942): 192; Jorge Berguño. "Shackleton y Chile" *Boletín Antártico Chileno* Vol. 22 n° 1 (mayo, 2003): 43; Frand Wild. *Shackleton's Las Voyage* (London: Cassell and Company, Ltd., 1923). Además, ese mismo año, partió el noruego Fridtjof Nansen a completar el mapa de la Tierra de Enderby.
 - 8 Después se realizaron los Congresos Internacionales de Geografía de: París (1875), Venecia (1881), París (1889), Berna (1891), Londres (1895), Berlín (1899), Washington (1904), Ginebra (1908), Roma (1913). Y posterior a la creación de la UGI: El Cairo (1925), Cambridge (1928), París (1931), Varsovia (1934), Ámsterdam (1938).
 - 9 Llegó al continente antártico en los buques *Norvegia* y *Odd*.
 - 10 Tomando posesión de ella en nombre de Noruega en diciembre de 1927.
 - 11 Wilhelm de Moesbach. "La Incorporación de la Isla Bouvet a la Soberanía Noruega" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 68 (enero-marzo, 1930): 428-429; "Isla Bouvet" *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* n° XXIV (1903): 83. La Isla Bouvet, fue descubierta por el francés Pierre Lozier-Bouvet en enero de 1739, que creyó era parte de las tierras antárticas llamándola cabo de la Circuncisión. En 1898, una expedición alemana constató con precisión su ubicación y realizó una interesante exposición sobre su avistamiento.
 - 12 Sergio López. "Apuntes Históricas para un Estudio Temático Antártico" *Memorial del Ejército de Chile* n° 386 (septiembre-diciembre, 1975): 120.
 - 13 Luis Gain. "El Polo Sur: Laboratorio Científico" *Revista de Marina* n° 434 (1930): 84-85. Compuesta por las naves *Hektoría* y el *Porpoise*.
 - 14 Eduardo Evans. *Desafío al Antártico* (Buenos Aires: Ed. Sudamericana, 1957): 45.

- ¹⁵ Alfonso Filippi. "Shackleton versus Pardo: El Rescate" *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n° 6 (2002): 11.
- ¹⁶ Contaba con dos monoplanos de 220 CF, uno de los cuales ya había sido utilizado en su travesía por el polo norte en 1928. Estos estaban equipados para el despegue desde el hielo y soportaban las temperaturas extremas.
- ¹⁷ "En el Polo Antártico" *Revista de Marina* n° 429 (1929): 309-311.
- ¹⁸ Javier Lopetegui. *Antártica un Desafío Perentorio* (Santiago: Instituto Geopolítico de Chile, 1986): 50. Se dirigieron al antártico en el buque *Penola*.
- ¹⁹ Silvio Zavatti. *El Polo Antártico* (Barcelona: Ed. Labor, 1967): 49; Evans: 45.
- ²⁰ Gain: 84-85 y 93; Destefani: 123; Evans: 42-43; Moesbach: 429; "El "Discovery II" Hará una Expedición al Océano Antártico" *Revista de Marina* n° 426 (septiembre-octubre, 1934): 732. Mientras que George Hubert Wilkins se encontraba en el antártico, arribó a las Sandwich del Sur la expedición británica comandada por N. M. Carey. Además, en 1929, Douglas Mawson y John K. Davis en el buque *Discovery*, que dos décadas antes utilizará Robert Scott, se dirigió a la isla Bouvet sin lograr encontrarla, mientras que la expedición alemana del *Meteor* efectuó sondajes y otras observaciones cerca de la isla.
- ²¹ "Byrd, El Hombre que Voló sobre los Polos" *Revista Sucesos* n° 1.465 (23 octubre 1930).
- ²² Gain: 91-93.
- ²³ "Las Exploraciones en la Antártica" *Revista de Marina* n° 434 (1930): 72-74.
- ²⁴ Zavatti: 48-49; Leverett Richards. *Una Nueva Era Glacial: La Historia de los Hielos* (Buenos Aires: Ed. Hobbs-Sudamericana, 1964): 122 y 125.
- ²⁵ Un trimotor Ford; un Fairchild; Fokker-Universal de motor UASP de 410 CF; y un monoplano de 110 CF.
- ²⁶ "¿Hay una Riqueza Fabulosa en el Polo Sur?" *Revista Sucesos* n° 1.390 (16 mayo 1929); Coram Foster. *Rear Admiral Byrd and the Polar Expeditions* (New York, A.L. Burt Company, 1930).
- ²⁷ Werner Buedeler. *El Año Geofísico Internacional* (París: Unión Typographique, 1956): 18-19.
- ²⁸ Buedeler: 19.
- ²⁹ Mauricio Jara. "Estados Unidos y Chile en la Antártica: El Año Geofísico Internacional (AGI), 1955-1958" *Revista Estudios Norteamericanos* Vol. 2 n° 4 (2001): 97-107.
- ³⁰ Vergel: 195. Los buques integrantes de la flotilla fueron el *Jacob Rupert* y *Bear of Oakland*.
- ³¹ Evans: 171; Vercel: 202; Zavatti: 49; Lopetegui: 49.

- ³² “Los Secretos del Antártico, Revelados. Épico Vuelo del Almirante Byrd. Reconocimiento de 50.000 Millas Cuadradas de Espacios Desconocidos” *Revista de Marina* n° 464 (enero-febrero, 1935): 98; Mauricio Jara. “Pack-Ice y las Tierras Antárticas en las Obras de Richard Byrd (1934) y Hugo Schmidt (1948)” *Revista Estudios Norteamericanos* Vol. 2 n° 2 (1999): 127-132; Richard Byrd. *Expedición al Polo Sur* (Bogotá: Ed. Colombianas, 1973); Richard Byrd. *Exploring With Byrd* (New York: G.P. Putnam’s Sons, 1937).
- ³³ “Una Nueva Expedición Antártica” *Revista de Marina* n° 453 (marzo-abril, 1933): 305.
- ³⁴ Lopetegui: 49; Jorge Berguño y Reiner Canales. “La Antártica en Punta Arenas, Ayer y Hoy” *Boletín Antártico Chileno* Vol. 24 n° 2 (diciembre, 2005): 22. Se efectuaron en Punta Arenas pruebas en el avión Northrup Texaco 20 para un posible rescate. Este era transportado en el *Wyatt Earp*.
- ³⁵ Vercel: 203-207. Su viaje fracaso por la falta de continuidad y por no pasa por el polo sur. El primer vuelo transpolar continuó fue realizado en 1958.
- ³⁶ El viaje se ejecutó en el buque *Schwaberland*.
- ³⁷ Exequiel Rodríguez. “Participación de Dos Oficiales de la Armada de Chile en la 3° Expedición Byrd a la Antártica, 1940” *Boletín de Difusión del Instituto Antártico Chileno* n° 11-12 (1978-1979): 71.
- ³⁸ Rodríguez: 71.
- ³⁹ La flotilla estuvo compuesta por los buques *Bear* y *North Star*.
- ⁴⁰ Óscar Vila. *Chilenos en la Antártica* (Santiago: Ed. Nacimiento, 1947): 108-118.
- ⁴¹ “La Reciente Expedición al Antártico del Almirante Byrd, Descubre 900 Millas de Nuevas Costas” *Revista de Marina* n° 497 (1940): 611.
- ⁴² Lopetegui: 50. Las exploraciones se extendieron hasta la península antártica, islas Charcot y Alejandro I.
- ⁴³ Carlos Aramayo. *Historia de la Antártida* (Buenos Aires: Ed. Hemisferio, 1949): 98-99. Otro elemento repotenciador de las actividades antárticas fue el aumento de la caza de cetáceos, actividad desarrollada desde los inicios del siglo XX por Noruega, Gran Bretaña, Japón, Argentina, Alemania, Estados Unidos, Rusia y Chile, venía aumentando aceleradamente, es así que entre todos ellos sacrificaron: 5.441 unidades entre 1919-1920; 7.271 unidades entre 1923-1924; 13.775 unidades entre 1927-1928; 40.201 unidades entre 1931-1932; 30.991 unidades entre 1935-1936; 46.039 unidades entre 1937-1938; 32.900 unidades entre 1939-1940. Mientras que durante e inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial, se produjo una importante baja y posterior repunte de la actividad, siendo los datos para este período

los siguientes: 1940-1941 se sacrificaron 16.363 unidades; 1941-1942, 1.425 unidades; 1942-1943, 998 unidades; 1943-1944, 1.799 unidades; 1944-1945, 2.981 unidades; y 1945-1946, 13.381 unidades. El discriminado aumento de la actividad ballenera desde la década de 1930, generó en los países involucrados y en sus hombres de ciencia una constante preocupación por la posible exterminación de la especie, por lo que se realizó en 1937 una Conferencia Internacional en Londres, donde se estableció una regulación mundial para la captura; y se prohibió cazar en algunos mares para que la reproducción no fuese obstaculizada. En diciembre de 1946, se celebró en Washington la Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas, ocasión en la que se creó la Comisión Ballenera Mundial asesorado por un comité científico, con el propósito proponer y de promover la conservación adecuada de las ballenas y su explotación regulada, lo que fue aprobado por los países participantes: donde estuvieron presentes: Noruega, Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia, Unión Soviética, Dinamarca, Nueva Zelanda, Canadá, Australia, los Países Bajos, Argentina, Chile, Perú y Brasil.

- ⁴⁴ Pablo Ihl. "Informaciones sobre la Antártica" *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 8 (1953): 98. Richard Cruzen. "El Valor de los Descubrimientos Realizados por la Expedición de Richard Byrd en la Antártida" *Memorial del Ejército de Chile* n° 127 (marzo-abril, 1947): 188-190; Humberto Barrera. "Scott Polar Research Institute" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 143 (1975): 303.
- ⁴⁵ Carlos Tromben. *La Aviación Naval de Chile* (Santiago: MP & Vising, 1998): 179-184.
- ⁴⁶ Decreto Supremo n° 682 del 31 de marzo de 1928.
- ⁴⁷ Decreto Supremo n° 1.105 del 31 de mayo de 1928.
- ⁴⁸ Sociedad Científica de Chile. "Primera Sesión Ordinaria en 4 de Abril de 1932" *Actes de la Société Scientifique du Chili* n° XXXVII-XLII (1927-1932): CXXI.
- ⁴⁹ Pablo Mancilla. "El Congreso Nacional y la Política Antártica Chilena: Declaraciones de Carlos Ibáñez al New York Herald Tribune y las Visitas del USS Edicto y HMS Protector, 1955-1956" *Revista Estudios Norteamericanos* n° 13 (primer semestre, 2006): 145-161; Mauricio Jara. "La Posición Chilena en la Conferencia de Washington de 1959 a través de La Unión de Valparaíso" *Revista Estudios Norteamericanos* Vol. 3 n° 1 (2002): 69-78; Mauricio Jara. "La Reunión Antártica de Canberra de 1961: La Posición de Chile y Estados Unidos" *Revista de Estudios Norteamericanos* n° 12 (segundo semestre, 2005): 43-48; Pedro Oyarce. "Comentarios sobre la Relación entre el Tratado Antártico y el Desarme" *Revista Diplomacia* n° 30 (1984): 21-26; Christopher Beerby. "El Sistema del Tratado Antártico y un Régimen de Minerales" *Revista Diplomacia* n° 38 (1986): 18-25; Carlos Bustos. "Seminario Nacional sobre la Antártica" *Revista Diplomacia* n° 40 (1987): 28-33; Orlando Rebagliati. "Régimen para los Minerales Antárti-

cos y las Reivindicaciones de Soberanía” *Revista Diplomacia* n° 44 (1988): 42-54; Christopher Beerby. “La Reglamentación de las Actividades Relacionadas con los Recursos Minerales Antárticos” *Revista Diplomacia* n° 47 (1989): 8-25; María Teresa Infante. “Pacífico, Antártida y Medio Ambiente. Chile y sus Nuevas Fronteras” *Revista Diplomacia* n° 64 (junio, 1994): 53-56; Hernán Riso. “La Antártica un Territorio de Hielo” *Boletín Antártico Chileno* Vol. 10 n° 1 (enero-junio, 1990): 11-19. Durante los años 1957 y 1958 se realizó el Tercer Año Polar Internacional que fue llamado Año Geofísico Internacional (AGI) donde participaron Chile y otras 11 naciones con amplios programas científicos en el continente antártico, siendo el mayor esfuerzo de los países con intereses en este continente por colaborar y cooperar entre ellos para el logro de un sinnúmero de objetivos. Finalmente, las experiencias adquiridas durante el AGI y la difícil situación mundial causada por las discordias de la Guerra Fría llevarán a la firma del Tratado Antártico en Washington en diciembre de 1959 cuyos miembros se reúnen periódicamente para tratar variados temas científicos.

- ⁵⁰ “Chile y el Año Polar Internacional” *Revista de Marina* n° 448 (1932): 399. Por Decreto Supremo n° 2.031 del 30 de noviembre de 1931.
- ⁵¹ “Chile y el Año Polar...”: 399.
- ⁵² Sociedad Científica de Chile. “3° Sesión General Ordinaria en 31 de Mayo de 1932” *Actes de la Société Scientifique du Chili* n° XXXVII-XLII (1927-1932): CXXIX.
- ⁵³ Ramón Cañas Montalva. “Misión Geográfica Militar” *Memorial del Ejército de Chile* n° 219 (julio-agosto, 1947): 28-29. La institucionalidad castrense, vio hacia fines del siglo XIX la imperiosa necesidad de lograr un adecuado conocimiento del territorio chileno. Es así, que en 1881, se creó el Servicio Geográfico del Ejército, que en los años siguientes y bajo distintas denominaciones –Oficina Geográfica, Sección Cartográfica y Departamento del Levantamiento– desarrolló un importante trabajo cartográfico. Finalmente, el Instituto Geográfico Militar fue creado en 1922 por Decreto Supremo n° 1.664.
- ⁵⁴ Eduardo Ortiz y Alberto Maiztegui. “La Comisión del Arco Polar de Meridiano. Astronomía, Geodesia, Oceanografía y Geofísica en la Argentina de 1935-1945” *Revista Saber y Tiempo* n° 19 (2005): 127-187.
- ⁵⁵ Humberto Fuenzalida y Eusebio Flores. “Estado de la Geografía en Chile” *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 14 (1956): 104. Hacia 1946, el Comité de Geografía, Geodesia y Geofísica, tenía una amplia participación con organismos científicos internacionales, entre los cuales destacaron: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Unión Geográfica Internacional, y la Unión Geodésica y Geofísica Internacional.
- ⁵⁶ Aniceto Almeyda. “Reseña Histórica de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía” *Revista*

- Chilena de Historia y Geografía* n° 124 (1956): 15-16.
- ⁵⁷ Sergio López. "El General Ramón Cañas Montalva" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 158 (1990): 67-80.
- ⁵⁸ Humberto Barrera. "Ramón Cañas Montalva (26 febrero 1896-12)" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 145 (1977): 280-283; Óscar Pinochet de la Barra. "Ramón Cañas Montalva, Un Tenaz Precursor Antártico" *Boletín Antártico Chileno* Vol. 15 n° 2 (1996): 2-4.
- ⁵⁹ *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 1 (1948).
- ⁶⁰ *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 3 (1950).
- ⁶¹ *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 4 (1950).
- ⁶² *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 9 (1953).
- ⁶³ *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 10 (1953).
- ⁶⁴ *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 14 (1956).
- ⁶⁵ *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 15-16 (1958).
- ⁶⁶ Ramón Cañas Molvalva. "La Antártica: Visionaria Apreciación del General O'Higgins" *Memorial del Ejército de Chile* n° 194-195 (1944): 375-394; Ramón Cañas Montalva. "Zona Austral Antártica" *Memorial del Ejército de Chile* n° 202-203 (enero-febrero, 1945): 514; Ramón Cañas Montalva. "Zona Austral Antártica" *Memorial del Ejército de Chile* n° 209 (noviembre-diciembre, 1945): 34-42.
- ⁶⁷ xequiel Rodríguez. "Viaje a la Antártica" *Revista de Marina* n° 497 (1940): 531.
- ⁶⁸ "El Almirante Richard Byrd" *Revista de Marina* n° 495 (1940), pp. 135.
- ⁶⁹ Carlos Tromben. "Se Gesta la Primera Expedición 1946/47" *Boletín Antártico Chileno* Vol. 16 n° 1 (1997): 2-3.
- ⁷⁰ Rodríguez. "Participación de Dos Oficiales...": 75.
- ⁷¹ "El Almirante Allard a Bordo del *North Star*" *Revista de Marina* n° 494 (1940): 127.
- ⁷² Rodríguez. "Participación de Dos Oficiales...": 73-74.
- ⁷³ Rodríguez. "Participación de Dos Oficiales...": 76.
- ⁷⁴ Rodríguez. "Participación de Dos Oficiales...": 77.
- ⁷⁵ Rodríguez. "Participación de Dos Oficiales...": 78.
- ⁷⁶ Silvia Ripamonti. *Visión de Julio Ripamonti* (Santiago: Ed. Mar del Plata, 1986): 65-66.
- ⁷⁷ En la primera expedición antártica chilena, la Sociedad Chilena de Historia y Geografía tuvo la oportunidad de enviar a dos de sus integrantes Eusebio Flores y Humberto Ba-

rrera. Este último también iba en representación de la Sociedad Científica de Chile, la Universidad de Chile y, el Comité Nacional de Geografía, Geodesia y Geofísica.

- ⁷⁸ Humberto Barrera. "La Expedición Byrd a la Región Antártica" *Revista Chilena de Historia y Geografía* n° 96 (enero-julio, 1940): 285-294.
- ⁷⁹ Tromben. "Se Gesta la Primera...": 2 y 5.
- ⁸⁰ Rodríguez. "Viaje a la Antártica...": 531.
- ⁸¹ Rodríguez. "Viaje a la Antártica...": 532.
- ⁸² Óscar Pinochet de la Barra. *Medio Siglo de Recuerdos Antárticos* (Santiago: Ed. Universitaria, 1994): 24.
- ⁸³ Ramón Cañas Montalva. "Chile en el Pacífico – Argentina en el Atlántico, Factores de Estabilidad Continental" *Revista Geográfica Militar Terra Australis* n° 14 (1956): 65-66 y 80-81.
- ⁸⁴ Cañas. "La Antártica. Visionaria Apreciación...": 377; Salvador Reyes. *Fuego en la Frontera* (Santiago: Ed. Arancibia Hnos., 1968): 137.
- ⁸⁵ Francisco Orrego. "Evaluación del Aporte de las Universidades Chilenas al Desarrollo y Conocimiento Antártico" En: Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. *Primer Seminario Nacional sobre la Antártica* (Santiago: Ed. Universitaria, 1986): 67-81; Luis Komlos. "Desarrollo del Concepto de "Soberanía y Ciencia" en el Quehacer Antártico Institucional" *Memorial del Ejército de Chile* n° 473 (agosto, 2004): 161.

EL BLOC CHILENO-ARGENTINO Y
LA CUESTIÓN ANTÁRTICA EN 1947:
PERCEPCIONES ESTADOUNIDENSES Y
CHILENAS

Consuelo León Wöppke
Chile

Al estudiar la historia de Argentina y Chile, hay ciertos aspectos que son indismutables. Entre ellos, la existencia de derechos coloniales, el interés y la experiencia antártica de ambos países. Teniendo en cuenta esos elementos comúnmente aceptados, el presente trabajo analiza la cuestión antártica hacia 1947, época algo olvidada pero cuyo conocimiento nos permite entender el Tratado de Washington de 1959 que dio origen al régimen jurídico que impera sobre esa zona del mundo. Como una forma de evitar las naturales distorsiones de la perspectiva nacional, se utilizarán principalmente fuentes documentales encontradas en archivos y periódicos norteamericanos. Estas fuentes más que contradecir lo que sustentaban los gobiernos argentino y chileno en aquella época, permite entender las dificultades que enfrentaban y dar una visión de conjunto tanto a las relaciones entre ambos países como a los intereses norteamericanos al respecto.¹

El año 1947 parecía terminar de un modo relativamente apacible y con un nuevo orden surgido en la postguerra con la Doctrina Truman, el Plan Marshall en Europa y el Tratado de Río en el continente americano. Salvo la caótica situación china, todo parecía indicar que la repartición del mundo entre las dos grandes potencias había terminado. Sin embargo, faltaba aún definir el status del enorme continente situado al sur del mundo y en qué medida Argentina y Chile eran capaces de consolidar sus derechos en el área. El presente trabajo analiza las interrelaciones entre los países del Cono Sur latinoamericano, Estados Unidos y la cuestión antártica centrándose en un lapso histórico de un año que no ha sido suficientemente estudiado desde el punto de vista de la historia polar comparada. Para ello, se ha dividido el trabajo en tres partes: la primera se refiere

al contexto internacional y el bloc antinorteamericano integrado por los países del cono sur; la segunda, a la implementación de las políticas antárticas de los tres países; la tercera, a los esbozos de soluciones creadas por los Estados Unidos en la segunda mitad del año para resolver a su favor la cuestión antártica y evitar la formación definitiva de un bloc antagónico en el extremo sur americano.

1. EL CONTEXTO INTERNACIONAL DEL AÑO 1947

Terminado el conflicto mundial, los aliados parecieron caer en una carrera desenfrenada por consolidar su esferas de influencia que tan mal definidas habían quedado en Yalta. Afloradas las tensiones, a inicios de 1947, era evidente que la postguerra temprana no había sido más que una pequeña calma antes de una gran tormenta. Rota la pasividad, los antiguos aliados se enfrentaban en Europa y Asia. “Un telón de acero ha descendido sobre Europa,” exclamaba Churchill en Missouri mientras el famoso telegrama que mandara George F. Kennan desde Moscú sólo había confirmado lo que la Administración norteamericana visualizaba hacía meses. La atmósfera de Guerra Fría recorría el planeta, la Doctrina Truman, en un principio aplicable a Grecia y Turquía, aparecía ahora como la única solución en un mundo que, desde la perspectiva estadounidense, parecía irse deslizando hacia la órbita soviética.

América Latina y especialmente los países del Cono Sur, sentían no calzar perfectamente en esta maniqueísta visión de la humanidad. Durante la guerra, América Latina había sido parte del denominado “hemisferio occidental,” o zona de influencia que dependía económica y militarmente de Estados Unidos. Sin embargo, dentro de esta área habían dos naciones se destacaban por su actitud contestataria: Argentina y Chile. Sin entrar en mayores detalles, se puede agregar que ello las hizo merecedoras de la desconfianza estadounidense durante el período de la postguerra. Desconfianza que se acrecentaba por el hecho que el continente antártico era de interés no sólo para Estados Unidos y su aliado, el Reino Unido, sino además para las ya mencionadas naciones del Cono Sur americano.

En 1947 Estados Unidos definía muchas de sus políticas en términos de comunismo y anticomunismo,² sin tener en consideración que para las naciones latinoamericanas los problemas económicos, por ejemplo, eran mucho más urgentes. Cuestiones como los ajustes económicos de la postguerra, el deterioro o ausencia de los mercados, la carencia de tecnología o la inestabilidad política constituían temas mucho más preocupantes

que el avance soviético en el continente europeo. Por ello, los países latinoamericanos habían estado presionando infructuosamente desde Chapultepec para lograr que Estados Unidos les mantuviese el status económico otorgado durante la guerra.

Sin embargo, la potencia del norte estaba más preocupada de Europa que del hemisferio y miraba con disgusto la evolución de políticas internas en las repúblicas australes. No se debe olvidar que desde el gobierno de Farrel, el liderazgo de Juan Domingo Perón se había acrecentado; y que se temía que en Chile, la inestabilidad económica del gobierno del Frente Popular llevase a la presidencia a Carlos Ibañez del Campo.³ Perón e Ibañez eran líderes mal apreciados por la Administración norteamericana la cual veía en ellos alternativamente la figura del Duce o del Führer. Más peligroso aún era que ambos países pensaran convivir en paz y solucionar sus diferencias a nivel bilateral. De ahí que en junio 1947 el ex-embajador norteamericano en Argentina y miembro del Departamento de Estado, Spruille Braden, advirtiese al agregado militar chileno en Buenos Aires que Perón tenía fuertes aspiraciones territoriales y pretendía crear “un riguroso estado fascista en las narices mismas de la Unión Panamericana.”⁴

Los resquemores norteamericanos se basaban en que, según los funcionarios del Departamento de Estado, ambos países constituían un “frente unido” y el “bloc anti-americano” y “anti-imperialista” en el Cono Sur.⁵ Es cierto que la amistad argentino-chilena se había fortalecido durante el conflicto mundial y existía una coincidencia de intereses sobre el continente antártico desde inicios de la década de 1940s. También era efectivo que habían compartido experiencias antárticas, que se habían efectuado negociaciones y que, a fines de 1946, se había llegado a la firma de un importante acuerdo de cooperación económica.⁶ Esta colaboración, sin embargo, tenía mayor relación con sus propios derechos e intereses que con una deliberada política en contra de los Estados Unidos. Sin embargo, el Departamento de Estado insistía en considerar dicho acuerdo “como otra carta de triunfo antiimperialista por parte de los elementos hostiles,” expresando que comunistas, peronistas, nacionalistas chilenos y trasandinos “batirían un excelente plato de salsa a partir de él.”⁷

Cabe mencionar que la animadversión de Estados Unidos en contra Argentina parecía radicar en los sentimientos de personeros como Spruille Braden quien como embajador en Buenos Aires y luego desde el Departamento de Estado, trató reiteradamente de intervenir en los asuntos domésticos argentinos. En 1947, y como consecuencia de sus desdichadas intervenciones, debió presentar su renuncia la que aceptó de “muy mala gana” el presidente Truman.⁸ En ese sentido, el año en estudio marca una evolu-

ción de la política norteamericana hacia Argentina desde el intervencionismo de Braden a la aceptación cautelosa de Perón y al retiro del mencionado diplomático para priorizar la cruzada anticomunista y obtener la conformidad argentina al Tratado de Río.

La reticencia norteamericana hacia Chile se basaba tanto en la lentitud chilena en declarar la guerra por sus simpatías pro Eje, como también en la forma que la prensa y la opinión pública nacional celebraban la creciente amistad argentino-chilena.⁹ La colaboración entre ambos países latinoamericanos inquietaba a Estados Unidos pues incluía aspectos que podían ser lesivos a los intereses norteamericanos tales como la posible influencia de Argentina sobre Chile, la eventual afinidad ideológica que se produciría si llegaban al poder Perón e Ibáñez y la decidida política de defensa de los derechos antárticos que caracterizaba a las Administraciones Radicales chilenas desde inicios de la década de los 1940s. En 1946, por ejemplo, luego del fallecimiento de Juan A. Ríos llegó a la presidencia Gabriel González Videla quien se destacaría tanto por incluir entre su gabinete a miembros del Partido Comunista como por su interés en la instalación de bases y por el revuelo internacional causado al visitar ese continente en la temporada 1947-1948.¹⁰

El contexto internacional ha sido uno de los elementos menos considerados en la historia antártica tradicional chilena dado que ésta se ha presentado como una política nacional autónoma o máxime de índole bilateral con Estados Unidos o con Argentina. Esto hace imperativo observar el juego de múltiples fuerzas que habrían influido en el devenir antártico. Entre ellas se debe considerar la tradicional, aunque no siempre evidente, colaboración antártica entre las potencias anglosajonas, el interés estadounidense por asumir las obligaciones británicas fueran éstas en el Mediterráneo o el continente blanco, la amenaza que significaba la amistad argentino-chilena y la búsqueda de la seguridad hemisférica por parte de Estados Unidos. La debilidad económica de ambos países y su dependencia a los mercados norteamericanos, por otra parte, les hizo imposible sostener una presencia antártica similar a la de Estados Unidos y los indujo a aceptar la política antisoviética de dicha nación. Por otra parte, el contexto internacional de la posguerra, especialmente desde San Francisco, mostraba que las conferencias internacionales podrían ser el mecanismo más adecuado para resolver disputas internacionales a satisfacción de las grandes potencias de la época. De ahí que muchas de las aparentes vacilaciones de la política antártica estadounidense y las frustraciones argentinas y chilenas carezcan de explicación si no se considera dicho trasfondo internacional.

2. ACTIVIDADES EN LA ANTÁRTICA EN 1947

Las actividades relacionadas con la Antártica se realizaban en las estaciones antárticas que coinciden con el verano del hemisferio meridional como durante el año, y mostraban la voluntad de los países en consolidar sus derechos e intereses a la zona. Evidentemente, ello iba acorde a sus situaciones económicas y al grado de conciencia nacional que poseían sobre el tema. Como es sabido, Estados Unidos, Argentina y Chile no eran las únicas interesadas en el continente y en las aguas subantárticas pues naciones europeas e incluso Japón habían reasumido sus actividades balleneras dada la escasez de grasas y aceites de la posguerra temprana.¹¹

A pesar que las naciones antárticas le habían reconocido de facto a Estados Unidos sus derechos a un determinado sector geográfico, su capacidad tecnológica y económica lo llevaban a aspirar más. Es entendible que, liderando el mundo occidental aspirase a dirigir también la cuestión antártica. El problema era cómo hacerlo dado el predominio histórico que el imperio británico había ejercido sobre el continente y porque el área que le interesaba, que denominaremos Tierra de los Libertadores,¹² era una zona tremendamente sensible para los intereses chilenos, argentinos y británicos.¹³ Más aún que, a lo menos hasta 1941, el propio Franklin D. Roosevelt había considerado a este sector como el “sector americano” vinculado al Hemisferio o, a lo menos, a los dos países australes. Esto es, una zona donde estaba excluida la presencia europea y protegida por la Doctrina Monroe.¹⁴ Lo que había omitido, obviamente, era precisar si esa zona de exclusión se aplicaba también a los británicos y señalar si sus propios intereses podrían menoscabar más adelante los derechos antárticos de Argentina y Chile. Estados Unidos, por tanto, en 1947 se debatía entre la lealtad a su aliado europeo, a las “repúblicas hermanas” del hemisferio y a sus propios intereses siendo ese el contexto en que se debiera entender su accionar antártico.

Cabe mencionar que no existía real interés en excluir a Estados Unidos del continente helado, pues se entendía que poseía derechos a un sector donde históricamente había desarrollado parte de sus actividades antárticas. Dado que sus apetencias excedían este sector histórico e involucraban la denominada Tierra de los Libertadores y al sector “latinoamericano,” el año 1947 fue un período en que la nación del norte debió crear una estrategia flexible que satisficiera objetivos antagónicos como eran el mantener aparentemente las alianzas de la posguerra con Europa y las naciones americanas, y satisfacer sus propios intereses sin amarrarse definitivamente a ningún país.

Estados Unidos no había definido públicamente su política hacia la Antártica, a pesar que estaba evaluando alternativas desde mediados de 1946. El Secretario Dean Acheson y la Armada estadounidense presionaban por una actitud más agresiva dado el interés europeo y las "vagas e indefinidas reclamaciones latinoamericanas" y postulaban, además, el envío de expediciones para reclamar más adelante el sector entre los 10° y 170° W. y manteniendo, hasta que fuera necesario, un prudente silencio.¹⁵ Entretanto el funcionario Ellis O. Briggs sugería hacer todo "tan confuso y complicado" que la solución de llevarlo finalmente a las Naciones Unidas pareciera ser lo única posibilidad para salvar "la sanidad de los litigantes."¹⁶ Por ello es que, a inicios de enero de 1947, la prensa norteamericana mencionaba alternativa o conjuntamente la posibilidad de reclamar parte del continente basándose en expediciones previas, y de consolidar sus pretensiones a través de una conferencia internacional o de recurrir a la Corte Internacional de Justicia.¹⁷ Si bien en principio la alternativa de ir a una conferencia internacional pareció interesante, la posible presencia de Unión Soviética hizo que, el Secretario de Estado James F. Byrnes días más tarde pospusiera tal vía expresando que el tema antártico no era prioritario para su país.¹⁸

Por su parte, el Departamento de Estado evaluaba además la conveniencia de continuar la política antártica interamericana de Roosevelt, pero dudaba si el continente y sus islas adyacentes podían ser consideradas como parte del Hemisferio y por ende, susceptibles de ser protegidas con la Doctrina Monroe. Cabe señalar que dicho documento reconoce los derechos de las naciones del Cono Sur al "sector antártico del hemisferio."¹⁹ Sin embargo, esa política se descartó en abril al firmarse el Tratado de Río donde Estados Unidos excluyó, mediante el mecanismo de la reserva, del área de protección del TIAR a la Antártica.²⁰ En ese momento, aunque los países latinoamericanos pensarán lo contrario,²¹ primó la opinión del entonces Secretario de Estado George C. Marshall de priorizar a Gran Bretaña y no comprometerse excesivamente con los países del hemisferio.²²

Como una forma de balancear su carencia de derechos históricos al continente, y siguiendo los lineamientos de Dean Acheson, Estados Unidos envió cuatro expediciones oficiales a la Antártica ese año. A diferencia de la actividad de orden privado de la entreguerra, ahora era el gobierno norteamericano quien auspiciaba las expediciones. La primera fue la denominada Operación High Jump 1946-47 y constaba de 4 mil hombres y trece navíos al mando de Richard H. Cruzen, siendo su verdadero jefe Richard E. Byrd. La segunda expedición, de carácter secreto, estaba al mando del comandante

Finn Ronne e iba destinada a establecer una base en bahía Margarita, Tierra de los Libertadores.²³ A pesar que Chile solicitó enviar un observador, el Departamento de Estado negó tal posibilidad pues área de acción de la expedición se sobreponía con el territorio definido por Chile como propio.²⁴ A fines de setiembre, se anunció una tercera expedición al mando del comodoro G. L. Ketcham a Little America, sector considerado históricamente como norteamericano.²⁵ A fines de año y al agravarse las tensiones entre los países, dos rompehielos estadounidenses y la Fuerza de Tarea 39 se dirigieron a la Antártica al mando del comandante G.L. Ketchum en la denominada Operación Windmill.²⁶ Con estas cuatro expediciones, Estados Unidos demostró su interés en mantener lo que consideraba suyo, en sentar precedentes sobre la totalidad del continente al tiempo que expandía su presencia en Tierra de los Libertadores que Argentina y Chile consideraban propia.

La presencia norteamericana en el continente antártico poseía todos los elementos de una superproducción hollywoodense. Comparada por su magnitud con las operaciones de desembarco de la Segunda Guerra Mundial, la expedición de Cruzen probó tecnología replicable en el Ártico donde la disputa con los soviéticos parecía inminente. El Almirante Byrd puso una nota emotiva al reencontrarse con su antigua base de Little America y aprontarse a sobrevolar el polo sur, haciendo así de puente entre el pasado heroico de la exploración polar y las posibilidades del futuro.²⁷ La nota sentimental la ponía la expedición de Finne Ronne que llevaba a dos damas –una en travesía de luna de miel luego de un bullado romance que empezara en Texas- y que se suponían serían las primeras mujeres en invernar en Antártica.²⁸

Como acertadamente expresaron los británicos, la sensación de aislamiento en la Antártica iba desapareciendo por la presencia frecuente de navíos.²⁹ Las inquietudes de otros países no se hicieron esperar, máxime al no haber claridad en las declaraciones norteamericanas. Según los europeos y soviéticos, su interés estaba relacionado con la búsqueda de uranio con fines militares.³⁰ Lo que hoy resulta evidente era que los personeros norteamericanos seguían la estrategia de confusión sugerida por Briggs. Así, Samuel W. Boggs negaba lo estratégico y enfatizaba el valor científico de la Antártica,³¹ Byrd, reconocía los derechos de las “pequeñas naciones” pero se oponía a llevar el asunto a la ONU,³² mientras que propio Briggs recomendaba “dejar el asunto en statu quo por un tiempo.”³³ Esta maniobras alternativas destinadas a confundir y ganar tiempo, continuarán durante el año y se acelerarán cuando la crisis entre los países del Cono Sur y Gran Bretaña se tornó más seria.

Chile, a pesar de los limitados recursos, implementó una política coherente y de cooperación con Argentina durante 1947. En enero envió una expedición antártica al mando del comodoro Federico Guezelaga que incluía la presencia del teniente argentino Oscar Rousseau,³⁴ y construyó la base Arturo Prat en bahía Soberanía con el objeto de consolidar sus derechos al continente helado.³⁵ La dotación, al mando del teniente Emilio Kopaitic, que permaneció por más de un año en la Antártica, había sido despedida emotivamente en Valparaíso, ante la extrañeza del embajador norteamericano en Chile, Claude Bowers.³⁶ Su sarcasmo se aprecia cuando posteriormente calificó como “penosa” la modesta exhibición antártica que atrajera atención nacional.³⁷ Sin embargo, quien mejor representaba el punto de vista estadounidense era el diplomático Hugh Millard quien sostenía que Chile parecía “convencido que las Grandes Potencias tenían designios sobre el territorio y los minerales estratégicos sobre los cuales sólo Argentina y Chile tienen justas reclamaciones.”³⁸

Chile, al igual que Argentina, estaba consciente de las apetencias antárticas británicas y la prensa nacional presionaba para que ambos países impidiesen que “naciones de otro hemisferio” interviniesen en lo que no era “de su incumbencia.”³⁹ Es más, coincidían en que Gran Bretaña generaba más conflicto en la Antártica que Estados Unidos. Sin embargo, un extraño incidente colaboró –intencionalmente o nó- a agrietar aún más la volátil relación chileno-británica. La destrucción de posesiones estadounidenses abandonadas desde inicios del conflicto mundial en Base Oriental, Tierra de los Libertadores, se habría debido, según información proporcionada por ingleses, a las acciones de marinos chilenos. Esto produjo tensión en círculos nacionales y aunque el incidente –nunca bien aclarado- fue superado diplomáticamente, la prensa chilena se refería sin tapujos al “imperialismo inglés” en el área.⁴⁰

En Chile, existían sentimientos encontrados respecto a Estados Unidos. Por una parte, se pensaba –como también lo creía el embajador Bowers- que al solicitar Finn Ronne visas para viajar al territorio antártico “tácitamente [había aceptado] la soberanía chilena.”⁴¹ Sin embargo, no existía claridad respecto a la colaboración anglo-americana a pesar de haber sido ésta reconocida públicamente por Ronne.⁴² En cierta forma, se pensaba que la nación del norte nos protegería de la presencia europea, cosa no fue así. El recelo frente a Estados Unidos se fue acrecentando durante el año dado al sigilo con que dicho país enfrentaba la cuestión antártica. La embajada chilena en Washington hizo presente en varias oportunidades su interés en conocer la posición norteamericana, y sobre todo si Operación High Jump se extendería a la zona que

Chile consideraba como propia. Sólo en octubre de 1947, el Departamento de Estado manifestó escuetamente que Washington aún carecía de una política al respecto pero, que cabía la posibilidad que las actividades estadounidenses se extendieran a Bahía Margarita,⁴³ aumentando aún más los temores chilenos.

El gobierno chileno realizó, además, durante el año otras acciones que demostraban su voluntad de consolidar su presencia en la Antártica. La primera fue la activación de la Comisión Antártica chilena que había estado sin reunirse por algún tiempo.⁴⁴ Segundo, empezó a planear la construcción de su segunda base permanente dado que los británicos podían construir una en dicho lugar.⁴⁵ Otra acción importante fue la revisión del territorio antártico chileno (CAT) desde el punto de vista administrativo. El Ministerio de Tierras y Colonización prefería incorporarlo "efectivamente y no como territorio"⁴⁶ mientras otras reparticiones sugerían hacerlo como "comuna o subdelegación."⁴⁷ No se trataba de un debate sobre los derechos chilenos al continente blanco, sino solamente sobre la forma de integrarlo a la división administrativa del país.

Argentina era también un país con indudable conciencia y larga experiencia antártica, demostrada, por ej, en los establecimientos meteorológicos de isla Melchior, y cuyas actividades no se habían detenido por el conflicto mundial. Al contrario, en 1943 había organizado una expedición antártica a la cual convidaron a chilenos, tradición que continuó en enero de 1947, cuando el comandante Luis Miguel García zarpó llevando a dos observadores chilenos.⁴⁸ La expedición, además de sus funciones tradicionales, estaba destinada a establecer una base meteorológica en la parte occidental de Tierra de los Libertadores,⁴⁹ y fue recibida a su regreso con profundo orgullo por el pueblo argentino, como lo reconoció el mismo New York Times.⁵⁰

Sin embargo, la preocupación argentina por la Antártica debe entenderse como vinculado estrechamente con la cuestión de las islas Malvinas. Por ello en 1947, se modificó el Comité Antártico formando dos subcomités para estudiar los derechos argentinos al archipiélago y las Georgias del Sur nombrando a Pascual La Rosa como su presidente.⁵¹ En ese sentido, el accionar argentino era doblemente complejo pues no se sabía hasta que punto Gran Bretaña y Estados Unidos podían actuar en conjunto o podían tener opiniones discrepantes sobre ambos temas y de ahí su interés en contar con el apoyo chileno.

Las relaciones chileno-argentinas, como se ha mencionado, eran armónicas desde finales de 1946 lo que preocupaba a los diplomáticos norteamericanos en Chile.⁵² Al

anuncio de inicio de conversaciones bilaterales por parte del canciller argentino Bramuglio, había seguido la firma de un convenio de cooperación económica a fines de dicho año. Según la Inteligencia estadounidense, con ello Argentina suplía su carencia de minerales y ganaba acceso a la costa del Pacífico estando apoyado entusiastamente por los comunistas de ambos países.⁵³

Continuando con este espíritu, la Casa Rosada invitó al gobierno chileno a proseguir las conversaciones sobre delimitación de soberanías antárticas interrumpidas desde 1941.⁵⁴ Las conversaciones avanzaron durante el invierno y durante la visita del presidente Gabriel González Videla a Buenos Aires se efectuó una declaración conjunta donde ambos países se reconocían sus “incuestionables derechos soberanos sobre la Antártica sudamericana.”⁵⁵ Esta declaración y la posibilidad que un acuerdo bilateral complicase la posición anglo-sajona en Tierra de los Libertadores, llevó a George C. Marshall, en setiembre de 1947, a reconocer que dicho acuerdo era “contra Gran Bretaña,” remarcando, para prevenir cualquier demanda británica, que su país como “potencial reclamante” no podía “tomar partido” al respecto.⁵⁶

3. ESBOZOS DE SOLUCIÓN

Las tensiones crecieron al acercarse la nueva estación antártica por razones ya mencionadas. En primer lugar, Estados Unidos, luego de explorar el continente helado, no deseaba limitar sus actividades a su sector histórico, y coincidiendo con esto, la Oficina de Investigaciones Estratégicas había hecho circular un informe remarcando la conveniencia de presentar reclamaciones a varios sectores antárticos. Gran Bretaña estaba implementando una política antártica independiente al planear una expedición con potencias europeas e intentar llegar a un arreglo con Argentina y Chile en la Corte Internacional. Por su parte, Argentina y Chile veían que, luego de la reserva norteamericana al art. 4 del Tratado de Río, sus anhelos de obtener ayuda estadounidense para excluir a Gran Bretaña de las Malvinas y la Antártica respectivamente, eran nulas.⁵⁷ Ello reforzó en los militares chilenos, y posiblemente en su contraparte argentina, el interés en “marchar estrechamente unidos.”⁵⁸

De la situación de tensión y de inminente peligro en la zona sur, surgieron dos posibles soluciones, lo que no significó el abandono norteamericano de su estrategia de confusión y expansionismo. La primera, originada en Estados Unidos, consistía en conseguir que los países interesados aprobasen alguna forma de internacionalización.

Existía la experiencia de fideicomisos, bajo la tuición de ONU, que habían permitido a la nación del norte controlar ciertas áreas del planeta; sin embargo, esa figura jurídica no era totalmente aplicable al continente antártico por la ausencia de población nativa y por requerir del consentimiento soviético que cada vez era más difícil de obtener.⁵⁹ De ahí que, en junio de 1947, el consejero Boggs sugiriese colocar a la Antártica en una condición semejante a la alta mar “donde las tareas científicas pudiesen operar sin estar restringida por los reclamos de soberanía.”⁶⁰ Por ello, en agosto Estados Unidos propuso a los siete países reclamantes establecer alguna “forma limitada de régimen internacional”⁶¹ teniendo en mente la idea que cubriese la totalidad de la Antártica.⁶² Como expresara el Secretario Lovett el mes siguiente, se deseaba una figura jurídica que “salvaguardase los intereses especiales de algunos países dándoles el control administrativo del fideicomiso.”⁶³ Dicha proposición fue en principio aceptada por Gran Bretaña, no así por el resto de los países.⁶⁴

Una solución diferente surgió con el interés de Argentina, Gran Bretaña, y Chile por solucionar su conflicto antártico por la vía jurídica, recurriendo a la Corte Internacional de Justicia de la Haya. No fue extraño que Estados Unidos se opusiese a dicha iniciativa, expresando que el arreglo de “asuntos parciales” no era “urgente” ni “útil por el momento” y solicitó a Gran Bretaña su postergamiento hasta que se pudiese obtener un “arreglo total.”⁶⁵ Extrañamente, al parecer no existe mayor documentación sobre la posición argentina o chilena al respecto en archivos norteamericanos.

El valor que Estados Unidos le asignaba a la Antártica y sus zonas aledañas era difícil de conocer con exactitud. En septiembre el Departamento de Estado, expresaba que tenía “poco que ganar del control exclusivo a grandes zonas de la Antártica,” enfatizando retóricamente su importancia para la investigación científica.⁶⁶ Un mes más tarde, centraba su valor estratégico en Tierra de los Libertadores y el Mar de Drake.⁶⁷ A fin de año, y respondiendo a una consulta británica, expresó no considerar al continente de “gran valor estratégico o de otro tipo” con excepción de las islas Malvinas a las que estimaba como separadas ya que, en caso contrario, podrían “complicar grande e innecesariamente ambos problemas.”⁶⁸ Esto, cabe señalar, contrastaba con la importancia que los británicos asignaban a Cabo de Hornos y al Mar de Drake, especialmente en caso de destrucción del canal de Panamá.⁶⁹

Lo cierto es que a fines de año, el Departamento de Estado estadounidense recomendó a la Armada evitar declaraciones que vigorizasen el “principio de los sectores” en la Antártica, a pesar que se encontraba evaluando la conveniencia de reclamar el territorio

entre los 80° y 150° W lo que, inevitablemente, suscitaba oposición de los otros países. Esto demuestra, fehacientemente, que a pesar de hablar de fideicomiso o condominio, no abandonaba la idea de presentar reclamaciones a diversas partes del continente tal como el informe OIR señalara en septiembre.⁷⁰ Por otra parte y siguiendo una de las estrategias de Boggs, también definía a la Antártica como área de “cooperación internacional” que no podía menoscabarse con particiones territoriales.⁷¹ En el fondo, el problema norteamericano consistía en lograr el control de los recursos antárticos sin ser acusado de imperialista y salvaguardando, al menos retóricamente, los intereses de los otros países pero sin darles “una voz predominante” en un futuro fideicomiso.⁷²

Los británicos, entendiblemente, no habían quedado satisfechos con la negativa norteamericana de solucionar el asunto antártico en la Corte de La Haya, e incluso cuestionaban establecer un fideicomiso bajo la égida de las Naciones Unidas pues ello llevaría a la participación soviética.⁷³ Dado las tensiones existentes y la negativa estadounidense a aceptar que el conflicto se solucionase pacíficamente con las naciones del Cono Sur, en las cercanías de Navidad, Gran Bretaña anunció el envío de una nueva expedición al área y pidió su apoyo para tomar “medidas firmes” contra Argentina pues existían más de ocho buques de esa nacionalidad en isla Decepción lo que, a su juicio, podría tener consecuencias para las islas Georgias del Sur y las Malvinas.⁷⁴

En realidad, aquella época, Argentina había comenzado a reforzar su establecimiento de isla Melchor haciéndolo depender del Ministerio de Marina y dotándole de una presencia permanente de fuerza militar,⁷⁵ y había realizado, además, un vuelo hasta el círculo polar, lo que la prensa norteamericana calificaba irónicamente como un intento de colocarse “a la par” de Estados Unidos.⁷⁶ En otras palabras, pareciera ser que Argentina cansada de esperar una definición norteamericana y poseyendo el apoyo chileno, había decidido mostrar una política de fuerza que obligase a Gran Bretaña a definir jurídicamente el alcance de su soberanía antártica.

En vista de las circunstancias y tratando de no quedar excluido de la región antártica que más le apetecía, Estados Unidos inició conversaciones con el gobierno británico a través del consejero inglés en Washington. Los funcionarios Benjamin M. Hulley y Caspar D. Green, para debilitar un posible acuerdo anglo-argentino, aconsejaron a los británicos presentar una protesta formal. Sin embargo, Londres consiente que el impacto de la protesta dependía de la actitud norteamericana al respecto, solicitó su apoyo para “tomar medidas firmes.” El diplomático inglés trató de convencer al Departamento de

Estado que la Antártica era importante estratégicamente para las naciones anglosajonas,⁷⁷ pero Estados Unidos, cautamente y para no comprometerse, le expresó que la cuestión antártica era un asunto de prestigio para ambos países latinoamericanos, y que éstos no llevarían el asunto a la Corte pero sí ante las Naciones Unidas, posibilidad que desagradaba a Gran Bretaña.⁷⁸

De estas conversaciones, Estados Unidos concluyó que no era conveniente presentar su proyecto de internacionalización listo para ser aprobado o rechazado, sino que debía dar la impresión de estar abierto a recibir sugerencias de los países involucrados. Reconociendo también que la previa aceptación británica a la internacionalización era fundamental para su viabilidad, aceptó que dicha nación recurriese a la Haya en el caso que el proyecto norteamericano fallase.⁷⁹ De esta forma, ambas potencias quedaban satisfechas. Estados Unidos había conseguido el beneplácito británico para la internacionalización, alejaba la posibilidad de acuerdo tripartito y de ser excluida del área y Gran Bretaña, contaba con la seguridad que Estados Unidos respaldaría su protesta y accionar frente a Argentina.

La estación antártica 1947-1948 fue tensa. Gran Bretaña desplegó su poder naval expresando que no convenía que Chile o Argentina controlasen el Mar de Drake dado sus "records durante la Segunda Guerra Mundial."⁸⁰ Estados Unidos le aconsejó fuertemente "ir sobre estas materias calladamente con los funcionarios del Departamento de Estado,"⁸¹ mientras se esforzaba en impedir que las naciones latinoamericanas presentasen sus derechos antárticos en la conferencia a celebrarse en Bogotá.⁸² Para ello y aprovechando una visita de cortesía al embajador chileno Nieto del Río quien se encontraba enfermo,⁸³ hizo saber que las potencias anglosajonas conversarían de temas antárticos sólo si omitían esa materia de la agenda de la conferencia interamericana.⁸⁴ Al mismo tiempo, Marshall convencía a ciertos grupos estadounidense para que aceptasen alguna forma de internacionalización,⁸⁵ encargando a Samuel L.W. Boggs, especialista de trayectoria en temas antárticos y partidario de la creación de algún sistema al margen de las Naciones Unidas, que preparase un borrador.⁸⁶ Ese escrito sirvió de base para informe oficial elaborado por George F. Kennan y el staff de Planificación Política (PPS) formado por Finn Ronne y Caspar D. Green.⁸⁷ James Forrestal, Secretario de Marina, aportó la idea de postergar el asunto hasta un mejor momento, iniciativa que a la larga también sería aceptada.⁸⁸ Entretanto, Chile y Argentina continuaron apoyándose mutuamente lo mejor posible y firmaron otra declaración conjunta reconociéndose sus derechos en marzo de 1948.⁸⁹

El año 1947, como se ha expresado, no fue un año fácil de entender en asuntos antárticos pues se caracterizó por la interrelación de intereses y actividades de actores de desigual capacidad económica, bélica y diplomática. La Antártica, escenario secundario dentro del esquema de la Guerra Fría, pasó a ser un punto sensible de las relaciones angloamericanas de la postguerra. Para Argentina y Chile, no se trataba de “mero prestigio” como expresaba la Administración Truman, pues la Antártica era considerada territorio esencial de ambas naciones. Para Estados Unidos, el continente helado se convirtió en un factor candente que ponía en jaque sus alianzas con Gran Bretaña y el Cono Sur americano y sus estrategias planeadas inteligentemente dieron resultados a mediano plazo pero, no consiguieron quebrar en 1947 la amistad argentino-chilena tan esencial para la defensa de los derechos soberanos de ambas naciones.

NOTAS

- ¹ Este trabajo no representa ni compromete la posición del Instituto Antártico Chileno con cuyo apoyo se ha realizado parte de la investigación en archivos estadounidenses.
- ² CIA asumía un “conflicto inevitable” entre URSS y el mundo capitalista. CIA, “Soviet Objectives in Latin America,” ORE 16/1 (19/11/47) HST Papers, President’s Secretary Files, Intelligence File, National Interest-Estimate, Box 254, Harry S. Truman Library, Kansas. [HSTL].
- ³ González Videla llegó al poder con apoyo comunista. Departamento de Estado [DS], “Background Memoranda on Visit to the United States of Gabriel González Videla, April 1950.” DS Correspondence 1950 [2/5] Box 41, HSTL.
- ⁴ Braden fue uno de los gestores del Libro Azul contra el entonces candidato presidencial Perón. Miliciades Contreras M. (Agr. Militar, Washington) Informe Confidencial, n. 23, Of. 63, 10/06/47. Oficios Recibidos 1947, Embajada en E.E.U.U. vol II, Ministerio Relaciones Exteriores de Chile. [MinRe]
- ⁵ Brundage (NWC), Memo: “Chile y Argentina in Antártica,” 10/02/47. 800.014 Antarctic/2-1047, Foreign Relations of the United States. [FRUS]
- ⁶ “Trade Pact Extends Argentine Influence Over Chile,” *Intelligence Review* 45 (19/12/46): 5. Intelligence División, WDGS, War Department, Washington, D.C. National Archives [NARA].
- ⁷ D.S., Memo: “Chile and Argentina in the Antarctic,” Brundage a NWC, RPA, ARA, A-Br,

- 10/02/47, RG 59, 800.014 Antarctic/2-1047. Ver también Bowers a Secretario de Estado [S.E.], No. 575, 14/07/47, RG 59, 800.014 Antarctic/7-1447, NARA.
- ⁸ Contreras (Washington) Informe n. 22, Oficio n.58, 5/05/47. MinRe.
- ⁹ Brundage a Hall, ARA, A-Br, 5/05/47; Bowers a S.E., no. 15100, 2/04/47, RG 59, 800.014 Antarctic/4-247, NARA.
- ¹⁰ Una interesante perspectiva sobre la presencia ministerial comunista a inicios de la administración González Videla se encuentra en Arturo Maschke, *Cuatro Presidentes de la República desde el Banco Central de Chile: 1940-1960* (Stgo: Ed. Andrés Bello, 1990), 37 y ss.
- ¹¹ La flota conjunta británica-noruega-sueca estaba destinada a Tierra de la Reina Maud, y existían flotas balleneras rusas, holandesas, norteamericanas y japonesas en el área. N.A. Mackintosh, "Recent International Whaling Conferences and the Resumption of Whaling Since the War," *The Polar Record [TPR]* 4 n.31 (enero 1946) [pub. octubre 1946]: 347-9. "Foreword," [*TPR*] 4 n.32 (julio 1946), 371. N.A. Mackintosh "International Whaling Conference, 1946," [*TPR*] 5 n.33-34 (ene-julio 1947): 105.
- ¹² Tierra de los Libertadores se refiere a la península que los ingleses denominan Tierra de Graham, los norteamericanos Tierra de Palmer, los argentinos del Libertador San Martín y los chilenos conocen como Tierra de O'Higgins.
- ¹³ El Departamento de Estado reconocía la existencia de "intereses dentro del sector antártico del Hemisferio Occidental." D.E., "Política del Departamento de Estado y Declaración Informativa," 27/01/47. Secreto. 800.014/1-2447 *FRUS* 1947 I: 1049.
- ¹⁴ *Ibid.*
- ¹⁵ Office of the Judge Advocate of the Navy, Top Secret Brief: "Ulterior Mission and Objectives of Naval Expedition to Antarctica," 21/11/46, en Capt. R. E. Dennison (USN) a Hugh S. Cumming, Jr., NOE Chief, 22/11/46, RG 59, 800.014 Antarctic/11-2246. Acheson a Forrester, 14/11/46, *FRUS* 1946 I: 1497-98.
- ¹⁶ Ellis O. Briggs (ARA) Memo, 15/11/46, *FRUS* 1946 I: 1492-93.
- ¹⁷ "U.S. Maps Formal Claims," *New York Times [NYT]*, 6/01/47, 21:1.
- ¹⁸ "Byrnes Cool to Conference," *NYT*, 8/01/47, 13:1.
- ¹⁹ DS, "Política ...", 1049.
- ²⁰ S.E. a Embajada (Londres) 08/12/47, 800.014 Antarctic/9-1847, *FRUS* 1947, 1: 1053, cita 5.

- ²¹ Véase Cesar Ruiz Cisneros, *El Territorio Argentino* (Bs. As: Ed. Perrot, 1963): 67-8.
- ²² “La invocación de la Doctrina Monroe podría reforzar las reclamaciones de Argentina y Chile más que las de Estados Unidos.” “Basis for Possible U.S. Claims in Antarctica,” D.E., Office of Intelligence Research, Secret 12/09/47: 10. NARA.
- ²³ *Ibid*, *FRUS* 1947, 1: 1043-50.
- ²⁴ Brundage (ARA), Top Secret Memo: “Antarctic Expeditions,” 15 /08/47, RG 59, 800.014 Antarctic/8-1546.
- ²⁵ “New Naval Expedition to Antarctic Scheduled,” *NYT*, 26/09/47, 25:7.
- ²⁶ Se presentó como continuación de la Op. High Jump. “U.S. Operation Windmill, 1947-8,” [TPR] (enero-julio 1949): 345.
- ²⁷ “United States Operation High Jump, 1946-47,” [TPR] (ene-julio 1949): 344.
- ²⁸ Ronne y Darling, “Ronne Antarctic Research Expedition, 1946-48” [TPR] (ene-julio 1949): 460-1.
- ²⁹ Véase E.W. Bingham, “The Falkland Dependencies Survey, 1946-47,” [TPR] 5 n.33-34 (ene-julio 1947): 35.
- ³⁰ Embajador Smith a S.E., No. 4188, 21 /11/1946, RG 59, 800.014 Antarctic/11-2146. Perspectiva inglesa en “Foreword,” [TPR] 4 n.32 (julio 1946), 371. “Soviet Links Aton to Byrd Expedition,” *NYT*, 1/01/47, 26:8.
- ³¹ Boggs, Memo: “What the Antarctic is Worth in Relation to International Problems, “ a ARA (Woodward y Briggs), NOE, NWC (Hall), 2 /06/47, RG 59, 800.014 Antarctic/6-247. NARA.
- ³² Walter Waggoner, “U.N. Antarctic Rule Opposed by Byrd,” *NYT*, 17/04/47, 3:1.
- ³³ Briggs a Hall (NWC); Lyon (RPA) y Cuming (NOE) 25/04/47. 800.014 Antarctic/4-2547. NARA.
- ³⁴ “Chilean Ship Starts South,” *NYT*, 10/01 /47, 5:1. Rousseau en Hugh Miller (Stgo) a S.E., 10/01/47. 800.014 Antarctic/1-1047. Bowers a S.E., 18/12/46, *FRUS* 1946, 1: 1498-99.
- ³⁵ “Chileans at Graham Land Base,” *NYT*, 23/02/47, 40:6.
- ³⁶ Bowers a S.E., 3/04/47, RG 59, 800.014 Antarctic/4-347. NARA.
- ³⁷ Bowers a S.E., No. 15312, 20/05/47, RG 59, 800.014 Antarctic/5-2047. NARA.
- ³⁸ Hugh Millard a S.E., No. 14796, 10 /01/47, RG 59, 800.014 Antarctic/1-1047. NARA.
- ³⁹ Ver Millard, *ibid*.

- 40 Finn Ronne, "U.S., British at Odds on Antarctic Flags," *NYT*, 19/03/47, 14:4.
- 41 Bowers a S.E., 2/04/47. 800.014 Antarctic 4/247. NARA.
- 42 "Navy Men Visit Scott's 1912 Camp," *NYT*, 21/02/47, 3:4. Finn Ronne, "Ronne and British Link Explorations," *NYT*, 23/06/47, 12:2. OIR, 11.
- 43 Embajada Chile a D.E, 13/10/47; D.S. a Emb. Chile, 3/11/47, *FRUS* 1947, 1: 1052.
- 44 "Chilean Decree n. 587 of 30 May 1947" en *TPR* (ene-julio 1948), 225-6.
- 45 Bowers a S.E, No. 15673, 16/10/47, RG 59, 800.014 Antarctic/10-1647. NARA.
- 46 Luis Prucher Encina a Min. del Interior, LBE- DBM- 53761 # 9702, 18/10/47, MinRe.
- 47 Hugo Medina V. a Min.del Interior, 23/10/47 Confidencial n. 1448. MinRe.
- 48 "Argentine Ship Sets Out for Graham's Land Zone," *NYT*, 5/01/47, 34:4.
- 49 "Foreword," [*TPR*] (julio 1946), 371. Bingham, *TPR* (1947), 37.
- 50 Perón expresó "los argentinos [habían] mostrado una vez más lo que ellos pueden hacer en defensa de sus derechos." "Argentine Mission Returns," *NYT*, 24/04/47, 4:6.
- 51 En [*TPR*] (ene-julio 1948), 224.
- 52 Bowers a S.E. 18/12/46. 800.014 Antarctic/12-1846. *FRUS* 1946 1: 1499.
- 53 "Trade Pact Extends Argentine Influence Over Chile," *Intelligence Review* 45 (19/12/46): 5. Intelligence División, WDGS, War Department, Washington, D.C. NARA.
- 54 Bowers a S.E. 18/12/46. 800.014 Antarctic/12-1846. *FRUS* 1946 1: 1499. Bowers a S.E., "Antártica: Primera Reunión de la Comisión Antártica Chilena," 25/06/47, 800.014 Antarctic/6-2547. NARA.
- 55 Declaración de 12 julio 1947 en OIR, 11.
- 56 En julio del 1947, se hizo entrega de la declaración conjunta y del plan de acción común. Marshall a Emb (Londres) 8/09/47. 800.014 Antarctic/8-1447: Airgram. *FRUS* 1947 1: 1050-1.
- 57 Nieto del Río, "La Situación Antártica y el Tratado de Río," 23/09/47 Confidencial n1989/101. Departamento Diplomático. MinRe.
- 58 Contreras (Washington), Informe "El Gral. Von Der Becke Opina Sobre Problemas de Actualidad," 29/09/1947. Informe n 56 og 133. Anexo Oficio 14. MinRe.
- 59 Walter Waggoner, "U.N. Antarctic Rule Opposed by Byrd," *NYT*, 17/04/47, 3:1.
- 60 Boggs, Memo: "What the Antarctic is Worth in Relation to International Problems," a ARA (Woodward y Briggs), NOE, NWC (Hall), 2/06/47, RG 59, 800.014 Antarctic/6-247.

- ⁶¹ En "Territorial Claims in the Antarctic," [TPR] (ene-julio 1949): 361.
- ⁶² D.E. a Embaj. 08/09/47, 800.014 Antarctic/8-1447: Airgram, *FRUS* 1947, I: 1051; As. S.E a Embajada (Londres), 08/12/47, 800.014 Antarctic/9-1847, *FRUS* 1947, I: 1054.
- ⁶³ Lovett a Emb. (Londres), 22/09/47, *FRUS* 1947, 1: 1051..
- ⁶⁴ D.E., Off. Euro. Affs., Div. of NOE, NOE y NWC a EUR (Hickerson) y ARA (James F. Wright), 8/09/47, RG 59, 800.014 Antarctic/9-847. NARA.
- ⁶⁵ Lovett a Emb. (Londres), 22/09/47, *FRUS* 1947, 1: 1051.
- ⁶⁶ D.E., Off. Euro. Affs., 8/09/47. NARA
- ⁶⁷ D.E, Office of Intelligence Collection and Dissemination, Informe No. 4269 "History and Current Status of Claims in Antarctica, "3 /10/47, RG 59, [800.014 Antarctic/12-1647].
- ⁶⁸ Lovett a Emb. (Londres), 16/12/47, *FRUS* 1947, 1: 1053-54
- ⁶⁹ Hulley (NEA), Memo de Conversación, 17 y 23/12/47, *FRUS* 1947, 1: 1058-61.
- ⁷⁰ USA tendría mejores derechos que los británicos, chilenos o argentinos a un área situada al sur de los 72°S pues era tierra que ningún otro país había explorado. OIR, 12.
- ⁷¹ As S.E. a Embaj. (Londres), 08/12/47, 800.014, Antarctic/9-1847, *FRUS* 1947, I: 1054;
- ⁷² D.E. Memo, 11/12/47, *FRUS* 1947, 1: 1055-56.
- ⁷³ Hulley (NEA), Memo de conversación, 17 y 23/12/47, *FRUS* 1947, 1: 1058-61.
- ⁷⁴ Gallman (Londres) a S.E. 24/12/47, *FRUS* 1947, 1: 1061-62. Hulley (NEA), Memo, 23/12/47, 800.014 Antarctic/12-1147, *FRUS* 1947, 1: 1060. MGallman (Londres) a S.E., 24/12/47, 800.014 Antarctic/12-2447, *FRUS* 1947, I: 1062. Hulley, Memo, 23/12/47, 800.014 Antarctic/12-1147, *FRUS* 1947, I: 1060.
- ⁷⁵ "Argentine Decree n. 39.638 of 19 December 1947," en [TPR] (enero-julio 1948), 225.
- ⁷⁶ Milton Bracker, "Argentines Renew Claim in Antarctic," *NYT*, 21/12/47, 34:3.
- ⁷⁷ Hulley, Memo conversación, 17/12/47. 800.014 Antarctic/12-1147, *FRUS* 1947, 1: 1061.
- ⁷⁸ Hulley, Memo conversación con Robert H. Hadow, 16/12/47, *FRUS* 1947 1, 1057-58.
- ⁷⁹ Hulley, Memo conversación, 17/12/47. 800.014 Antarctic/12-1147, *FRUS* 1947, 1: 1061.
- ⁸⁰ S.E., Memo, 8/02/48, 800.014 Antarctic/2-1848, *FRUS* 1948, I: 963.
- ⁸¹ S.E., Memo, 18/02/48, 800.014 Antarctic/2-1848, *FRUS* 1948, I: 963-5.
- ⁸² Marshall a Embajador británico, 17/03/48, 800.014 Antarctic/3-848, *FRUS* 1948, I: 967.
- ⁸³ Woodward (ARA), Memo, 26/03/48, 800.014 Antarctic/3-2648, *FRUS* 1948, I: 970.

- ⁸⁴ D.E.: "Antarctica," 26/03/48, HSTP, NAF, DS-B, 1947 jun-1949 dic, f: en-abr 1948, HSTL.
- ⁸⁵ Marshall a Forrestal, 16/03/48 en Forrestal a Marshall, 12/04/48. 800.014 Antarctic/4-1248. *FRUS* 1948 I: 971, cita 3.
- ⁸⁶ John A. Morrison (PPS) a Carlton Savage, (Sec Ej. PPS). 22/04/48. PP File: Lot 64 D 563. *FRUS* 1948 I: 976.
- ⁸⁷ Green sería enviado a Chile y Argentina para lograr la aceptación de la propuesta. Morrison a Savage, 22/04/48. PPS File: Lot 64 D 563. *FRUS* 1948 I: 975-76. En este informe aparece el área jurisdiccional del futuro tratado antártico de 1959. PPS, Informe "Antártica." PPS Files: Lot 64 D 563. *FRUS* 1948 I:979.
- ⁸⁸ Forrestal a Marshall, 12/04/48. 800.014 Antarctic/4-1248. *FRUS* 1948 I: 974.
- ⁸⁹ S.E., 18/02/48, 800.014 Antarctic/2-1848, *FRUS* 1948, I: 963.

LA ANTÁRTICA Y LA “UNIÓN CONTINENTAL IBEROAMERICANA” (UCI) EN 1948

Mauricio Jara Fernández
Chile

La declaración del movimiento Unión Continental Iberoamericana (UCI) en Montevideo, Uruguay, en marzo de 1948¹ es sin lugar a dudas, uno de los más importantes ejemplos de solidaridad latinoamericana de fines de los años cuarenta por la defensa de los derechos antárticos de Chile y Argentina contra el “colonialismo” británico en “suelo antártico americano” y de un abierto rechazo a la “voluntaria o involuntaria” distancia de Estados Unidos ante la controversia internacional en el cuadrante antártico sudamericano².

La mencionada disputa territorial por la Antártica se desató una vez que Chile y Argentina en virtud de sus “propios y legítimos” derechos polares manifestaron cuáles eran sus sectores soberanos³ e iniciaron, paralelamente, los preparativos para las posteriores instalaciones de bases permanentes en los “pretendidos territorios antárticos” de Gran Bretaña en las Islas de Greenwich y Decepción y en la autodenominada Tierra de Graham⁴, bien llamada por ambos países sudamericanos como la Tierra de los Libertadores, en alusión a Bernardo O’Higgins y José de San Martín.

Sobre este último aspecto, forzoso es recordar que Gran Bretaña en un “gesto de buena voluntad” comunicó a los gobiernos de Santiago y Buenos Aires, en 1947, que por el hecho de haber instalado ambos países bases en esas Islas, podrían permanecer con sus dotaciones en aquellos lugares a cambio del pago de un arrendamiento por estar levantadas en territorio inglés.

Tras el rechazo que el gobierno chileno hizo en mayo de 1947 a la “oferta de arriendo” y también, en enero de 1948, a la petición inglesa de llevar este asunto a la Corte Internacional⁵, se inició una inédita e “inesperada” controversia chileno-británica que alcanzó mayor noto-

riedad internacional cuando el Presidente Gabriel González Videla visitó el territorio antártico reclamado por Chile y cuando, a su vez, el Secretario de Estado británico, Héctor Mc Neil, sostuvo en la Cámara de los Comunes que no se dejaría sin respuesta el desafío de Chile y, además, ordenó el envío del crucero *Nigeria* para apoyar las acciones del Gobernador de las Islas Falkland⁶.

No obstante, para los británicos la mayor amenaza provino de la presencia y declaraciones formuladas por el Primer Mandatario chileno en febrero de 1948. El 17 de ese mes y año, el Presidente González luego de realizar una visita inspectiva a la primera base nacional 'Soberanía', isla Greenwich, en las islas Shetland del Sur, expresó: "Bajo la extraña sugestión de la soledad y el silencio de estas tierras polares, sentimos una íntima satisfacción patriótica, al pisar tierra chilena, tierra nuestra, ocupada y defendida por vosotros, valerosos miembros del Ejército, la Armada y la Aviación chilenos. "Habéis cumplido con valor, abnegación y sacrificio vuestra misión –decía el Presidente a los miembros de la primera dotación antártica- en estos parajes inhóspitos de la Antártica, como corresponde a la gloriosa tradición de nuestra patria. Con ello, habéis custodiado el patrimonio nacional que nos legaron nuestros próceres y nuestra patria, en el casquete de la Antártica correspondiente al continente americano. Resabios de anticuados imperialismos europeos amenazan, con la violencia armada, arrebatar a Chile y a América la posesión de estas tierras nuestras"⁷.

Del mismo modo, al otro día, el 18 de febrero de 1948, y con motivo de la inauguración de la segunda base en la Antártica, la del Ejército de Chile, llamada Bernardo O'Higgins, en un lugar próximo a la península Antártica, González Videla, dijo: "A todo Chile, que estoy cierto está pendiente de este acto memorable, yo le brindo esta tierra del mañana, seguro de que su pueblo sabrá mantener virilmente la soberanía y la unidad de nuestro territorio, desde Arica al Polo Sur"⁸.

Estas palabras y tenor dieron inicio a un proceso de "dimes y diretes" que a juicio de Oscar Pinochet de la Barra caracterizaron la futura relación entre las Cancillerías de Chile y Argentina con Gran Bretaña, la cual duró por varios años hasta la firma del tratado Antártico en 1959. Y como si esto fuera poco, en estos intercambios orales también participó Estados Unidos y con ello rápidamente se generó una reacción latinoamericana respecto de lo que estaba sucediendo en algunas zonas de la región. Esta reacción o nuevo movimiento, llamado Unión Continental Iberoamericana UCI, se organizó a través de un Comité Ejecutivo Provisorio integrado por Felipe Barreda Laos, Director de Perú, Juan Carlos Riso, Secretario de Uruguay, Carlos Iburguen de Argentina, Luis Rau Bravo de Chile y Francisco Martín Díaz

de Panamá y, desde su creación funcionó con una sede en la calle Juan Carlos Gómez 1.384, 1º piso, Montevideo, Uruguay.

Esta novel organización latinoamericana desde el principio dejó perfectamente claro cuál era el objeto de su lucha y declaró que como “Los episodios que vienen sucediéndose en relación con Belice y la región Antártica Sudamericana y la apasionada controversia referente a títulos de soberanía o dominios sobre esos territorios van asumiendo características de peligrosidad para la paz internacional (era necesario)... promover la formación de un frente común de defensa jurídica en la acción internacional”⁹.

Un movimiento que definiéndose anti-imperialista y defensor de las reclamaciones territoriales de Chile y Argentina en la Antártica y de Guatemala en Belice contra la política colonialista de Inglaterra, desde su formación estuvo respaldado por la adhesión del: “Honorable Directorio del Partido Nacional del Uruguay; la Honorable Junta Ejecutiva del Partido Agrario Laborista de Chile; la Confederación de Obreros y Campesinos de México; la Unión Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Perú; la Honorable Junta Ejecutiva del Integrisimo Mexicano; el Sindicato Universitario Argentino; la Junta Nacional de la Unión Cívica Nacionalista de Argentina; la Unión nacionalista de Estudiantes Secundarios de la Argentina; y muchos miles de personalidades de las naciones iberoamericanas que hacen un total de 400.080 adhesiones.”¹⁰

En la declaración de la UCI se sostuvo que los últimos “episodios” ocurridos en el Continente Antártico y en Belice ponían en peligro la paz mundial. Que las organizaciones que respaldaban su formación eran partidarias de restaurar el ambiente de serenidad que debía prevalecer para buscar una solución al problema que amenazaba crear graves desavenencias en la convivencia internacional y de corregir los errores doctrinarios e históricos que afectaban el asunto antártico y el de Belice ya que éstos eran los responsables directos de las confusiones y “enconada susceptibilidad”.

En primer lugar y consecuente con el objeto de su fundación, la UCI declaró: “La adquisición del dominio o soberanía territorial reconoció en el derecho internacional antiguo formas y normas que dejaron de existir y tener aplicación en el hemisferio occidental desde comienzos del siglo XIX; cuando merced a la emancipación, dejó la América de ser dominio colonial.”¹¹

Al profundizar y desarrollar el planteamiento anterior la UCI sostuvo que “La soberanía se adquiría según el antiguo derecho por sucesión de familias entre Casas reinantes europeas por descubrimiento; por conquista; por negociaciones contractuales entre dos o más es-

tados. La América independiente no admitió ni aceptó jamás la adquisición del dominio territorial por sucesión dinástica ni por descubrimiento ni por conquista adoptó el criterio de la autodeterminación de los pueblos y afirmó el valor de las negociaciones contractuales entre los estados. Es absolutamente inadmisibles en el continente americano invocar descubrimientos efectuados en los siglos XIX y XX como títulos de dominio sobre territorios antárticos; porque la era de los descubrimientos en el Hemisferio Occidental terminó al finalizar el siglo XVI. Hasta entonces el descubrimiento constituyó título de soberanía para las potencias europeas descubridoras. España y Portugal perfeccionaron su título por la Bula expedida por el Pontífice Alejandro VI. Con la terminación del siglo XVI concluyó la adquisición de soberanía por descubrimiento porque no quedaba continente por descubrir sino inmensos territorios por explorar.”¹²

Enfatizando en el hecho que las posesiones adquiridas por las antiguas potencias europeas en los dominios hispanos y lusitanos no eran por descubrimientos sino por conquistas con fuerza militar o por convenios contractuales con España y Portugal, la UCI insistió en que era “...notoriamente absurdo presentar como título de dominio sobre territorios de la Antártida descubrimientos efectuados en los siglos XVII, XIX y XX cuando no existía en la esfera terrestre continente alguno por descubrir y cuando esos pretendidos descubrimientos no fueron ni son más que unas simples exploraciones...”¹³.

Al Reiterar que los territorios de la Antártica Sudamericana eran una continuación, geográfica del suelo americano, especialmente de Chile y Argentina, la UCI puntualizaba que “...la exploración no es ni puede constituir título de soberanía o dominio territorial. Para el continente iberoamericano este punto es de gran importancia; porque si pudiese invocarse la exploración como título de dominio territorial la inmensa zona bañada por el sistema fluvial amazónico, las regiones del Mato Grosso, visitadas por expediciones frecuentes de súbditos europeos y norteamericanos, los de Yucatán y Guatemala explorados durante años por misiones científicas y arqueológicas europeas y norteamericanas pertenecerían al dominio de esas potencias extranjeras.”¹⁴

La UCI, al advertir que Estados Unidos no tenía el mayor interés en hacer prevalecer los límites de la zona de seguridad que habían sido definidos en el artículo 4º del pacto de Río de Janeiro del 2 de septiembre de 1947 en relación a la Antártica¹⁵, señalaba que “Hace menos de un año Estados Unidos definió el derecho de dominio de los países del continente sobre el subsuelo marítimo con extensión indefinida como continuación del suelo territorial. Los territorios de la Antártida sudamericana no son sino accidentes geográficos del extremo sur

del continente sudamericano. Su dominio o soberanía corresponde a los países del extremo sur del continente sudamericano. Su dominio o soberanía corresponde a los países del extremo sur de la América austral. Ninguna relación de dependencia tienen ni pueden tener esos territorios con potencias europeas o americanas situadas a muchos miles de millas de distancia en la zona ártica del planeta.”¹⁶

Finalmente, la UCI, soslayando la incómoda posición de Estados Unidos, que no quería aparecer inclinándose a favor de los países sudamericanos ni tampoco del Reino Unido en territorios americanos y de proyección americana al Continente Antártico, postuló cinco consideraciones que deberían tener presente las Cancillerías iberoamericanas, en especial, la chilena, argentina y guatemalteca, a fin de que pudieran promoverlas y hacerlas respetar en su relación con las potencias foráneas: “1º El continente iberoamericano dejó de ser un dominio colonial desde los albores del siglo XIX; 2º La era de los descubrimientos en el hemisferio occidental quedó clausurada al finalizar el siglo XV; 3º El Continente iberoamericano no reconoce legitimidad jurídica al status de las posesiones territoriales de potencias foráneas adquiridos por actos de expediciones o comisiones de cualquiera naturaleza no pueden invocarse como título de soberanía o dominio territorial y 5º Los territorios de la antártica sudamericana no son sino una prolongación del extremo sur del continente sudamericano cuyo dominio corresponde a los países situados en esa región de la América austral.”¹⁷

1. CONCLUSIONES

- El movimiento Unión Continental Iberoamericano (UCI) es una respuesta latinoamericana a la política colonialista de Inglaterra y a la actitud dubitativa del Departamento de Estado de Estados Unidos respecto a la presencia y desmedida pretensión británica en Belice y en la Antártica Sudamericana.
- La creación del UCI en marzo de 1948 constituyó un respaldo a la acción del Primer Mandatario chileno, Gabriel González Videla, quien al visitar la Antártica en febrero de 1948 sostuvo y declaró ante el mundo la pertenencia histórica sudamericana de la Antártica y fustigó la política imperialista y colonialista inglesa en esa región austral del hemisferio sur.
- El año 1948 es una fecha clave en la defensa de las pretensiones chileno-argentinas por la Antártica y en la definición de un interés común: “La Antártida Sudamericana”.
- Para el gobierno chileno representó la oportunidad de potenciar la ya iniciada política

antártica y de reforzar la presencia y actividades científicas en su sector polar. Tres años después se instalaría la tercera base a cargo de la Fuerza Aérea de Chile en bahía Paraíso.

NOTAS

- 1 *El Debate*, Montevideo, Uruguay, 10 de marzo de 1948, en: Archivo General Histórico, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (AGH, MINRE). "Antártica Chilena. Comunicaciones con países americanos. 1939-febrero/marzo 1948", Volumen con rótulo N° 9. (La declaración publicada lleva por título: DECLARACION DE LA UNION CONTINENTAL IBEROAMERICANA EN DEFENSA DE LA PAZ MUNDIAL RELATIVA A LA SITUACION SOBRE LA ANTARTIDA Y BELICE, fechada en Montevideo el 9 de marzo de 1948).
- 2 A este respecto véase: "Teníamos Razón", *El Debate*, Montevideo, sábado 21 de febrero de 1948 "El Tratado Interamericano de Defensa No es Aplicable a la Controversia, Expresó Marshall", *El Diario*, Montevideo, miércoles 18 de febrero de 1948 y "Marshall Declaró que la Antártida está fuera de los Límites del Pacto de Río para la Defensa del Hemisferio" *El Día*, Montevideo, jueves 19 de febrero de 1948.
- 3 Chile, mediante el Decreto Supremo N° 1.747, de 6 de noviembre de 1940, del Presidente Pedro Aguirre Cerda y del Ministerio de Relaciones Exteriores marcial Mora Miranda, fijó su sector antártico entre los meridianos 53° y 90° oeste de Greenwich. Argentina, por su parte, a través de un mapa oficial señaló su sector entre los meridianos 25° y 74° oeste de Greenwich; superponiendo su sector al chileno en veintiún grados geográficos y abarcando la Península antártica y el archipiélago de las Shetland del Sur.
- 4 Chile, mediante el Decreto Supremo N° 1.747, de 6 de noviembre de 1940, del Presidente Pedro Aguirre Cerda y del Ministerio de Relaciones Exteriores marcial Mora Miranda, fijó su sector antártico entre los meridianos 53° y 90° oeste de Greenwich. Argentina, por su parte, a través de un mapa oficial señaló su sector entre los meridianos 25° y 74° oeste de Greenwich; superponiendo su sector al chileno en veintiún grados geográficos y abarcando la Península antártica y el archipiélago de las Shetland del Sur.
- 5 La negativa chilena fue porque este sector antártico era de soberanía nacional y porque, además según entendía el gobierno, ese sector caía dentro de la Zona de Seguridad de América que especificaba el Tratado de Río de 1947. A este respecto véase: AGH, MINRE, Comisión Antártica de Chile, 1947. Vol. s/n. (Sesión de 16 de septiembre de 1947: "La Comisión ... asimismo aplaude ampliamente la labor de Chile a la Conferencia de Río de Janeiro, que culminó

con la inclusión del sector antártico, comprendidos entre los meridianos 24° y 90° al oeste de Greenwich en la Zona de Seguridad de América”).

- ⁶ “Oscar Pinochet de la Barra, *Base Soberanía y Otros Recuerdos Antárticos*, 2a. edición, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1986: 69.
- ⁷ Oscar Pinochet de la Barra, *Ibídem*: 71
- ⁸ Oscar Pinochet de la Barra, *Ibídem*: 73 - 74.
- ⁹ *El Debate*, Montevideo, 10 de marzo de 1948, en: AGH, MINRE, “Antártica Chilena. Comunicaciones con Países Americanos. 1939-febrero/marzo 1948”, vol. con rótulo N° 9. (El Embajador de Chile en Uruguay, señor Sergio Montt, en oficio N° 50/29, de 10 de marzo 1948, envió al Ministro de Relaciones Exteriores en Santiago, el recorte de *El Debate* que contiene la Declaración de la UCI y de la cual dijo: “La UCI no tiene aquí la resonancia que ella misma se atribuye y, aunque en ella figuran algunos nombres extranjeros de reputación, es considerada como un movimiento internacional del partido herrerrista en cuya misma sede tiene su Secretaría”).
- ¹⁰ *El Debate*, Montevideo, 10 de marzo de 1948, en: AGH, MINRE, “Antártica Chilena. Comunicaciones con Países Americanos. 1939-febrero/marzo 1948”, vol. con rótulo N° 9.
- ¹¹ *Ibídem*.
- ¹² *El Debate*, Montevideo, 10 de marzo de 1948, en: AGH, MINRE, “Antártica Chilena. Comunicaciones con Países Americanos. 1939-febrero/marzo 1948”, vol. con rótulo N° 9.
- ¹³ *Ibídem*.
- ¹⁴ *Ibídem*.
- ¹⁵ *La Prensa*, Lima, 20 de febrero de 1948 (“Conferenció con Marshall sobre el Asunto de la Antártica el Embajador Británico en EE.UU.”; “Argentina no ha opinado sobre las Declaraciones de Marshall” y solidariza Guatemala con Chile y Argentina”); *La Tribuna*, Lima, 20 de febrero de 1948 (“Guatemala Solidariza con Chile en la Disputa por la Zona Antártica”); *El Comercio*, Lima, 9 de abril 1948 (“Colonias Europeas en América ...”) y; *La Tribuna*, Lima, 27 de marzo de 1948, (“Bélice, Antártica, Malvinas y la Guerra N° 3, por M. Seone”). Además véase: Instituto Interamericano de Estudios Jurídicos, “El Sistema Interamericano”, Madrid, 1966.
- ¹⁶ *El Debate*, Montevideo, 10 de marzo de 1948, en: AGH, MINRE, “Antártica Chilena. Comunicaciones con Países Americanos. 1939-febrero/marzo 1948”, vol. con rótulo N° 9.
- ¹⁷ *El Debate*, Montevideo, 10 de marzo de 1948, en: AGH, MINRE, “Antártica Chilena. Comunicaciones con Países Americanos. 1939-febrero/marzo 1948”, vol. con rótulo N° 9.

EL MAR DE WEDDELL Y SU PENETRACIÓN

Adolfo E. Quevedo Paiva
Argentina

1. INTRODUCCIÓN

La cuenca oceánica pertinente y el saco, costa o borde austral del mar de Weddell, fue la última área antártica que se penetró. Inclusive, se arribó primero al mismísimo Polo Sur Geográfico, que fue una empresa colosal titánica, en el inicio de la segunda década del siglo XX.

Si bien podrían señalarse otros factores, el principal impedimento fueron los duros y compactos hielos –con témpanos varados aprisionados-, la incertidumbre sobre las características glaciológicas de la desconocida costa sur, la inaccesibilidad secular, como así las frágiles embarcaciones y escaso poder motriz de embestida disponible.

Antes de abocarnos a la crónica, debemos precisar, que quien le bautizó como mar de Weddell –en homenaje a su descubridor- fue el historiador antártico alemán Doctor Karl Ficker, en el año 1900 y, desde entonces así quedó toponímicamente conocido. Se consideran, como coordenadas de la boca de este mar: 72° S - 45° W.

Vale aclarar, que a la nómina que trataremos, no serían extraños precursores, loberos y foqueros desconocidos devastadores, cuyas proas singlaron este mar o su boca en busca de lugares de captura, que mantuvieron en secreto para evitar el conocimiento de sus competidores.

También cabe agregar a buques balleneros anónimos, que realizaban cacerías furtivas depredadoras y se alejaban rápidamente del área, cuando se aproximaban otras embarcaciones, Llamémosle “legales”, lo cual no resultaba raro comprobar visualmente “in situ” en navegaciones de los años 50.

2. APROXIMACIÓN

2.1. El Teniente de la Marina Real inglesa Edward Bransfield, embarcado en la brick barca "Williams", de 216 toneladas –navío mercante afectado al intercambio comercial entre Buenos Aires y Montevideo con Valparaíso y, que había reportado un avistaje de tierras antárticas-, con su propietario Williams Smith, es enviado por el Jefe de la Estación Naval Inglesa de la costa Oeste de Sudamérica Capitán de Navío William Henry Shirreff –a bordo del HMS "Andromache" anclado en Valparaíso- con la misión de constatar el reporte. Así Bransfield, asume el comando del buque que se arrienda y se transforma en HMS "Williams"; mientras Smith permanece de Piloto, zarpando de Valparaíso en enero de 1820 y, navegando entre los hielos, confirma la existencia de tierras, en el mes siguiente en inmediaciones del golfo Erebus y Terror, hasta los 64° 50' S, donde el espesor de la masa helada le impide continuar.

Bransfield, había nacido hacia 1795 (quizás en Irlanda) y cuando retornó a Inglaterra abandonó la Marina, falleciendo en 1852.

2.2. Las instancias del Ministro de Marina, el Emperador Alejandro I Pavlovich, Zar de todas las Rusias, resolvió el envío de una flotilla a las aguas australes, con finalidades exploratorias y científicas, al mando del Capitán de Navío Fabbian Gottlieb von Bellingshausen con la corbeta Vostok" (Oriente, en ruso) de 600 toneladas, dotada de 28 cañones, tripulada por 116 hombres, bajo el comando del Teniente Iván Zavodovski y, la fragata "Mirny" (Pacífica, en su lengua) –ya antigua transformada en transporte, de 70 toneladas con 72 tripulantes, a órdenes del Teniente Mikkail Petrovich Lazarev.

Estos navíos, en su largo periplo antártico se han aventurado en este mar cubierto de hielos, en enero de 1820, hasta los 69° 21' S - 2° 14' W.

Bellingshausen, conocido también sin el von, como Thaddeus Thaddevich o Faddei Faddeievitch, era un marino imperial de origen germano nacido en Estonia en 1778, que estudió en la Academia Naval de Kronstadt donde egresó a los 18 años, habiendo tomado parte entre 1803/06, del primer viaje ruso alrededor del mundo, bajo el comando del Almirante Krousenchtern, "el padre de la marina rusa". Entre 1819/21, durante dos veranos, circunvaló la Antártida haciendo importantes descubrimientos. Con el grado de Almirante, falleció en 1852, afectado de peste; habiéndose caracterizado por su capacidad profesional carente de toda ambición.

2.3. El cazador de focas y aventurero estadounidense Benjamín Morrell, con el "Wasp",

dice haber llegado entre diciembre de 1822 y enero de 1823, hasta los 70° 14' S – 40° 03' W, pero diversas contradicciones en su narración del viaje y sus anuncios de tierras inexistentes, hacen dudar de su afirmación.

Morrell, había nacido en Nueva York en 1795; debutó cazando focas en las islas Shetland del Sur, como primer oficial del "Wasp" a órdenes de Robert Johnson en una excursión de 1821/22. Era exagerado y con tendencia al fraude; murió afectado de fiebre en Mozambique en 1839.

3. LA PENETRACIÓN

Le correspondió al capitán foquero inglés James Weddell, con la brickbarca "Jane" , de 160 toneladas y 22 tripulantes a su mando y, el cúter "Beaufoy" a órdenes de Mathew Brisbane, de 65 toneladas con 13 hombres; navegando en busca de focas y también inquietos de explorar, con un tiempo excepcionalmente cálido y un mar libre de hielos, en su ruta hacia el sur arriban a los 74° 15' S - 34° 16' 45" W, el 20 de febrero de 1823, superando holgadamente a sus predecesores.

Weddell lo bautiza como mar del Rey Jorge IV, festejando el acontecimiento con salvas de cañones y concediendo a todos los hombres una doble ración de ron (al que era afecto), mientras sopla una suave brisa que acerca 4 témpanos.

Escasos de provisiones y ante la proximidad del invierno, Weddell dispone emprender el regreso -sin haber avistado la barrera de hielos-, aventurándose a afirmar: "...navegué... hasta la latitud de 74° 15' y hallé un mar despejado y navegable". "...No debe haber más tierra hacia el sur, tal vez el mar polar antártico tenga menos hielo de lo imaginado y se puede anticipar un amplio campo de descubrimientos hasta el Polo Sur mismo. "... El viento soplaba fresco desde el sur dificultando cumplir nuestro mayor deseo: seguir avanzando más en esa dirección"

James Weddell, había nacido en un hogar modesto en 1787, e ingresó a la Marina Real, que abandonó prontamente para a la Marina Mercante a los 20 años. Después, durante la guerra contra Napoleón se alistó en la Armada Real y posteriormente otra vez se reintegró a la Marina Mercante, donde logró persuadir a un constructor de buques (James Strachan) que le facilitara el "Jane" para cazar focas en las Shetland del Sur, pues en su paso por la Armada había estudiado la cartografía antártica. De su debut en 1819/21, no resultó rentable la poca cacería lograda, pero reportó la posibilidad de sobrevivientes en 1820, del naufragio el año anterior del "San Telmo", en la isla Livingston.

En 1821/22, volvió por focas con su buque a las Shetland del Sur, en compañía del "Beaufoy" ahora comandado por Michael McLeod.

Al regreso de su triunfal viaje de 1823, con su flotilla inverna en las islas Malvinas con la intención de volver en octubre a las Shetland. Cuando lo intenta, un fuerte temporal se lo impide y no pueden aproximarse por la banquisa a las islas, así que decide ir a Inglaterra donde arriba en julio de 1824.

Luego de otros viajes a las Azores en 1829 y a Tasmania en 1830/32, muere en un barrio pobre de Londres el 9 de setiembre de 1834, enfermo, paupérrimo y lleno de infortunios.

Brisbane, a su vez, se separa de Weddell y permanece en las Malvinas, desempeñándose como mayordomo de Emilio Vernet (hermano de Luis) y, Piloto de Barcos de la Colonia, cuyo Comandante Político y Militar, era Luis Vernet.

Desde allí volvió otra vez a la Antártida a cazar focas, al mando del "Beaufoy" (1824/26) y con el "Prince of Saxe-Coburg" (1826/27).

Posteriormente, estuvo en las Georgias del Sur con el "Hope" (1828/29). Otra vez en Malvinas siguió como Piloto Práctico, presencié la usurpación inglesa con la fragata Clío en enero de 1833; y el 26 de agosto de ese año, fue asesinado con otros 4 pobladores de las islas, por los 7 sublevados que se amotinaron a órdenes del gaucho entrerriano Antonio Rivero, en Puerto Soledad (Puerto Luis).

4. OTRAS NAVEGACIONES Y EXPLORACIONES

4.1. El rey Luis Felipe, ante la presencia de las otras naciones, desea extender la influencia de Francia en los mares australes y, sabiendo que el inglés Weddell ha logrado la latitud 74°15' S, su país debe ir al sur "tan lejos como el hielo lo permita." Para ello, elige a un destacado marino, el Capitán de Navío Jules Sébastien César Dumont d'Urville, quien asumirá la misión con la corbeta "Astrolabe" de 380 toneladas, con 70 hombres, bajo su directo comando y, la corbeta "Zélée", con 81 hombres a órdenes del Capitán de Corbeta Charles Héctor Jacquinot.

El viaje no fue fácil, se les adelantó un invierno muy duro, con mucho frío y el hielo de mar era un muro infranqueable. En marzo de 1838, alcanzan los 63° 27' S — 33° 11' W, donde los hielos se oponen atrapando los buques durante 5 días; con un número creciente de enfermos, bajísimas temperaturas y un mar inabordable, no pueden conti-

nuar y d'Urville, sufriendo de gota y migraña, deprimido por tantas dificultades escribe: "Ningún aspecto en el mundo puede ser más triste, más repugnante que estas comarcas desoladas".

Dumont d'Urville, nació en Condé -sur-Noireau, Calvados (Normandía) el 23 de marzo de 1790; ingresó a la Marina a los 18 años, siendo primero de su promoción, destacándose por su interés profesional, el estudio de diferentes ciencias y el dominio de 7 idiomas extranjeros, entre ellos el español.

Se desempeñó como Comandante de la Expedición Naval Francesa a la Antártida de 1837/40, y su expedición duró 3 años y 2 meses, designando y descubriendo importantes lugares geográficos.

Al retornar a Francia, se le asciende a Contraalmirante y la Sociedad de Geografía, le distinguió con la medalla de oro.

El 8 de mayo de 1842, próximo a cumplir 52 años, encuentra la muerte en Meudon -cerca de Versalles-, con su esposa e hijos, en un accidente del tren en que viajaba.

4.2. Al comando de la Expedición Naval Británica, el Capitán de Fragata James Clark Ross, con el transporte de guerra HMS "Erebus" de 370 toneladas a su mando directo y el buque transporte HMS "Terror" de 340 toneladas, con 64 hombres cada uno, al mando del Capitán de Fragata Francis Rawdon Moira Crozier, conduciendo un grupo de científicos, intentan penetrar el mar de Weddell y, el 5 de marzo de 1843 alcanzan los 71° 30' S - 14° 51' W, sin poder franquear la banquisa densa e impenetrable que les rodeaba.

Ross, había nacido en el 1800 en Londres e ingresó a la edad de 12 años en la Marina Real, habiendo cosechado gran experiencia navegando entre los hielos del Ártico (entre 1818/27 y 1829/33), donde intentó arribar al Polo Norte en 1827, que no alcanzó, pero si en cambio con su tío Sir John Ross, localizó el 31 de mayo de 1831 el Polo Norte Magnético, sobre la isla de Boothia.

Cuando se le designa para conducir la expedición antártica, era un destacado experto en magnetismo terrestre y fue quien eligió a Crozier, compañero de promoción y fiel amigo, quien nació en 1796 y bajo las órdenes del Capitán Edward Parry, tenía acumulado 3 expediciones al Ártico.

Bajo Ross, la expedición británica, exploró la Antártida entre 1839 y 1843 en un viaje de circunnavegación que duró 4 años y 5 meses haciendo importantes descubrimientos,

entre ellos la gran Barrera de Hielos que hoy lleva su nombre y que llamó Victoria, lo mismo el mar que actualmente le honra, la cadena del Almirantazgo y los volcanes Erebus y Terror, habiendo cruzado el Círculo Polar Antártico en tres oportunidades, habiéndose aventurado por entonces más al sur que ningún otro. Ross, fue ennoblecido como Sir a su arribo; en 1856 le ascendieron a Contraalmirante; y en Aylesbury donde escribió sus reportes científicos en 1848, fallece en 1862.

A su vez Crozier comandando el "Terror", en 1845 integra la expedición de Sir John Franklin, en la búsqueda del Pasaje del Noroeste, en el Ártico. Allí el navío es aprisionado por los hielos en 1846 y, en 1848, abandonados a su suerte todos los tripulantes del buque encontrarán la muerte en el mar glacial.

4.3. El noruego Carl Anton Larsen, con el ballenero "Jason", participando con otras dos naves de una cacería en la boca de este mar, alcanza los 68° 10' S - 59° 40' W, el 6 de diciembre de 1893, debiendo retroceder ante la dureza de los hielos.

Larsen, nació en 1860; abandonó sus estudios a los 14 años y se unió a su padre viejo lobo del mar, con quien se inicia como navegante; sus contactos marinos le permite aprender español e inglés. En 1885, comanda una ballenera en el Ártico; entre 1892/94, surca por primera vez los mares antárticos al mando del "Jason". Luego del hundimiento del "Antarctic" (12 Feb 1903) –que capitaneara en la Expedición Sueca al Polo Sur, dirigida por el Doctor Nordenskjöld, estando en Buenos Aires se le designa Cónsul General de Noruega e interesado en el negocio ballenero, con capitales argentinos forma la Compañía Argentina de Pesca S.A. el 29 de febrero de 1904, establecida en Grytviken (islas San Pedro o Georgias del Sur) el 16 Nov 1904, y allí queda como Gerente y a cargo de las observaciones meteorológicas, acompañado por su familia. Posteriormente, tiene a su mando el "Undine" en 1908, para la búsqueda de apostaderos a usar por los arponeros en las Georgias y Sandwich del Sur. En 1911, llevó renos a las islas San Pedro o Georgias del Sur, con la finalidad de obtener carne fresca y leche. Hizo el relevo de las Orcadas, al mando del "Undine" en 1912. En 1923/24, reaparece finalizada la Guerra Mundial comandando una expedición ballenera noruega con el "Sir James Clark Ross" y dos buques arponeros, en el mar de Ross, adonde vuelve con la misma flotilla en 1924/25, aquí enferma y muere en su ley el 8 de diciembre de 1924, siendo su cuerpo arrojado al mar, tenía 64 años.

4.4. La Expedición Sueca al Polo Sur, dirigida por el Profesor Doctor Nils Otto Gustav Nordenskjöld, con el "Antarctic", comandado por el Capitán ballenero noruego Carl An-

ton Larsen, intentan penetrar el mar pero los hielos se lo impiden en febrero de 1902, a los 66° 10' S, retornando al norte ante condiciones meteorológicas adversas y tener consumidos víveres y combustibles en exceso.

Posteriormente, sobre el mar congelado el Doctor Nordenskjold (geología), en compañía del Alférez de Navío argentino José María Sobral (meteorología y astronomía) y el marino noruego Ole Jonassen, con dos trineos (uno tirado por 5 perros groenlandeses con 200 Kg de carga y, el otro por los hombres -Nordenskjold y Sobral, alternativamente-, con 80 Kg de carga), desde la isla Cerro Nevado, arriban frente a costa del rey Oscar II, al nunatak Borchgrevink (66° 02' S - 66° 28' W, bautizado así por Nordenskjold), el 18 de octubre de 1902, cubriendo entre ida y vuelta 611 Km en 33 días, transitando un terreno agrietado, acompañados de mal tiempo y escasos de comida para los perros. Fue la primera vez, que el hombre puso pie en la costa oriental de la Península Antártica. (Por el esfuerzo, Sobral!, bajó su peso en 7 1/2 Kg). Respecto al Weddell, Sobral, en su libro "Dos años entre los hielos. 1901/03", escrito en 1904, dice: "...es un espléndido campo para una expedición de varios años. Creo que antes de los 800 de latitud, se encontrará tierra en esos meridianos..." "El buque para esa expedición, debe ser especialmente construido, no puede ser un buque cualquiera..."

Nordenskjold, nació en el sur de Suecia en 1869. Era Doctor en Geología y con él había 7 científicos, de diferentes disciplinas que invernaron en la Antártida, parte prevista y parte imprevistamente entre 1901/03.

El anciano ballenero "Antarctic", buque de la expedición, aprisionado por los hielos naufraga, cuando iba a recuperar al grupo inicial de invernada, en febrero de 1903 y toda su Expedición, debe ser socorrida y rescatada por la corbeta argentina "Uruguay" en noviembre de ese año.

Los resultados científicos, al publicarse, fueron los más importantes por entonces. Al regresar a Suecia, en 1905, Nordenskjold fue nombrado titular de la cátedra de Geografía en la Universidad de Gotemburgo, que ejerció hasta su muerte en 1928, ciudad donde tronchó su vida un accidente de tránsito, el día 2 de junio de ese año, a los 59 años de edad.

4.5. El médico escocés, oceanógrafo y geólogo vocacional, Doctor William Speirs Bruce, con el "Scotia", comandado por Thomas Robertson, cuya tripulación de 32 hombres es compartida por 7 científicos, avistó el 3 de marzo de 1904, tierra en el ángulo noreste de la costa del mar de Weddell a los 74° 1' S - 32° W, que navega a lo largo de 150

millas y denomina a su descubrimiento Tierra de Coats, desde donde regresa, ante el peligro de naufragar entre los duros hielos que le van cercando. Esta expedición, casi iguala después de 70 años la latitud lograda por Weddell.

Bruce, participó de viajes en el Ártico y de una expedición ballenera antártica británica, a bordo del "Balaena" en 1892/93, donde realizó algunos estudios como naturalista en la isla Joinville y al norte de la península de Trinidad. Seguidamente, se desempeñó como Director del Laboratorio de Zoología Marítima, de Edimburgo.

El objetivo de la "Expedición Antártica Nacional Escocesa", que dirigiera, era realizar investigaciones hidrográficas en el mar de Weddell, durante el verano de los años 1903 y 1904, y estudiar en general las islas Orzadas, donde inverna –la mayoría a bordo y unos pocos en tierra-, en la isla Laurie, frente a la bahía Scotia, denominada así por su buque, la pequeña casa de piedra y una casilla de madera construida se constituyen en Observatorio magnético, meteorológico, laboratorio y eventual vivienda, que de regreso a Buenos Aires, será ofrecido por Bruce y adquirido por la República Argentina, el 2 de enero de 1904.

De regreso al terruño natal, con su propio dinero, Bruce, organizó el Laboratorio Oceanográfico Escocés, en 1907. Posteriormente, al año siguiente procuró fondos que no logró para una expedición científica transantártica.

En 1921, fallece a los 54 años, víctima de una larga y penosa enfermedad; siguiendo su voluntad, sus cenizas fueron traídas y arrojadas en las aguas antárticas.

4.6. La expedición científica alemana bajo el mando del Teniente Primero del Ejército de Baviera y Doctor especializado en Geografía y Topografía Wilhelm Filchner, con el "Deutschland" y 32 tripulantes capitaneados por Richard Vashel, el 31 de enero de 1912, alcanzó los 77° 45' S - 34° 34' W, donde desembarcan sobre un témpano pegado a la barrera de hielo, el cual se desprende sorpresivamente, obligando a reembarcar y alejarse de la zona el 18 de febrero, cuando tenían construida una cabaña de madera de 17 m de largo por 9 m de ancho.

Aunque los objetivos científicos de instalar un campamento base, manteniéndolo en actividad por lo menos durante un año, para trabajos geológicos, astronómicos, magnéticos, meteorológicos y biológicos a realizar, que serviría además para su empleo como punto de partida de exploraciones en trineo hacia el interior de la Antártida, no pudo concretarse, si se realizaron investigaciones valiosas.

Los sinsabores posteriores que vivirán los expedicionarios, cuando la nave derivó en el pack durante 9 meses y falleciera por enfermedad crónica Vashel, recibirán como recompensa haber llegado más al sur que ningún otro. Además, en un día excepcionalmente diáfano, pudieron contemplar desde el buque a gran distancia, dos manchones de roca que sobresalían de la calota de hielo, los Nunataks que Filchner denominó Bertrab y Moltke, en homenaje a dos prestigiosos Generales alemanes.

Filchner, nació en Zurich en 1877; estudió en la Academia Militar prusiana y era un científico de sentimientos antinazis, participando durante la Segunda Guerra Mundial en la India. La Universidad de Königsberg, en razón de sus conocimientos técnico-científicos, le otorgó en 1908, el Doctorado Honorario de Filosofía.

Conoció y trató –de algunos fue amigo- a los más importantes exploradores polares, como Shackleton, Scott, Nordenskjold, Larsen y Amundsen.

En la Antártida, descubrió y denominó entre otros la costa Luitpold (costa Confín), la bahía duque Ernesto y la barrera de hielos, que bautizó de Weddell y que hoy lleva su nombre. Gozó de reputación y prestigio como explorador, ambicionaba cruzar la Antártida uniendo los mares de Weddell y de Ross –en trineos tirados por perros groenlandeses y ponies manchurianos- para verificar si ambos estaban separados por un puente de tierra o por un canal helado.

Falleció modestamente en Zurich, el 7 de mayo de 1957, a la edad de 80 años.

4.7. El 20 de enero de 1915, el Teniente inglés Ernest Henry Shackleton, con el "Endurance" y 26 tripulantes a órdenes del Capitán Frank Arthur Worsley, arriba a los 69° 59' S - 17° 31' W, donde los hielos detienen al buque y derivándolo hacia el sur llega el 21 de febrero a los 76° 58' S - 31° 30' W. El posterior naufragio del buque y una larga odisea –donde demostró Shackleton excepcionales calidades y condiciones de mando, permitieron la supervivencia de todos los expedicionarios- culminó después de 20 largos meses hasta su rescate el 30 de agosto de 1916, por el navío chileno "Yelcho".

Shackleton, nació en Kilkea, Condado de Kildare, Irlanda (entonces colonia inglesa), el 15 de febrero de 1874, fue un marino vocacional enrolado en la marina mercante a los 16 años, participó también en operaciones de guerra inglesas contra los Boer, donde es Subteniente en Comisión de la Real Reserva Naval, y en 1904 el Almirantazgo le ascien- de a Teniente, con cuyo grado interviene en la campaña del norte de Rusia, en 1917.

Integró la expedición de Scott a la Antártida en 1901/02; dirigió la Expedición Antárti-

ca Británica en 1907/09; comandó la Expedición Imperial Transantártica de 1914/16; y encabezó la Expedición Antártica Británica Shackleton-Rowett, en 1921/22. El reino lo ennobleció con el título de Sir, en 1909.

Sus hombres lo respetaban por su carisma y virtudes, era un explorador polar de leyenda, por su prudente liderazgo.

Estaba al frente de su última expedición antártica con el "Quest", persiguiendo el propósito de cartografiar 3.200 Km de costas; encontrándose en las islas San Pedro o Georgias del Sur, una grave crisis cardíaca le provoca su muerte. Sus restos, por decisión de su esposa, yacen allí cerca de las aguas y tierras que tanto amó, en el cementerio de los balleneros en Grytviken, en una modesta y solitaria tumba recubierta de piedras donde se le inhumó dos meses después; estaba presidida por una gran cruz y, una placa con una sencilla inscripción decía " Sir Ernest Shackleton, explorador. Muerto aquí, el 5 de enero de 1922. Erigida por sus camaradas". Iba a cumplir 48 años de edad. (Hoy, ya no está la cruz, ha sido reemplazada por una gran piedra vertical –quizás porque era masón- con un sol en la parte superior, conteniendo inscripto su nombre y fecha de nacimiento y fallecimiento).

4.8. A la muerte de Shackleton, John Robert Francis (Frank) Wild, capitán del "Quest", decide continuar con la Expedición de su jefe, y en marzo de 1922, arriban a los 69° 17' S - 17° 09' W, desde donde retornan por tener problemas mecánicos el buque y estar escaseando los víveres.

Wild, nació en Yorkshire en 1874, habiéndose enrolado a los 16 años en la Marina Real. En 1901/04, como simple marinero integró la expedición de Scott. Shackleton lo llevó en el "Nimrod" entre 1907/09, participando entonces con otros dos compañeros en una marcha con trineos, que descubrió el glaciar Beardmore y llegó a 180 Km del Polo Sur. Volvió a la Antártida con Mawson en 1911/14, donde comanda una patrulla que exploró 500 Km de costa. Se embarcó nuevamente con Shackleton en el "Endurance" donde fue su brazo derecho entre 1914/16. Junto con Shackleton, sirvió en 1917 contra los rusos del norte y llamado por su viejo amigo "Shack" fue capitán del "Quest", donde le sucede su última expedición.

Afecto a la bebida, se contenía ante "Shack"; pero al final de su vida, deprimido, se convirtió en alcohólico, falleciendo en 1930.

4.9. Por un acuerdo de los Jefes de Base inglesa Stonington, el Mayor Kenelm Somer-

set Pierce Butler y, de la norteamericana del Este, Capitán de Fragata Finn Ronne, el 9 de octubre de 1947, parte desde la Base británica, una Patrulla inglesa-norteamericana, a órdenes del Mayor Butler, con Douglas Mason (ambos del Reino Unido) y Arthur Owen y Walter Smith (los dos de EE.UU.), con 23 perros tirando 3 trineos y apoyo aéreo de la Expedición Antártica de Investigación Ronne, que cruza la Península Antártica hasta cabo Keeler (68° 51' S - 63° 13' W) y, desde allí siguiendo al sur recostándose sobre la costa oriental de la Península, llega a las inmediaciones de la ensenada Gardner (74° 58' S - 62° 52' W), regresando el 22 de enero de 1948.

4.10. La Expedición Antártica Noruega-Británica-Sueca, en febrero de 1950, al mando del Capitán noruego John Schelderup Gjaever, con el "Norsel" comandado por Guttorm Jacobsen, avanza hasta los 71° 03' S - 10° 55' W, y desembarca en el cabo Norvegia, en la costa Princesa Martha, instalando la Base Maudheim.

4.11. La Armada Argentina –en su primer intento- con el transporte ARA "Bahía Aguirre", comandado por el Capitán de Fragata Luis Tristán de Villalobos, llegó el 1° de enero de 1954, a los 64° 55' S - 50° 10' W, donde el hielo le hizo regresar hacia el norte.

5. SOBREVUELOS EXPLORATORIOS

5.1. El australiano Sir George Hubert Wilkins, quien el 20 de diciembre de 1928, con el monomotor monoplano Lockheed Vega "San Francisco" –conformado con ruedas-piloteado por Carl Ben Eielson, desde la isla Decepción, sobrevoló la costa este de la Península Antártica, hasta los 71° 20' S - 64° 15' W y regreso hasta el punto de partida, habiendo consumido la mitad del combustible en 10 horas de vuelo. Con gran claridad, pudieron observar muy lejos hacia el Este, aguas libres de hielo en el mar de Weddell y algunos témpanos tabulares.

Wilkins, nació en 1888 en Mount Brian, fue fotógrafo, aventurero, explorador y después aviador (1910), estuvo en el Ártico en 1913/17 y 1923/25. Debutó en las Shetland del Sur, en 1920. Shackleton lo llevó como ornitólogo en el "Quest" (1921/22); lideró la Expedición Antártica Wilkins-Hearst (1928/29), donde realizó con Eielson el primer vuelo de la historia antártica el 16 de noviembre de 1928. La Corona Inglesa lo hizo Sir; y como tal volvió al frente de una Expedición Británica en 1929/130; en 1933/34 y 1938/39 acompañó a Lincoln Ellsworth en la Expedición de Estados Unidos.

En 1931, adquirió un submarino para emergerlo en el Polo Norte, pero fracasó a menos de 300 Km de la meta. Falleció de un ataque cardíaco a los 70 años y por los servi-

cios prestados a las Fuerzas Armadas estadounidenses, para cumplir su voluntad, el submarino Skate viajó y emergió en el Polo Norte el 17 de marzo de 1959, donde se dispersaron sus cenizas.

5.2. Un avión monoplano monomotor Northrop Gamma, bautizado "Polar Star", del millonario norteamericano Lincoln Ellsworth, piloteado por el canadiense Herbert Hollick-Kenyon, el 23 de noviembre de 1935, sobrevoló desde la isla Dundee al mar de Ross en proximidades de la Base estadounidense Little America (adonde llegó en etapas), internándose en el Weddell hasta los 69° de latitud sur próximo a la Península Antártica.

Ellsworth, nació en Chicago el 12 de mayo de 1880, era hijo de millonarios, fue topógrafo, piloto de avión e ingeniero. En 1926, su padre financió el vuelo sobre el Polo Norte de Amundsen-Nobile, en el dirigible "Norge" a quienes acompaña el hijo que sobrevuelan por primera vez justo el día que cumplía 46 años. En 1931, participa del viaje polar sobre el Ártico, en el dirigible "Graf Zeppelin".

Entre 1933/39 patrocinó y acompañó a Wilkins, realizando a su cargo en ese lapso expediciones antárticas norteamericanas con el "Wyatt Earp". Falleció a los 71 años de edad en 1951, teniendo efectuado por entonces los más importantes vuelos antárticos.

5.3. El Capitán de Fragata de los EE UU Richard Blackburn Black, Jefe de la Base Este con un avión biplano Curtis-Wright "Cóndor", entre el 21 de setiembre y 30 de diciembre de 1940, realizó 3 vuelos alcanzando los 69° S, 69° 20' S y 74° 42' S respectivamente, con la siguiente tripulación (excepto que en el último no participó el Capitán de Corbeta Finn Ronne), Capitán de Fragata Black, Ashley C. Snow (piloto) Earl B. Pierce (copiloto), Arthur J. Carroll (fotógrafo), Capitán de Corbeta Ronne y J. Glenn Dyer (topógrafo).

5.4. El Capitán de Navío Finn Ronne, de los EE UU, que el 12 de diciembre de 1947, con un avión bimotor Beechcraft C-45, piloteado por el Capitán de la Fuerza Aérea norteamericana James W. Lassiter, acompañado por William R. Latady como navegador y fotógrafo, sobrevoló desde bahía Margarita hasta el Weddell, recorriendo la ahora llamada costa Lassiter hasta cabo Adams y, desde allí hasta los 77° 25' S – 4° W en proximidades de bahía Austral (la llamaron Gould), es decir toda la hoy Barrer de Hielos Ronne. Internados a corta distancia de la orilla sobre las aguas del mar de Weddell, hasta los 78° 20' S - 41° W con cielo cubierto, siguieron con muy poca visibilidad hacia el sudoeste hasta los 79° S - 43° 45' W y, sin observar montañas ni afloramientos, retornan hacia el noroeste, después de volar 12 hrs. 45 min.

Ronne, nació en Noruega en 1906, llevado por sus padres a los EE.UU., se nacionalizó norteamericano, alistándose posteriormente en la Reserva Naval de ese país, donde alcanzó el grado de Capitán de Navío; era hijo de Martin Richard Ronne talabartero y carpintero, del "Fram" en la expedición de Amundsen (1910/12), (siendo quien confeccionó la carpa que éste y sus compañeros instalaron al conquistar el Polo Sur) y, de la primera expedición antártica del Almirante Byrd (1928/30). Finn Ronne, participó de la segunda expedición de Byrd (1933/35); fue 2do Jefe de Base del Este (1939/41); lideró la privada Expedición de Investigación Antártica Ronne (1947/48) en Base del Este, donde inveró con su esposa y otro matrimonio; y fue Jefe de la Base Ellsworth en 1956/57.

6. EL ARRIBO

Dos ingenios tecnológicos modernos, contribuirían a alcanzar exitosamente el saco, borde o costa sur del mar de Weddell. Uno sería el diseño y construcción del buque rompehielos, que Alemania probó entre los hielos septentrionales entre 1868/70 con el "Eisbrecher I" y el "Pilot". En la Antártida, los utilizó por primera vez los EE UU en la Operación "Highjump" (1945/47), eran el "Burton Island" de la Marina norteamericana, y el "Northwind", del Servicio de Guardacostas del mencionado país.

El otro medio, derivado del autogiro español construido por el ingeniero Juan de la Cierva y Codorniu a comienzos del 1900, fue también el primer autogiro Kellet llevado por Byrd, en su segunda expedición antártica, que después de diez vuelos se estrelló en setiembre de 1934. Aeronave, que perfeccionada con el nombre de helicóptero por los franceses L. y J. Breguet, llevaría en cantidad de 7, el almirante Byrd en su cuarta expedición de 1946/47, la renombrada "Highjump", donde se usaron por primera vez con todo éxito.

El artífice principal para que la República Argentina, encarara penetrar el mar de Weddell y su saco meridional, fue el General Hernán Pujato, quien había elaborado su Plan visionario y obtenido la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, en setiembre de 1950 en Acuerdo de Ministros presidido por el Presidente de la Nación, entre cuyos lineamientos figuraba: "Instalar al sur del Círculo Polar Antártico, Bases operativas: "... Sobre el límite este del Sector, al fondo del mar de Weddell, zona que permanecía sin ser conocida y lógicamente sin ocupantes"...Adquisición de un buque Rompehielos, para llevar a cabo la penetración en los mares polares, hasta entonces no efectuada 'profundamente en el Continente'".

Trabas, oposiciones e inconvenientes importantes, sorteó el General –a la sazón Presidente del Instituto Antártico Argentino-, con tenacidad, empecinamiento y entusiasmo hasta lograr que el buque denominado Rompehielos ARA “General San Martín” (el primero sudamericano) se construyera, botara y arribara al Puerto de Buenos Aires, el 29 de noviembre de 1954, y pocos días después iniciara su campaña antártica dotado de 2 helicópteros Sikorsky S-55 –equipados para operaciones polares y con gran autonomía- provistos por la Armada Argentina. Disponiendo de estos medios potentes y modernos, como de datos geográficos informativos aportados por algunas de las expediciones anteriores, sólo resta afrontar la empresa e intentar la meta.

La misión impuesta perseguía dos importantes objetivos, uno, alcanzar la costa sur del mar de Weddell y dos, instalar una nueva Base Científica Argentina en el lugar.

Los antecedentes disponibles eran:

- Los datos, aportados por los expedicionarios que operaron previamente en la zona.
- El mar, normalmente, se encuentra cubierto por duros campos de hielo de grandes dimensiones e importantes témpanos “prisioneros” o en lenta deriva.
- Las condiciones glaciológicas de que dispuso el Capitán Weddell, en 1823, muy improbablemente se repetirían.
- La presión de los hielos, cerca de la Península, hundió buques expedicionarios.
- La Barrera de Hielo, en contacto con el mar llega hasta 40 m de altura. Parte de ella se desprende, quizás a causa de las mareas, en témpanos “tabulares” gigantes.
- Cerca de la Barrera, en el sur hay un canal libre de hielos de entre 10 a 50 Km.
- Corno derrota posible para llegar con rapidez a la Barrera, sería el meridiano 10° W.
- La época más favorable para la penetración va de diciembre a mitad de febrero.
- Imposibilidad de formular predicciones glaciológicas y régimen de hielos.
- Disposición de pronósticos meteorológicos locales y de coda validez.

El 20 de diciembre de 1954, zarpa el Rompehielos al comando del Capitán de Fragata Luis Tristán de Villalobos, nave integrante de la flota a órdenes del Comandante de la Fuerza Naval Antártica, Capitán de Navío Alicia Eduardo Ogara, llevando a bordo a la Expedición Polar Argentina, al mando de su Jefe el Presidente del Instituto Antártico Argentino, General de Brigada Hernán Pujato.

Siguiendo un rumbo oportunamente elegido, producto de un planeamiento cuidadosamente elaborado y admirablemente ejecutado, en estrecho cambio de ideas y coordinación entre Pujato y Ogara, quienes hicieron individual y conjuntamente repetidos reconocimientos en helicóptero para detectar canales en medio de los resistentes hielos, que se oponían pertinazmente a la laboriosa actividad marinera. Navegando un mar helado y con condiciones glaciológicas rigurosas, el 1° de enero, se recalca en la Barrera de Hielos Filchner (su altura a nivel del mar oscila entre 40 y 10 m con suave pendiente) pegada a hielo marino firme amonticulado, del saco del mar de Weddell, en la ensenada que se bautiza Comandante Piedra Buena, a los 77° 58' S - 34° 48' 03" W, donde nadie estuvo jamás. Hurras de entusiasmo y un brindis espumoso enfriado con hielo del lugar, rubricaron el éxito.

En un helicóptero el General reconoce el área buscando un lugar para instalar la Base, decidiéndose por un sitio hacia el sur a unos 5 Km de allí; donde se amarra el buque sobre hielo apto para el desembarco, el día 3 en los 78° 01' S - 37° 38' W.

Iniciada la descarga de casi 1.500 toneladas, 5 vehículos a oruga (Weasel), 40 perros polares de Alaska y Groenlandia y, un avión Cessna 180 que se arma y queda operativo conformado con patines a partir del 9, cuando hace su primer vuelo, desde una improvisada pista de hielo, piloteado por el Sargento Mecánico de Aviones- Piloto Julio Germán Muñoz.

Cuando, lo permitían las operaciones de descarga, los helicópteros hicieron exploraciones del hielo, reconocimiento del área y en vuelo hacia los nunataks Moltke y Bertrab, aterrizaron en este último para recolectar muestras de rocas.

El 18 de enero de 1955, completadas las instalaciones principales, queda inaugurada la Base de Ejército "General Belgrano", en una sobria ceremonia consistente en el izamiento de la Bandera Oficial de la Nación, canto del Himno Nacional Argentino y palabras de agradecimiento, de alegría y de felicidad de su Jefe, Pujato, encontrándose presentes Ogara, de Villalobos, la Plana Mayor y una cantidad importante de tripulantes del buque, mientras la bocina del Rompehielos saludaba jubilosa y los rostros exultaban de emoción, por ser los primeros en pisar esa zona desconocida y con tan difícil acceso.

La Base, se erigió a 32 m sobre el nivel del mar, encima de una planicie de hielo de 200 m de espesor que se asentaba flotante sobre un mar de 800 m de profundidad, en los 78° 03' S - 39° W, a 1.300 Km del Polo Sur Geográfico y a 5.300 Km de la ciudad de

Buenos Aires. En ese lugar, la barrera de hielos, se deslizaba avanzando hacia el mar, casi 1 Km por año. Si bien las instalaciones se construyeron sobre la superficie, poco a poco la acumulación de hielo y nieve (es una zona de frecuentes precipitaciones) la fue tapando y en pocos meses quedó totalmente cubierta, siendo su acceso y egreso a través de escaleras tipo gato con peldaños de madera crecientes a medida que el hielo aumentaba.

La primera dotación que inverró estuvo a órdenes del General de División Pujato, acompañado de 13 hombres.

Desde aquí, se realizaron permanentes investigaciones en la región y esforzadas patrullas de exploración sobre el hielo continental en weasels, trineos tirados por perros y aéreas, reconocieron y transitaron en una gran zona nunca antes conocida ni hollada por hombre alguno de la Tierra. Así siendo sus primeros ocupantes, descubrieron una amplia área ignorada e inexplorada de 105.000 Km² en los rumbos Este, Sudeste, Oeste, Sudoeste y Sur en dirección al Polo Sur, cuyos accidentes geográficos vírgenes fueron bautizados con nombres argentinos y colocados bajo la competencia estatal de la Nación; la cartografía los identifica como: Planicie San Lorenzo (78° 15' S - 40° W), Montañas Rufino (79° 05' S - 28° 15' W), Glaciar Sargento Cabral (79° 50' S - 28° 30' W) Cordillera Los Menucos (80° 40' S - 26° W), Glaciar Ejército Argentino (hoy falucho) (81° 10' S - 28° W), Macizo Santa Teresita (82° 36' S - 52° 30' W), Cordillera Diamante (83° 50' S - 38° W), Pico Buenos Aires (83° 10' S - 39° 30' W), Pico San Rafael (82° 15' S - 41° 25' W), Nunataks Entre Ríos (81° 33' S - 28° 30' W) y Aeródromo Ceferino Namuncará (83° 10' S - 39° 30' W).

Así se llegó y se abrió la ruta al saco, borde o costa sur del mar de Weddell, cuya derrota inicialmente fue también utilizada por otros países en los años siguientes.

Pujato, nació el 5 de junio de 1904, en la ciudad de Diamante (Provincia de Entre Ríos). Egresado del Colegio Militar de la Nación como Oficial de Infantería, adquirió las especialidades de Escalador y Esquiador Militar. Ascendió el cerro Aconcagua en 1930, haciéndose acreedor al Cóndor Dorado. Obtuvo posteriormente, privadamente, las Licencias de Piloto de Planeador y de Aviación.

Inverró 2 veces en la Antártida; la primera, conduciendo en 1951 la "Expedición Científica a la Antártida Continental Argentina" que instala la Base de Ejército "General San Martín", quedando como Jefe con una dotación de 7 hombres, un año; la segunda, como Jefe de la "Expedición Polar Argentina" y de la Base de Ejército "General Belgra-

no"; permaneció en ella 2 años 4 meses; allí piloteando un avión, realizó con tres miembros de su dotación los únicos descubrimientos geográficos argentinos y sudamericanos. Desde mayo de 1952 hasta el 21 de octubre de 1955, se desempeñó como primer Presidente del Instituto Antártico Argentino, cuya creación inspirara.

Su adustez, humildad y austeridad, no impidieron que se hiciera acreedor además de su prestigio profesional y polar, al mayor número de importantes distinciones conferidas a un militar argentino.

Hoy tiene 99 años, ciego, con severos problemas de audición y motrices, pero lúcido de mente; cada visitante que lo frecuenta, se nutre de invalorable lecciones henchidas de sabiduría, generosidad y patriotismo. (Fallecido el 7 de Septiembre de 2003).

Ogara, nació en Puedo Bermejo (Provincia del Chaco) el 14 de octubre de 1908, participando de las Campañas antárticas argentinas: en 1943, siendo Teniente de Fragata, en la Plana Mayor del transporte ARA "1° de Mayo"; en 1947, como Capitán de Corbeta es Comandante del patrullero "ARA "King". Entre los años 1953/54 y 1954/55, siendo Capitán de Navío se desempeñó como Comandante de la Fuerza Naval de Tareas Antárticas, logrando en esta última ocasión conducir la maniobra marinera que alcanzó por primera vez, el saco del mar de Weddell. En 1973, se le ascendió a Contraalmirante. Mantuvo hasta su fallecimiento el 29 de junio de 1997, una respetuosa y caballeresca amistad con el General Pujato, con quien se reunía ocasionalmente, recordando detalles de la navegación que posibilitó llegar a la meta, después de tantos infortunios y fracasos de prestigiosos protagonistas internacionales.

De Villalobos, nació en Muñiz (Provincia de Buenos Aires) el 22 de setiembre de 1915, actuando en la Antártida: en 1943, como Alférez de Navío, en la Plana Mayor del ARA "1° de Mayo"; en 1945 y 1946 integra la Plana Mayor del transporte ARA "Chaco"; durante 1948/49 siendo Capitán de Corbeta, es Segundo Comandante de la fragata ARA "Heroína; en 1953/54, es Capitán de Fragata y desempeñándose como Comandante del transporte ARA "Bahía Aguirre"; está subordinado al Capitán de Navío Ogara, quien era el Comandante de la Fuerza Naval Antártica. En la campaña siguiente 1954/55, con idéntico grado es el primer Comandante del Rompehielos ARA "General San Martín" y continúa su dependencia de Ogara, quien apreciando su experiencia y solvencia para la difícil empresa, le otorga suficiente crédito y confianza para la ejecución de la maniobra, bajo su conducción y responsabilidad general.

Retirado con este último grado, se radicó en Madrid, donde falleció en febrero de 1993.

RESUMEN PROGRESIVO DE PENETRACIONES INICIALES EN EL MAR DE WEDDELL

FECHA	EXPEDICIONARIO	COORDENADAS
Feb 1820	Bransfield	64° 50' S
Ene 1820	Bellingshausen	69° 21' S - 2° 14' W
Dic 1822/Ene 1823	Morrell	70° 14' S - 40° 03' W
20 Feb 1823	Weddell	74° 15' S - 34° 16' 45" W
Mar 1838	D'Urville	63° 27' S - 33° 11' W
5 Mar 1843	Ross	71° 30' S - 14° 51' W
6 Dic 1893	Larsen	68° 10' S - 59° 40' W
18 Oct 1902	Nordenskjold	66° 02' S - 66° 28' W
3 Mar 1904	Bruce	74° 01' S - 32° W
31 Ene 1912	Filchner	77° 45' S - 34° 34' W
21 Feb 1915	Shackleton	76° 58' S - 31° 30' W
Mar 1922	Wild	69° 17' S - 17° 09' W
20 Dic 1928	Wilkins	71° 20' S - 64° 15' W
23 Nov 1935	Ellsworth	69° S
30 Dic 1940	Black	74° 42' S - 61° W
12 Dic 1947	Ronne	79° S - 43° 45' W
Ene 1948	Butler	74° 58' S - 62° 52' W
Feb 1950	Giaever	71° 03' S - 10° 55' W
10 Ene 1954	ARA "Bahía Aguirre"	64° 55' S - 50° 10' W
3 Ene 1955	ARA "General San Martín"	78° 01' S - 37° 38' W

BIBLIOGRAFÍA

- Alexander, Caroline. *Atrapados en el hielo* (Planeta, 1998).
- Bertrand, Kennet J. *Americans in Antarctica. 1775-1948* (American Geographical Society, New York, 1971).
- Bickel, Lennard. *Shackleton's Forgotten men* (Thunder's Mouth Press and Balliet & Fitzgerald Inc, New York, 2000).
- Capurro, Luis R. A. *Expedición argentina al mar de Weddell* (Ministerio de Marina, 1955).
- Étienne, Jean Louis. *Antarctic* (Reader's Digest Association, Australia, 1985).

- Genest, Eugenio A. *Pujato y la Antártida Argentina en la Década del Cincuenta* (Ed. Senado de la Nación, 1998).
- Headland, Robert Keith. *Chronological list of Antarctic expeditions and related historical events* (Scott Polar Research Institute, University of Cambridge, 1989).
- Hundtford, Roland. *Shackleton* (Carroll and Graf Publishers, New York, 1998).
- Lansing, Alfred. *La increíble expedición de Shackleton* (Ed. de Ediciones Selectas SRL, 1960).
- Laseron's, Charles F. and Huoley's, Frank. *Antarctic Eyewitness* (Angus and Robertson, Australia, 2000).
- Palazzi, Rubén Oscar. *Alas sobre el Sexto Continente-Crónica histórica de la Aviación en la Antártida* (Ed Dunken, 1999).
- Pierrou, Enrique J. *La Armada Argentina en la Antártida. 1939-1959. Sus campañas en buques y bases* (Instituto de Publicaciones Navales, 1981).
- Pujato, Hernán. *Diario Personal de la Expedición 1955/56* (inédito).
- Pujato, Hernán. "La ocupación de la Antártida Argentina, objetivo estratégico de la Nación" *Rev. Hechos e Ideas* (3er y 4to trimestre, 1987).
- Quevedo Paiva, Adolfo E. *La Argentina y sus Descubrimientos Antárticos* (Dirección Nacional del Antártico, 1989).
- Quevedo Paiva, Adolfo E. *Hace 90 años en la Antártida* (Asociación Polar "Pingüinera Antártica Argentina", 1994).
- Quevedo Paiva, Adolfo E. "Los Descubrimientos Geográficos Antárticos Argentinos" 3ra Reunión de Historia Antártica Iberoamericana (Ed Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, Instituto Antártico Chileno, 1996).
- Quevedo Paiva, Adolfo E. *Medio siglo del Ejército Argentino en nuestra Antártida, 1951-2001* (Editorial Dunken, 2001).
- Ronne, Finn. *Antarctic Conquest* (Ed. G.P. Putnam's Sons, New York, 1949).
- Schneider, Otto. *La barrera de hielo de Filchner en el cincuentenario de su descubrimiento* (Contribución N° 63, Instituto Antártico Argentino, 1969).
- U.S. AIR FORCE. "The Ronne Antarctic Research Expedition of the America Antarctic Association, Inc" *Reports Covering Tests* (15 Jul 1948).

MANUEL BIANCHI GUNDIÁN:
DEFENDIENDO LA POLÍTICA
ANTÁRTICA CHILENA DE LAS
PRETENSIONES ANGLO-AMERICANAS

Consuelo León Woppke
Chile

El presente artículo analiza las líneas fundamentales del pensamiento del embajador chileno en Londres, don Manuel Bianchi Gundián, referente a la política antártica chilena durante el período más crítico de la Guerra Fría, poniendo énfasis en su actitud frente a las pretensiones anglo-americanas. Se basa, fundamentalmente, en fuentes primarias inéditas encontradas en repositorios y archivos chilenos.

Tradicionalmente, al analizar la génesis e implementación de la política antártica chilena se han priorizado algunos de sus hitos o momentos significativos olvidando que, a veces, sus verdaderos gestores permanecen en un discreto y olvidado segundo plano. Tal ha sido el caso de una de las figuras más señeras de la historia antártica chilena, el embajador don Manuel Bianchi Gundián, cuyo amplio conocimiento acerca las apetencias antárticas anglosajonas y su larga permanencia en Gran Bretaña lo convirtieron en un sólido pilar del pensamiento antártico nacional. El presente trabajo analiza las premisas fundamentales de su pensamiento antártico centrándose en su conocimiento sobre la posición británica y, sobre todo, su vinculación con la política antártica estadounidense.

Don Manuel Bianchi Gundián integró el servicio exterior luego de haber ejercido como Ministro de Relaciones Exteriores de Chile a inicios de la década de 1940s, período en que se había empezado a consolidar la posición antártica chilena. Era hombre de grandes vinculaciones dentro de las administraciones radicales que gobernaban el país en esa época; gozó de la confianza de presidentes y cancilleres;

permaneciendo en su cargo hasta el inicio del gobierno de don Carlos Ibáñez del Campo en 1952.

En el año 1940, Chile había demarcado internacionalmente los límites de su Territorio Antártico sin que existiera un real conocimiento acerca de su valor económico. Se entendía que sus aguas circundantes eran valiosas y se pensaba que si las grandes potencias demostraban tanto interés, el continente helado debería contener minerales de importancia y en cantidad significativa. Bianchi, conocedor de las limitaciones económicas chilenas, nunca perdió de vista los recursos que podrían extraerse del continente blanco, y fue lo suficientemente perpicaz como para captar que, prontamente, las potencias anglosajonas tratarían de minimizar la existencia de recursos y enfatizar en cambio la importancia estratégica y/o científica de la Antártica, según mejor les conviniese.

Así, terminada la II Guerra Mundial, el embajador Bianchi continuó preocupado de la actividad ballenera en cuanto a que las restricciones a la captura no afectaran las costas continentales; y que Chile participase activamente en los organismos internacionales relacionados al tema.¹ Desde inicios del 1946, presionó para que Chile firmase la Convención Ballenera y así adquirir los barcos que necesitábamos para nuestras actividades en aguas antárticas.² Tesoneramente, mantuvo su preocupación por este tema a pesar que tres años más tarde, el gobierno aún no ratificaba dicha Convención, y que un chileno ya integraba su Comisión Técnica Permanente la cual fijaba las “zonas de pesca, tamaño [de las] ballenas, zonas prohibidas.”³

Cabe recordar que durante esa época de Posguerra Temprana, se había acordado internacionalmente reducir los niveles de captura de cetáceos pero se temía que Japón, al reanudar sus actividades balleneras, pudiese afectar la existencia de algunas especies.⁴ La preocupación del Gobierno chileno y de Bianchi por los recursos marinos continuó, pues se consideraba que la industria ballenera constituía una forma de ejercer soberanía y tanto así que –en febrero de 1948-, al visitar el presidente González Videla la Isla Greenwich, desde ese lugar decretó varias medidas administrativas, entre otras, otorgar concesiones a una compañía ballenera nacional.⁵

Como es bien sabido, ese año la cuestión antártica se había tornado álgida: Chile había construido una segunda base permanente y el presidente González Videla había efectuado una inesperada visita a la región, hecho del cual Bianchi sólo supo con posterioridad. En esa visita, el mandatario chileno, además de actos adminis-

trativos, había hecho fuertes comentarios contra la presencia colonial británica en la Antártica americana, lo que el embajador en Londres tuvo que morigear diplomáticamente, aunque sin desconocer lo efectuado por el gobierno chileno.

Desde la perspectiva chilena, la actuación del mandatario era plenamente coincidente con lo estipulado en el Tratado de Asistencia Recíproca de Río de Janeiro suscrito unos meses antes. Conforme a este convenio, Estados Unidos debía proporcionar protección al sector antártico americano e impedir la presencia de las potencias extra-continetales –como Gran Bretaña– en territorios del denominado Hemisferio Occidental. En realidad, y aunque Chile no lo percibía claramente, existían interpretaciones discrepantes sobre la extensión de la protección y, especialmente, sobre cómo se comportaría Estados Unidos si su aliada Gran Bretaña insistía en permanecer en áreas antárticas hemisféricas.⁶ La peculiar y ambigua actitud estadounidense quedó demostrada tanto cuando el Secretario Marshall expresó que la Antártica no estaba comprendida en la zona de protección del TIAR y, automarginándose, sostuvo que la disputa debería resolverse exclusivamente entre Gran Bretaña, Argentina y Chile,⁷ como cuando Gran Bretaña envió al crucero S.M.B. “Nigeria” a la Antártica a fines de ese mismo mes de febrero, y el Departamento de Estado se limitó a hacer sólo un par de modestos e intrascendentes comentarios al respecto.⁸

El embajador Bianchi sabía que Estados Unidos estaba tratando de minimizar la importancia de la cuestión antártica pues aún no definía su propia política al respecto, y también que no siempre los intereses de las potencias anglosajonas eran coincidentes. Se conocían los roces entre angloparlantes ocurridos el año anterior en Bahía Margarita, y cómo –para evitar conflictos entre ellos– habían tratado inicialmente de culpar de esos hechos a los chilenos.⁹ Un ejemplo de esas opiniones divergentes era que mientras Estados Unidos sostenía que la región carecía de “mayor importancia estratégica” y que su “principal interés era sólo el científico,”¹⁰ la prensa londinense reconocía sostenidamente que “la existencia de uranio y otras materias ‘atómicas’ en la Antártica habían aumentado el interés por esas desoladas regiones.”¹¹ Lo difícil para el embajador como para el gobierno chileno era evaluar con certeza cuando las discrepancias eran reales y cuando éstas eran sólo tácticas para conseguir objetivos específicos de la política internacional.

En este juego de verdades a medias un mes más tarde, en marzo de 1948, Estados Unidos hizo saber que considerando “la importancia estratégica” que tendría

el Mar de Drake,” estaba interesado que el control de dicho paso marítimo permaneciese “siempre en manos de naciones amigas, como considerábamos a Chile y Gran Bretaña, siendo distinta [nuestra] apreciación con respecto a Argentina.”¹² Este planteamiento, hecho a Bianchi con la mayor discreción en Londres, contenía el encubierto propósito –quizás no captado en su real cabalidad por La Moneda– de terminar con el acercamiento existente entre Chile y Argentina, que podía ser profundamente lesivo para los intereses anglosajones.

Cabe recordar que en esos momentos, Chile y Argentina se habían reconocido mutuamente “indiscutibles derechos de soberanía,” y acordado conversar a nivel bilateral “la línea de común vecindad entre sus territorios antárticos situados entre los meridianos 25° y 90° de longitud oeste de Greenwich.” La idea, según informaban ambas cancillerías, era llegar a la brevedad a “la concertación de un tratado chileno- argentino de demarcación de Límites en la Antártida Sudamericana.”¹³ De haberse suscrito ese tratado, la posición de las potencias anglosajonas hubiese quedado muy debilitada, máxime pues ese eventual convenio habría contado con el respaldo de todos los países latinoamericanos y habría sido sancionado en la conferencia hemisférica que se iba a celebrar próximamente en Bogotá, Colombia. Llama la atención que, inmediatamente, la prensa londinense pusiese en duda la viabilidad del proyectado acuerdo insistiendo en la superposición de las soberanías antárticas de ambos países latinoamericanos.¹⁴

Tradicionalmente, Estados Unidos había estado utilizando diversas iniciativas –complementarias algunas, contradictorias otras– para lograr sus objetivos antárticos. A inicios de 1948, parecía optar por mantener una imagen de “neutralidad” y distancia, e incluso se decía que apoyaba a Gran Bretaña en su idea de someter el asunto antártico a la Corte Internacional de La Haya, en vez de recurrir a la Organización de Naciones Unidas.¹⁵ Sin embargo, a mitad de ese mismo año, Estados Unidos inició un acercamiento diplomático selectivo con algunos países cuyo propósito era crear un fideicomiso restringido en la Antártica, dentro de la Carta de Naciones Unidas. Esta proposición la presentó a La Moneda el enviado especial del Departamento de Estado, don Caspar Green, y consistía básicamente en la creación de una nueva organización internacional integrada por los países que habían declarado intereses antárticos, con lo cual se excluía a Unión Soviética que aún no lo había hecho del eventual tratado y de la región. Cabe señalar que, a esa fecha, la nación del norte tampoco había declarado sus intereses antárticos, aun-

que sí se había “reservado el derecho” de presentarlos. Esa iniciativa se insertaba en el fuerte espíritu de Guerra Fría que recorría el mundo y al cual nuestro país no se había logrado sustraer.¹⁶

No obstante ello, y a pesar de nuestro interés por permanecer en buenas relaciones con Estados Unidos, la iniciativa no fue aceptada por el gobierno chileno.¹⁷ Las razones del rechazo fueron de diversa índole: porque excluía las islas Shetlands y Orcadas del Sur donde habitualmente se producían los mayores incidentes; lo inconveniente que era comprometerse a “no intentar una división territorial” (ya que ello afectaba la posibilidad de llegar a un acuerdo con Argentina); y por nuestro interés de establecer un *modus vivendi* que incluyera los mencionados grupos de islas, tal como lo había propuesto el jurista chileno Julio Escudero Guzmán.¹⁸ Cabe señalar que, por otra parte, Chile sospechaba que esta proposición estadounidense bien podría haber “sido sugerida por Gran Bretaña” o contar de “antemano con su aprobación”.¹⁹

No era fácil para el gobierno chileno de la época defender sus derechos antárticos cuando desconocía, casi por completo, la intrincada red de ocultos compromisos que ligaban a las potencias anglo-sajonas. Por ello, la Cancillería optó por hacer explícito su adhesión al Mundo Libre, mientras reiteraba su amistad con Gran Bretaña a pesar de los continuos ataques de la Cámara de Comunes en contra de nuestro país y del permanente intercambio de notas de protestas.²⁰ De más está señalar que el papel del embajador chileno en Londres era de suma importancia, ya que debía de estar atento a estos sutiles juegos diplomáticos e informar adecuada y oportunamente al gobierno chileno.²¹

Entre las informaciones que Bianchi debía enviar a la Cancillería estaban, obviamente, las referentes a la construcción o puesta en servicio de nuevos barcos antárticos británicos, como el “John Biscoe”, y las expediciones antárticas que se estaban preparando y sus supuestos objetivos.²² En abril de 1949, Bianchi informó acerca de una expedición tripartita europea con importante participación británica que se estaba planificando, pero especialmente sobre una “expedición formidable” que Estados Unidos estaba preparando para 1950 y que sería “la más espectacular de todos los tiempos”. Desde la certera perspectiva británica –señalaba Bianchi– esta expedición indicaría que la nación del norte deseaba sobrepasar “con una ocupación de gran envergadura y dotada de todos los elementos... los derechos territoriales de los demás interesados en la Zona Polar Sur.”²³ Esto ponía de mani-

fiesto la desconfianza británica hacia las reales intenciones estadounidenses; de igual forma que Estados Unidos desconfiaba de las intenciones británicas cuando destinaba parte de los dineros del Plan Marshall a preparar una expedición antártica en conjunto con otros países europeos.²⁴

Otro aspecto interesante sobre el cual Bianchi informó en la Memoria de la Embajada fue acerca del denominado Acuerdo Tripartito (que fue en realidad Cuatripartito, al adherirse posteriormente Estados Unidos) por medio del cual Inglaterra, Argentina y Chile se comprometían a no enviar navíos de guerra al sur de los 60° de latitud sur. Este acuerdo se negoció en el mes de noviembre de 1948 cuando visitaba Londres el canciller argentino don Juan A. Bramuglia,²⁵ y su objetivo –como lo señalaba el canciller chileno– era evitar las fricciones en la Antártica, pero no la construcción de nuevas bases.²⁶ Con todo, dicho acuerdo permitió bajar las tensiones en la Antártica como se lo reconoció a Bianchi el propio Ministro británico Bevin.²⁷

Sin embargo, fue sólo en noviembre de 1949 cuando la Antártica comenzó a vincularse más abiertamente con la temática de la Guerra Fría, restringiendo las opciones de la política chilena. En cierta oportunidad, el ministro británico Bevin le confidenció al embajador chileno que una gran flota ballenera rusa había zarpado de Odessa, agregando a continuación que hacía más de un año que Gran Bretaña “había previsto la posibilidad de una declaración oficial rusa de derechos” antárticos y que era “casi seguro” que tal declaración, que se entendía como el inicio de la Guerra Fría en el continente helado, se efectuaría aprovechando que en la mencionada flota ballenera se encontraban embarcados además “un grupo de técnicos del Instituto Científico Superior de Moscú.”²⁸ También le expresó que Gran Bretaña deseaba lograr un “arreglo definitivo” en la Antártica aunque –como lo reconocía el propio ministro Bevin– el mismo “no sabía en qué podría consistir ese arreglo”, y haciéndole presente con diplomática sutileza que para ello previamente tendrían que ponerse de acuerdo con Estados Unidos, y omitiendo mencionar en todo momento a Argentina.²⁹

Hacia finales de la década en estudio, aparentemente nada parecía haber cambiado en la Antártica: Chile mantenía su presencia; el acuerdo bilateral de límites antárticos con Argentina –tal como esperaban los anglosajones– no se había concretado; la presencia británica seguía aumentando y Estados Unidos que –por motivos aparentemente presupuestarios– no había podido llevar a cabo su enorme

expedición, tampoco había logrado alcanzar un acuerdo que permitiese crear algún tipo de sistema internacional para la Antártica, ni llegado a definir o consolidar sus reales intereses.

Con la perspectiva que otorga el tiempo, hoy podemos señalar que esta aparente pasividad inercial que vivió la Antártica Sudamericana fue sólo un compás de espera, ya que en el año 1954, las pretensiones angloamericanas volverán a evidenciarse con renovada fuerza e intensidad. Lamentablemente para Chile, el embajador Bianchi ya no estaba al frente de nuestra embajada en Londres y, por otra parte, el contexto de Guerra Fría habría de limitar seriamente todo tipo de iniciativas antárticas latinoamericanas.

NOTAS

- ¹ Bianchi a Canciller [en adelante Bianchi] N° 69, 2 marzo 1946, Misiones en Europa, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile [en adelante, Minre] Bianchi, N° 94, 15 marzo 1946, MinRe.
- ² Bianchi N° 92, 14 marzo 1946, MinRe. Bianchi, Confidencial Cable 2453, N° 19, 15 enero 1946, MinRe. Canciller a Bianchi, N° 015895, 5 diciembre 1947, Oficios Ordinarios, Dpto. Diplo, Minre. [en adelante OR-D-MinRe.]
- ³ Bianchi, N° 70, 2 junio 1949, MinRe.
- ⁴ Bianchi, "Control Internacional de la Caza de Ballena," Ordinario N° 2686/345, 3 octubre 1947, MinRe.
- ⁵ Bianchi, "Actos de Soberanía Chilena en la Antártida. Declaración del Ministro de Relaciones Exteriores del Reino Unido," Confidencial N° 716/40, 12 marzo 1948, D-MinRe.
- ⁶ Canciller a Bianchi, "La Antártica Chilena en la Conferencia de Petrópolis," Confidencial N° 10, 12 septiembre 1947, D-MinRe.
- ⁷ Trucco (Santiago) a Bianchi, "Antecedentes sobre la Posición Chilena en la Cuestión Antártica," Confidencial N° 4, 1 abril 1948, MinRe.
- ⁸ Eleazar Vega López, (Liverpool) a Canciller, "Noticias sobre la Situación Producida en la Antártica," N° 113/28, 17 febrero 1948, D-MinRe.
- ⁹ Bianchi, "Bandera de los Estados Unidos en Antártida Chilena," Confidencial N° 918/40, 24 marzo 1947, D-MinRe. Juliet a Embajada (Londres), "Resugrama N° 113", N° 81, 25 marzo 1947, Cables R/D, V 17j, 1947, MinRe.

- ¹⁰ Bianchi, "Rechazo de Protesta por Bases Chilenas en la Antártida", Confidencial N° 322/23, 4 febrero 1948, D-MinRe.
- ¹¹ Bianchi, "Notas Británicas sobre la Cuestión Antártica", Confidencial N° 264/16, 29 enero 1948, D-MinRe. Bianchi, "Una Opinión Británica sobre Argentina y Chile en la Antártida", Confidencial N° 3414/155, 23 diciembre 1947, D-MinRe.
- ¹² Bianchi, Estrictamente Confidencial, N° 66, 9 marzo 1948, MinRe.
- ¹³ Trucco a Bianchi, Circular N° 18, 5 marzo 1948, MinRe.
- ¹⁴ Bianchi, "Acuerdo con Argentina sobre Antártida", Confidencial N° 774/44, 19 marzo 1948, D-MinRe.
- ¹⁵ Vega(Liverpool) a Canciller, "Noticias sobre la Situación Producida en la Antártica", N° 113/28, 17 febrero 1948, D-MinRe. Bianchi, "Declaración Secretario sobre la Antártida", Confidencial N° 491/26, 18 febrero 1948, D-MinRe. Bianchi, N° 49, 20 febrero 1948, MinRe.
- ¹⁶ Riesco a Embajada (Londres), N° 81, 30 julio 1948, MinRe.
- ¹⁷ Ibid.
- ¹⁸ Riesco a Embajada (Londres), N° 90, 11 agosto 1948, MinRe.
- ¹⁹ Ibid.
- ²⁰ Riesco a Embajada (Londres), N° 81, 30 julio 1948, MinRe. Canciller a Bianchi, "Nota de Protesta en el Asunto Antártico", Confidencial N° 68, 19 mayo 1947, D-MinRe. Bianchi, "Debate en los Comunes sobre la Antártida", Confidencial N° 660/34, 5 marzo 1948, D-MinRe.
- ²¹ Riesco a Embajada (Londres), N° 90, 11 agosto 1948, MinRe.
- ²² Bianchi, "Nota Británica sobre la Cuestión Antártica", Confidencial N° 184/11, 19 enero 1948, D-MinRe. Bianchi, "Expediciones a la Antártida", Confidencial N° 2401/36, 29 noviembre 1946, MinRe. Bianchi, "Exploraciones Británicas en la Antártida", Confidencial N° 3371/154, 17 diciembre 1947, D-MinRe. Bianchi, "Expedición Inglesa a la Antártida", Confidencial N° 3540/160, 30 diciembre 1947, D-MinRe. Encargado de Negocios (Londres) a Canciller, "Anuncio del Establecimiento de una Nueva Base en la Antártida", Ordinario N° 2548/511, 1 octubre 1948, D-Minre.
- ²³ Bianchi, "Gran Expedición Americana a la Antártida", Confidencial N° 826/53, 21 abril 1949, D-MinRe.
- ²⁴ Bianchi, "Grave Situación Económica del Reino Unido", Ordinario N° 1889/214, 1 julio 1947, D-MinRe.
- ²⁵ Bianchi, Memoria de la Embajada Año 1948, III "El Problema de la Antártida", 31 diciembre

1948, MinRe.

²⁶ Riesco a Embajada (Londres), N° 4, 4 enero 1949, MinRe.

²⁷ Bianchi, "Acuerdo sobre la Antártida", Confidencial N° 2755/156, 18 noviembre 1949, Dpto. Diplo., MinRe.

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

EL INSTITUTO ANTÁRTICO CHILENO,
1960-1961: UN DESAFÍO CONSENSUAL,
ORGANIZACIONAL E INVESTIGATIVO

Mauricio Jara Fernández
Chile

Al conmemorarse el 29 de mayo de 2004 recién pasado cuarenta años de la creación del Instituto Antártico Chileno, nos ha parecido pertinente –siquiera brevemente– insistir en 1960 y 1961, años en donde la antigua aspiración de investigadores, diplomáticos, asesores gubernamentales, políticos y periodistas chilenos por contar con una institución capaz de aglutinar voluntades y esfuerzos intelectuales, se hizo impostergable.

Se debe recordar que antes de la creación del actual Instituto hubo varios intentos por implementar un organismo coordinador y científico cercano a esas características. El embrión inicial fue pensado por el destacado ingeniero geógrafo Luis Riso Patrón Sánchez y el profesor Hubert Alberto Obrecht, quienes con motivo de la expedición que se estaba organizando en 1906 proyectaban “levantar una Estación Meteorológica y Magnética”¹ en la denominada Antártica Americana², para recoger informaciones, registrarlas, procesarlas, estudiarlas y posteriormente difundirlas. También es importante consignar la valoración científica que el propio presidente de la Comisión Antártica Chilena de 1906, Obrecht, le otorgó a ese trabajo de asesoría al gobierno del Presidente Germán Riesco y que años después en 1939, al producirse el estallido de la Segunda Guerra Mundial y la eventual presencia de naves alemanas en los mares y costas de la Antártica, retomó el gobierno de Pedro Aguirre Cerda en septiembre de 1939, al encomendar a una Comisión Especial, el estudio de tan importante cuestión territorial austral, y sugerir que hacer al respecto.³

Los estudios de esta Comisión Especial, dirigida por el jurista Julio Escudero Guzmán, permitieron en noviembre de 1940 resolver sobre dos materias trascendentales para la ciencia y la política antártica chilena: por un lado, dejar en manos del Ministerio de Relaciones Exte-

rios “todos los asuntos antárticos, de cualquier naturaleza que sean”⁴ y, por otro, en fijar el sector chileno en la región polar.⁵ No hay duda alguna que en esta decisión gubernamental de 1940 se hallan los cimientos administrativos del actual Instituto Antártico Chileno. No obstante, reiterar que el esbozo científico de este mismo organismo se planteó en 1906.

Entre la fijación del sector antártico en 1940 y los diez primeros años de funcionamiento de las bases chilenas en la Antártica (Prat, O’Higgins y Gabriel González Videla)⁶ hubo pocas ocasiones para lograr organizar un instituto autónomo de investigación; incluso, durante ese período gran parte de esa actividad estuvo entregada a distinguidos profesores de las Universidades de Chile, Católica y Concepción.

El Año Geofísico Internacional (AGI) desarrollado entre julio de 1957 y diciembre de 1958, dejó en evidencia la necesidad de poder contar con un órgano rector en el quehacer científico nacional en la Antártica. La simultánea búsqueda de un acuerdo internacional para despejar a la Antártica de conflictos territoriales y favorecer la convivencia y cooperación científica durante 1958 dejaron a Chile, inexorablemente, sin otra salida que tener que avanzar en esa dirección.

El desafío científico internacional del AGI sorprendió a Chile y éste rápidamente hizo esfuerzos organizacionales e inversiones –como nunca antes- en equipos y en la construcción de una Base Científica, la llamada Riso Patrón, en honor el geógrafo chileno de comienzos de siglo. El Canciller Osvaldo Saint Marie al inaugurar por radio la mencionada base propuso y sostuvo la necesidad de que Chile dispusiera de un organismo científico propio y al servicio de los investigadores internacionales para poder coordinar los estudios en el Polo Sur.⁷ Lamentablemente, como se sabe, esta base se destruyó completamente en un incendio en marzo de 1958 mientras se estaban realizando las actividades chilenas del AGI; sin embargo, más allá de los problemas que esta inesperada situación generó, tanto el ánimo del personal científico chileno no mermó y los programas siguieron adelante.

Por esa fecha, también personalidades del mundo académico y científico nacional como el Rector de la Universidad de Chile, Juan Gómez Millas, y el Decano de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de esa misma corporación, Carlos Mori Gana, propusieron al gobierno la creación de una entidad fiscal o semi-fiscal autónoma e integrada por las fuerzas armadas, la Universidad de Chile y otras instituciones del Estado o particulares para aunar esfuerzos y “hacer ciencia chilena” en la Antártica.⁸ Eran momentos de gran esperanza y consenso en cuanto al tipo de organización que se requería para posicionarse a nivel internacional⁹ y que desde los primeros investigadores integrantes de las Comisiones Antárticas

—llamados por Pinochet de la Barra “los sabios”— se venía pensando para darle a la ciencia chilena un papel preponderante en el continente polar. En algún sentido, se trataba de emular lo que países como Gran Bretaña, Nueva Zelandia, Australia, Estados Unidos, entre otros, habían hecho sobre los temas científicos y organizacionales para la Antártica.

A este último respecto, es importante consignar dos nuevos datos históricos de este proceso de organización institucional antártico nacional, los cuales sin ser de la época en cuestión, con seguridad ayudaron a reforzar lo antes mencionado.¹⁰ Se trata del contenido de un informe de 1946, redactado por el Agregado Naval de Chile en la Embajada en Londres, comandante Hernán Cubillos, en el cual éste aconsejaba al Embajador Manuel Bianchi Gundián a “robustecer y mejorar los derechos chilenos en esas regiones polares”. Entre estos, le decía que había que instalar un faro con guardia y una estación chilena en Tierra de Graham —Tierra de O’Higgins— con el fin de destinar a ella una misión de científicos chilenos y complementar el trabajo de levantamientos hidrográficos en las islas Shetland del Sur y en Tierra de Graham, para posteriormente publicar cartas nacionales de dicha región y apoyar la navegación por esos mares australes-antárticos.¹¹

Años después y mientras el AGI estaba en pleno desarrollo, en una reunión preliminar en Santiago, en julio de 1958, la Comisión Antártica Chilena, evaluaba los temas a considerarse en un eventual Tratado Antártico futuro, el Canciller Alberto Sepúlveda Contreras propuso por primera vez la creación de un instituto chileno especializado que se dedicara a coordinar todos los temas de la Antártica. Sabemos que en aquella oportunidad, la propuesta del Ministro Sepúlveda no obtuvo ni encontró el consenso suficiente para ponerlo en marcha. Pero esta iniciativa institucional no solamente permitiría que el país que se decía ‘antártico’ pudiera salir del estado de inferioridad organizacional y programático en que se encontraba respecto de otros sino también poder cumplir ante los requerimientos del SCAR, el cual se había creado un año antes.

Durante el curso de las reuniones preparatorias del Tratado Antártico en junio-julio de 1958, la delegación chilena integrada por Marcial Mora Miranda, Enrique Gajardo Villarroel y Julio Escudero Guzmán, advirtió la urgencia y necesidad de crear un centro de investigación propio para alcanzar competitividad y respeto internacional. El asunto aludido tuvo igualmente relación con el intento de prohibir —en el artículo 1º del tratado de 1959— el establecimiento de bases militares en la Antártica, cuestión que los delegados nacionales impugnaron inmediatamente y, finalmente, se aceptó el empleo de personal militar para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico; así al menos quedó establecido en el artículo 2º del mismo texto.¹²

Posteriormente y tras la ratificación del Tratado Antártico de 1959¹³ y los acuerdos de la Primera Reunión de Consulta en Canberra, Australia¹⁴, en julio de 1916, a Chile nuevamente se le replanteó el tema de organizar un instituto de investigaciones y coordinador de las actividades científicas antárticas chilenas e internacionales como país signatario del mismo tratado.

Hacia esa fecha, el Ministerio de Relaciones Exteriores disponía, afortunadamente, de una pequeña pero significativa Sección 'Antártica e Isla de Pascua' que en julio de 1962, estaba integrada por Lucía Ramírez, Germán Carrasco y Oscar Pinochet de la Barra, quien era el jefe de esa primera unidad organizacional antártica.¹⁵

En el intertanto, investigadores del Instituto de Geofísica y Sismología de la Universidad de Chile que por junio de 1960 desarrollaban exitosos trabajos de investigación lograron dotarse de una Base Científica Civil propia, la ex-Base Gabriel González Videla de la Fuerza Aérea de Chile, en bahía Paraíso. A partir de esta base y unidad académica, la investigación antártica obtuvo un importante salto cualitativo y cuantitativo, toda vez que permitió comenzar a preparar especialistas en meteorología, geomagnetismo y sismología Antártica e igualmente, en una segunda etapa, investigaciones sistemáticas en las áreas de geología y glaciología, todas las cuales alcanzaron posteriormente gran repercusión nacional e internacional y posicionaron al país como centro de actividad y enlace científico con la Antártica.¹⁶

La creación del Instituto Antártico Chileno mediante la Ley N° 15.266, de 10 de septiembre de 1963 y publicada en el Diario Oficial N° 25.662, de 10 de octubre de ese mismo año e inaugurado en mayo de 1964¹⁷, puso término a un largo proceso de 'ponerse de acuerdo', de 'acomodación administrativa' y de reconocer el valor de las experiencias científicas internacionales y universitarias. Era la materialización de una antigua idea pensada para servir al futuro de la ciencia antártica nacional. Una especie de apuesta de cómo hacer ciencia con pocos recursos económicos y poder multiplicar los resultados intelectuales alcanzados.

Chile, después de casi sesenta años logró levantar una organización propia y responsable de la coordinación, promoción y difusión de la actividad científica nacional en la Antártica.

También, y en no menos importancia para el país, en fomentar los intereses y la defensa permanente de los derechos chilenos en este continente; en estos últimos aspectos, -y a modo estrictamente personal-, es que el Instituto debiera hoy en día replantearse la forma de estimular a las nuevas generaciones de chilenos -jóvenes de preferencia- en acceder con sustentabilidad a la investigación antártica profesional.

NOTAS

- 1 Oscar Pinochet de la Barra, "Así Nació el INACH", en: *Boletín Antártico Chileno*, Vol. 13, N° 1, Santiago, mayo 1994, p. 2-3.
- 2 Luis Riso Patrón publicó en los *Anales de la Universidad de Chile* en 1907 un interesante y motivante estudio titulado "La Antártida Americana", en el cual incluyó una cartografía del sector polar que enfrentaba el Cabo de Hornos y que años más tarde quedó integrada a la Antártica Chilena.
- 3 Mauricio Jara Fernández, "Estados Unidos y la Antártica: Visión de 'La Unión' de Valparaíso, 1939-1947", en: *Estudios Norteamericanos*, Vol. 3, N° 3, Valparaíso, 2004, p. 139-145.
- 4 Oscar Pinochet de la Barra, "El Decreto Antártico del Presidente Aguirre Cerda", en: *Anales Medio Siglo de Política Antártica (1940-1990)*, Academia Diplomática de Chile, Imprenta Ministerio Relaciones Exteriores de Chile, Santiago, 1991, p. 19.
- 5 El sector chileno en la Antártica está comprendido entre los meridianos 53° y 90° de longitud oeste de Greenwich en virtud del Decreto Supremo N° 1.747 de 6 de noviembre de 1940.
- 6 Javier Lopetegui Torres, *Antártica un Desafío Perentorio*, Instituto Geopolítico de Chile, Santiago, 1986, p. 99-100.
- 7 "Chile Inaugura Hoy su Base Científica en el Continente Antártico", en: *'La Unión'* de Valparaíso, 3 marzo 1957, p. 1 y 16.
- 8 Lautaro Ponce, "Investigaciones Preliminares en la Antártica Chilena", en: *Boletín de la Universidad de Chile*, N° 12, Santiago, 1960, p. 51. Lautaro Ponce, "Investigaciones Preliminares en la Antártica Chilena", en: *Boletín de la Universidad de Chile*, N° 12, Santiago, 1960, p. 51.
- 9 Oscar Pinochet de la Barra, "Base Soberanía y Otros Recuerdos Antárticos", Editorial Andrés Bello, 2ª edición, Santiago, 1986, p. 30. Además, Oscar González Ferrán, "La Ciencia en la Antártica", en: *Anales Medio Siglo de Política Antártica (1940-1990)*, Academia Diplomática de Chile, Imprenta Ministerio Relaciones Exteriores de Chile, Santiago, 1991, p. 44 y Humberto Barrera Valdebenito, "Los Asuntos Antárticos y la Participación de algunas Instituciones Chilenas", en: *Boletín Antártico Chileno*, Año III, N° 2, Santiago, julio-diciembre 1983, p. 25.
- 10 Nos referimos a autores tales como Enrique Cordovez Madariaga, Oscar Pinochet de la Barra, Julio Escudero Guzmán, Ramón Cañas Montalva, Humberto Barrera Valdebenito, Marcial Mora Miranda, Javier Lopetegui Torres, Enrique Gajardo Villarroel, etc.
- 11 Archivo General Histórico, Ministerio Relaciones Exteriores de Chile, *Oficios Recibidos Embajada de Chile en Gran Bretaña, 1946*. Vol. 2450 (Oficio Confidencial 257/45, Londres, 27 diciembre 1946, del Embajador Manuel Bianchi Gundián al Canciller en Santiago).

- ¹² Actas Sesiones del Congreso Nacional de Chile, Cámara de Senadores, Extraordinarias 1960-1961, Santiago, Sesión 32°, Anexo Documentos, p. 1.928.
- ¹³ *Ibíd*em, Sesión 33°, 4 abril 1961, p. 1.940-1.992.
- ¹⁴ "Conferencia Antártica se Inaugura hoy en Canberra", en: 'La Unión' de Valparaíso, 16 julio 1961, p. 7. Además, Memoria Ministerio Relaciones Exteriores de Chile, Santiago, 1961, p. 121-135.
- ¹⁵ Pinochet de la Barra, "Así Nació el INACH," p. 2.
- ¹⁶ González Ferrán, p. 43-44.
- ¹⁷ Instituto Antártico Chileno, "*25 Años del Instituto Antártico Chileno Contribuyendo al Conocimiento Antártico, 1964-1989*", Santiago, 1989, p. 7.

TESTIMONIO SOBRE LA FUNDACIÓN
DE LA BASE AÉREA VICECOMODORO
MARAMBIO (ACTUALMENTE BASE
ANTÁRTICA MARAMBIO)

Juan Carlos Luján
Argentina

1. ANTECEDENTES

Si bien la República Argentina tiene permanencia en forma ininterrumpida en la Antártida desde el año 1904 en el entonces Observatorio Meteorológico y Magnético en la Isla Laurie del archipiélago de las Islas Orcadas, se intensificaron las actividades en la misma a partir de 1940; creando la necesidad de contar con aviones y Bases operables durante todo el año.

La acción de la Fuerza Aérea en el Antártico se remonta a principios de la década del cincuenta, cuando el 1° de diciembre de 1951 el avión bombardero cuatrimotor Avro 694 Lincoln, modificado con la Matricula Civil LV-ZEI (Ex B-030), bautizado "Cruz del Sur", al mando del Vicecomodoro Gustavo Argentino MARAMBIO, realizó un vuelo desde Río Gallegos (Provincia de Santa Cruz), hasta la Base General San Martín, situada en el islote Barry, frente a la Bahía Margarita a los 68° 07' latitud S - 67° 08' longitud W, al sur del Circulo Polar Antártico, donde efectuó lanzamiento de elementos de supervivencia; continuando su vuelo de reconocimiento hasta los 70° de latitud S.





En el año 1952 la Fuerza Aérea continúa la tarea de sobrevolar y efectuar estudios para localizar posibles lugares de aterrizaje, designando al Vicecomodoro MARAMBIO, como Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas.

El citado Oficial Jefe, había nacido en Río Cuarto, Provincia de Córdoba el 18 de septiembre de 1918 y falleció en un trágico accidente aéreo en la localidad de Mugueta, Provincia de Santa Fé el 12 de noviembre de 1953 y en su homenaje se le dio el nombre a la actual Base Antártica Marambio.

En la década del '60 la Fuerza Aérea se empeñó en localizar una zona apta para habilitar una pista de aterrizaje destinada a operaciones regulares y continuas con aeronaves de gran porte con tren de aterrizaje convencional, es decir con ruedas.



El Vicecomodoro Mario Luis OLEZZA, junto a sus colaboradores, impulsaron la acti-

vidad aérea Antártica, al principio en vuelos preantárticos de entrenamiento sobre el Glaciar Upsala de la Provincia de Santa Cruz y posteriormente operando desde y hacia ese Continente, utilizando aviones de porte medio, dotados para estas misiones, con sistemas de aterrizaje esquí-ruedas; creando la necesidad de contar con una pista de aviación de tierra operable durante todo el año con las características mencionadas.

2. OPERACIONES PRELIMINARES

En la campaña de verano 1967/68 la carga destinada a la Base Aérea Teniente Matienzo, tuvo que descargarse en su totalidad en la Base de Ejército Esperanza, debido a la imposibilidad por dos años consecutivos, de la penetración normal a la zona de desembarco en el Mar de Weddell sobre la Barrera de Larsen del ARA General San Martín (Q-4) y también del buque polar Danes de bandera Noruega Martín Karlsen que trasladaba parte de la carga y la Dotación de la citada Base Aérea.



Por tal motivo la Base Matienzo quedó en emergencia, con Dotación restringida y una sola aeronave, al haberse accidentado un avión DHC-2 Beaver; la misma tuvo que ser abastecida por el medio terrestre, operando entre Esperanza y Matienzo, sobre el mar congelado y la Barrera de Larsen, con la utilización de vehículos Sno-Cat que acoplaban trineos de carga.

Durante los vuelos de carga y de apoyo aéreo a estas patrullas, se efectuaron reconocimientos permanentes de la Isla Seymour (Isla Marambio); notándose que la misma ofrecía, aún en pleno invierno, su superficie sin cubrimiento de hielo y nieve; observándose una meseta en la parte NE de la isla con las posibilidades para la construcción de una pista.



En estos vuelos, se observó gran cantidad de cenizas de las erupciones volcánicas ocurridas en la Isla Decepción, sobre la superficie del terreno y en forma significativa en la meseta.

El 25 de noviembre de 1968, el helicóptero Bell UH-1H, Matrícula H-11 de la Fuerza Aérea, embarcado en el Rompehielos General San Martín (Q-4), piloteado por el Primer Teniente Enrique PESSANA y el Teniente Ricardo CIASCHINI, se posó sobre la meseta que corona la isla, llevando a bordo al Jefe del Grupo Aéreo de Tareas Antárticas (GATA), Vicecomodoro Mario Luis OLEZZA, al Teniente Julio Alberto DOMINGUEZ, y al Geoglaciólogo Doctor René Edgard DALINGER, quien con su ayudante, Mecánico de Suelo, Héctor Luis PONTE, recogieron muestras de terreno, efectuaron mediciones y observaciones de la zona, para determinar la factibilidad de la realización de dicha pista de tierra.



3. BASE MATIENZO EN EMERGENCIA

La Base Matienzo estaba en situación de emergencia extrema, debido a la suspensión en el mes de agosto de 1968 de los traslados terrestres de abastecimiento entre Esperanza y Matienzo, al no poder contar las patrullas con el apoyo aéreo que recibía del único avión en servicio, que se accidentó el 9-ago-68 en la Base Inglesa "F", situada al noroeste de la península Antártica, al prestar asistencia sanitaria de urgencia al señor Kenneth James PORTWINE, que se encontraba en grave estado de salud.



En esa oportunidad se efectuó la evacuación al Continente por vía marítima del enfermo y tuvieron que regresar a Buenos Aires el Jefe de Base Matienzo, Capitán Julio Florentino LUJAN, el Teniente Oscar José POSE ORTIZ de ROZAS, el 1er.Teniente Médico Elíseo ITURRIETA GUARDIOLA y el Suboficial Ayudante José Benito DÍAZ.

Quedaron en la Base en emergencia trece hombres, estando a cargo de la Jefatura el Alférez Jorge Alberto VALDECANTOS, con los Suboficiales Mayores Aderito MARSILLI y René LENCINA, Suboficiales Principales Enrique Jorge CANDELA, Aníbal César KLOCKER, Santos Eleuterio OCAMPO y Jorge Rubens GARABANO, Suboficial Ayudante Oscar Héctor ZONNI, Sargento Ayudante Rubén MAKINISTIAN, Suboficial Auxiliar Carlos Felipe SAUNIT, Cabo Principal José Gerardo MATEOS y Cabos Primeros José Luis CORTELEZZI y Adolfo SISOY.

4. OPERACIÓN RELEVOS Y EVACUACIÓN

En el mes de noviembre de 1968 se efectuó la penetración a Matienzo con el estado de los hielos similar al de los dos años anteriores, pero esta vez el Rompehielos pudo llegar hasta un pack de desprendimiento de la barrera de Larsen, que se desplazaba a la deriva a unos 10 kilómetros de la misma, aproximadamente a 60 kilómetros al noreste de la zona de descarga cerca de la isla Robertson; realizándose el desembarco del personal y material sobre esta superficie de hielo flotante.



El personal de relevo y la carga general, constituida por todo tipo de materiales, comestibles y combustibles en tambores y a granel, fue transportada desde allí por el modo aéreo en más de 160 vuelos de helicópteros Bell UH-1H y avión Beaver DHC-2 de la Fuerza Aérea, al lugar de desembarco normal en la costa de la barrera de Larsen, trasladando 170 toneladas de las 200 toneladas transportadas, sin haberse completado la cantidad necesaria de combustible.

Cabe destacar que de no haberse podido realizar esta penetración y descarga, estaba previsto transportar en helicópteros desde mayor distancia, solamente 40 toneladas de

carga y una dotación reducida de siete hombres y de no lograrse este objetivo se había determinado cerrar la única Base que tenía la Fuerza Aérea en la Antártida y evacuar al personal en emergencia.



Se encontraban a cargo de estas operaciones aéreas el Jefe del GATA, Vicecomodoro OLEZZA, con el Jefe de Logística, Mayor Víctor GUZMAN y fue la primera realizada por helicópteros Bell UH-1H, de la dotación de la VII Brigada Aérea, matrículas H-11 y H-12, los que eran operados por los Primeros Tenientes Enrique PESSANA y Alberto ZEOLI, Tenientes Exequiel MARTINEZ y Ricardo CIASCHINI, Suboficial Mayor César ACEBAL, Cabo Principal Carlos Mario CUADRADO, Cabos Primeros Juan DERIU y Adolfo HIDEN y Cabo Juan BALLESTEROS.

5. ACTIVIDADES DE LAS DOTACIONES 1968/69

A bordo del Rompehielos, se trasladó a la Dotación Antártica 1968/69 de la Fuerza Aérea, que inveró en la Antártida durante el año 1969, quiénes fueron destinados como apoyo en la Estación Aeronaval Petrel, el Teniente Mario Víctor LICCIARDELLO, Suboficial Mayor Arturo Rafael GIMENEZ, Suboficial Ayudante Castor Eustaquio AYALA Suboficial Auxiliar Omar Juan AIMARETTI y Cabo Primero José Oscar MEDINA y en la Base Aérea Teniente Matienzo, que se encontraba en emergencia extrema por la falta total de víveres y combustible, el Teniente Oscar José POSE ORTIZ de ROZAS, Teniente Francisco Florencio MENSÍ, 1º Teniente Médico "en comisión" Américo Osvaldo AUAD, Suboficial Principal Ramón Alberto VELAZQUEZ, Sargento Ayudante Lucas Feliciano SORIA, Cabos Principales Juan Carlos LUJAN, Alberto Oscar GALLARDO, Hugo Adolfo FERRARI, Cabos Primeros Luis Facundo FIORAMONTI, Daniel Enrique TIMO, Miguel Ángel MIGNANI, Whaldo Salvador GARCIA y Carlos Alberto SCHENONE; agregándose



los integrantes de la Dotación 1967/68, Suboficial Principal Aníbal César KLOCKER y los Cabos Primeros José Luis CORTELEZZI y Adolfo SISSOY, que permanecieron un año más en la Antártida.

Una vez acondicionada la carga, en proximidades de la Isla Robertson, durante varias jornadas que demandó esta operación, se trasladó la misma por sobre la barrera de hielo a la Base Matienzo, que se encuentra a 45 kilómetros del lugar, utilizando trineos tirados por vehículos Sno-Cat, durante varias jornadas, transitando por lugares que en la actualidad son mar abierto por la desintegración del área sur de la Barrera de Larsen.

Los integrantes de esta Dotación (Invernada 1969), después de efectuar los traslados y tareas especiales para la puesta en servicio de los medios aéreos, terrestres e instalaciones, que por estar en emergencia máxima se encontraban desactivados, continuaron cumpliendo con las tareas planificadas, también en estado de emergencia durante todo el año, con pocas horas diarias del motor de la usina, que se ponía en funcionamiento solamente para alimentar los equipos de comunicaciones y apoyo a la actividad aérea.

6. RECONOCIMIENTOS DE LA ISLA VICECOMODORO MARAMBIO (EX - SEYMOUR)

El 13 de febrero de 1969, uno de los tres aviones Lockheed Hércules C-130E que recientemente habían entrado en servicio en la Fuerza Aérea, el matrícula TC-62, efectuó el primer sobrevuelo de reconocimiento en la Antártida con este tipo de avión, comandado por el Jefe de la I Brigada Aérea, Brigadier Higinio GONZALEZ, trasladando en calidad de observadores al Jefe de GATA, Vicecomodoro OLEZZA, al Comandante del Grupo Terrestre, Teniente Coronel José María Toribio VACA y al pronosticador meteorológico, Capitán Salvador ALAIMO.



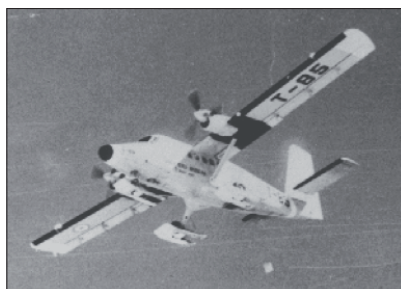
Se intensificaron los vuelos de observación y reconocimiento y el 1º-mar-69 con el avión Hércules C-130, matrícula TC-62, además de efectuar lanzamientos de sacas de correspondencia sobre Brown, Esperanza, Petrel y Matienzo, con la presencia del Comandante de Operaciones Aéreas, accidentalmente a cargo del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, Brigadier Mayor Carlos Alberto REY y el Jefe de su Estado Mayor, Brigadier Carlos Washington PASTOR, se determinaron factibilidades de operar en la Isla Vicecomodoro Marambio.

Se realizó un vuelo especial el 20-mar-69 con el avión Hércules C-130, matrícula TC-63, con un recorrido aproximado de 6200 kilómetros en esta operación, que además de las observaciones en la zona, efectuó un lanzamiento de carga general y repuestos para vehículos y comunicaciones, a requerimiento del Comando en Jefe del Ejército, por haber surgido una imperiosa necesidad de realizar ese traslado, debido a que a mediados del mes de febrero en circunstancias que se reabastecía la Base de Ejército

General Belgrano, el Rompehielos General San Martín (Q-4) tuvo que suspender con premura las operaciones sobre la Barrera de Filchner, por el peligro que demandaba el estado de los hielos.

Continuaron los vuelos de reconocimiento y el 26-mar-69, además de esa misión, se lanzaron 1200 kilogramos de correspondencia y carga general en las Bases Matienzo, Esperanza, Petrel y Brown.

Además de los reconocimientos aéreo de la zona, con avión Hércules C-130, se efectuaron relevamiento aerofotográfico, con el avión DHC-6 "Twin Otter" matrícula T-85 y con el avión DHC-2 "Beaver", matrícula P-03, de la dotación de la Base Matienzo.



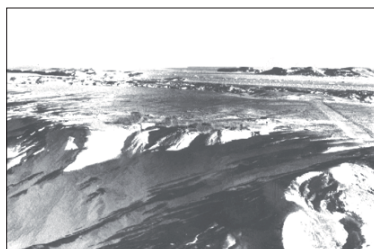
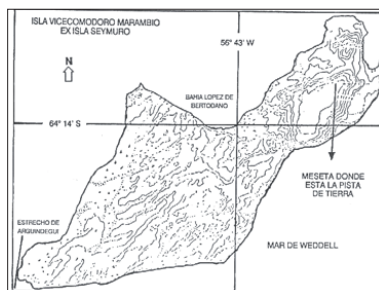
Para el cumplimiento de esa misión el avión De Havilland Canadá DHC-6 Twin Otter, matrícula T-85 de la Fuerza Aérea y el matrícula 1-F-1 de la Armada Argentina, fueron los que realizaron el 14-abr-69, el primer vuelo a la Antártida con este tipo de aeronaves, despegando de Río Grande, Tierra del Fuego y aterrizando en el Glaciar de la Estación Aeronaval Petrel, en cumplimiento a la Orden de Operaciones que se denominó "Skua", porque esta ave "es típicamente Antártica, que no reconoce límites para volar a través del continente helado y nunca emigra de él" y esto es todo un símbolo.

El "Twin Otter" matrícula T-85, realizó el reconocimiento y relevamientos aerofotográfico junto con el avión Beaver, operando en la zona exclusivamente con esquís, siendo

esta la primera operación aérea con este tipo de aeronave, que aún continúa prestando sus servicios en la zona en forma ininterrumpida y estaba tripulado por el Mayor Enrique Domingo FERRARI, los Capitanes Juan Ramón CAMBIASSO, Eduardo Roberto SERVATICO y el Suboficial Ayudante Néstor Jacinto PALACIOS; cumpliendo además las misiones de trasladar en el vuelo de ida al Jefe entrante de la Base Esperanza Teniente 1° Julio César VERONELLI y en el vuelo de regreso el 23-abr-69 la evacuación sanitaria del Suboficial Auxiliar Alejo RIVERA.

El Twin Otter T-85, fue uno de los cuatro aviones de esta característica que recientemente habían entrado en servicio en la Fuerza Aérea y como aún no tenía instalado en su totalidad el sistema de combustible para lograr once horas de autonomía, se transportaron en su interior cinco tanques de 200 litros con combustible, que durante el cruce se transbordaban a los tanques del avión por medio de una bomba manual, con el fin de lograr la autonomía necesaria para poder realizar el cruce del Pasaje Drake.

Con las fotografías aéreas verticales y oblicuas obtenidas desde las mencionadas aeronaves, la Jefatura II - Inteligencia de la Fuerza Aérea, realizó el relevamiento geomorfológico de la isla, que aportaron importantes conclusiones sobre las características del suelo de la meseta mencionada.



El 5-ago-69 el avión Hércules C-130, matrícula TC-62, que trasladaba al Comandante de Operaciones Aéreas, Brigadier Mayor Carlos Alberto REY; despegó de Comodoro Rivadavia, realizó otro operativo de reconocimiento sobre Marambio y Petrel, regresando sin escalas en vuelo directo a la I Brigada Aérea de El Palomar.

De los múltiples estudios realizados, se llegó a la conclusión que podría materializarse el proyecto sobre esta meseta, que se encuentra a 198 metros sobre el nivel del mar, al NE de la isla, entre los 64° 12' 30" y 64° 19' 30" latitud S; 56° 34' y 56° 55' de longitud W.

La Isla Vicecomodoro MARAMBIO, situada sobre el mar de Weddell, cerca del extremo norte y al este de la península Antártica, cuya dimensión es de 14 por 8 kilómetros, en cartas antárticas antiguas es señalada con el nombre de SEYMOUR, en honor a un marino inglés que frecuentó la zona a fines del Siglo XIX, pero tomó su nombre actual a partir del año 1956.

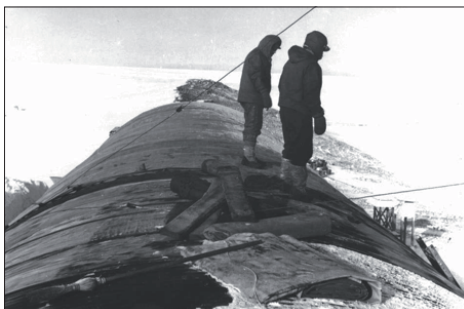
7. DETALLES DE LA OPERACIÓN

La Base Matienzo prestó apoyo y participó de los vuelos de reconocimiento y aerofotográfico y pese a la situación crítica que se encontraba la misma durante todo el año, se cumplieron los planes de trabajo ordenados y a mediados del año 1969 se comenzó a preparar el material necesario para llegar e instalarse en la meseta, acondicionando paracaídas de carga, picos, palas, barretas, carpas, equipos de comunicaciones, grupos electrógenos, herramientas, medicamentos, comestibles y distintos elementos de supervivencia.

Cuando se planificó la operación, con la experiencia recogida en el abastecimiento de la Base, se pensó cubrir la distancia entre la Base Matienzo y la Isla Vicecomodoro Marambio, por medios terrestres, utilizando vehículos Sno-Cat, remolcando trineos a través de la barrera y del mar congelado, pero la falta de consistencia y la gran cantidad de escombros de la capa helada del Canal Príncipe Gustavo, paso obligado en el itinerario, presentaba la operación sumamente riesgosa; entonces se iniciaron los preparativos para realizarlo por el modo aéreo.

Con el avión monomotor DHC-2 "Beaver" Matrícula P-03 se hicieron vuelos de reconocimiento aéreo del mar congelado en las inmediaciones de la isla, cerca de la base de la meseta, en busca de un lugar apto que le permitiera aterrizar.

Después de pasar varias veces sobre el lugar elegido, el 29-ago-69 se anevizó con un



suave toque sobre la superficie helada del mar en la Bahía López de Bertodano, con la valiosa colaboración de otro avión Beaver de la Armada Argentina, piloteado por el Teniente de Corbeta Aviador Naval Juan Manuel MASANAS, quedando así abierta la posibilidad de Marambio.

Al avión Beaver P-03, al aterrizar en el lugar elegido, por haber sido el más apto para esta operación, se le rompió el conjunto de esquí de cola, debido a las condiciones en que se encontraban los hielos del mar congelado, desparejos y con escombros; pero fue ingeniosamente reparado utilizando entre otros elementos alambres para dejarlo en servicio.

La carga transportada se tuvo que trasladar unos 2000 metros sobre mar congelado utilizando los pequeños trineos denominados "banana" por su forma, desde el lugar donde aterrizó el Beaver, hasta la costa de la isla.

De la misma manera se efectuaron varios traslados de personal y material y una vez

instalados en la parte baja de la Isla Vicecomodoro Marambio, se firmó el acta de ocupación, para ser entregada en la Cancillería Nacional.



Se ascendía a la meseta en aproximadamente dos horas de marcha y una vez reconocido el terreno sobre la misma se instaló el campamento "ALFA" a cargo del Teniente Francisco Florencio MENSI, quedando en la parte baja el campamento "BETA" a cargo del Teniente Mario Víctor LICCIARDELLO, desde donde se trasladaba el material recibido para el abastecimiento, que era complementado por la entrega aérea del Beaver en lanzamientos en caída libre y con paracaídas.

8. ACCIONAR DE LA PATRULLA SOBERANÍA

Con respecto al personal integrante de la Patrulla Soberanía, la misma fue constituida por la totalidad de la Dotación Antártica 1968/69 de la Fuerza Aérea, que invernaban en la Estación Aeronaval Petrel y Base Aérea Teniente Matienzo, quedando en dichas Bases la mínima dotación del personal que cumplía las tareas de apoyo, los que eran relevados y rotados para realizar los trabajos de despeje de la pista en construcción en Marambio.

Se obró así en cumplimiento a lo dispuesto por el responsable táctico de la operación, Teniente POSE ORTIZ de ROZAS, cuando en las reuniones previas a la iniciación de las acciones, al escuchar el deseo de participación de sus subordinados, manifestó que todos por igual integrarían la patrulla, lo que se cumplió mientras estaba emplazada la misma.

Se efectuaron las mediciones y observaciones de la superficie de la meseta, que complementados por los estudios previamente realizados, se determinó que la pista tendría los rumbos 06/24.

Se encontró que esta meseta tiene su suelo semiplano de barro congelado, (Permafrost), constituido con piedras de distintos tamaños que algunas afloran a la superficie, las que utilizando como únicos elementos de trabajo, picos, palas y barretas y voladoras con trotil, eran despejadas en una superficie de 25 metros de ancho, sacando piedras grandes, colocando piedras más chicas en su lugar y alisando el terreno para que puedan rodar sin obstáculos las ruedas de un avión; las piedras grandes se arrojaban a 50 metros en ambos costados de las inmediaciones de la pista.



Para alisar la pista, los pozos originados por el retiro de piedras grandes, fueron cubiertos con el pedregullo y tierra que circundaba y a veces se hacía necesario utilizar aquellos transportados de los costados linderos a la misma.

Una vez que se completó el abastecimiento previsto para el cumplimiento de la misión, comenzaron las tareas de trabajo cotidiano, viviendo en pequeñas carpas, a merced de los fuertes vientos y muy bajas temperaturas, comiendo conservas, convirtiendo en agua para subsistir, las lenguas de hielo producidas por acumulación y la nieve dispersa; aislados en la más completa soledad en esta planicie que parecía un desierto, se trabajó con mucho entusiasmo de sol a sol (cuando las condiciones meteorológicas lo permitían), haciendo la pista soñada.

El vivac estaba constituido por diez carpas tipo Belgrano, para dos personas, que se utilizaban como dormitorio y depósito, una piramidal grande, tres grandes de instrucción para cocina, radioestación y usina, además una Cordillerana de baño, con un mástil de caña coligüe entrelazadas con cuerdas de paracaídas.

Se efectuaban las observaciones meteorológicas diarias a las 09:00, 12:00, 15:00 y 18:00 horas y horarias en apoyo a la actividad aérea.

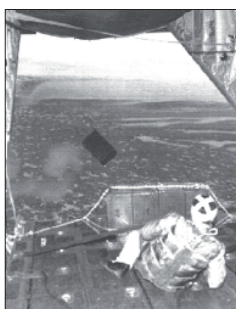
9. APOYO AÉREO A LA PATRULLA

Para prestar importante apoyo en las operaciones, en el legendario avión Douglas C-47, matrícula TA-05 denominado “El Montañés”, se trasladó el 10-SET-69 a la Antártida el Jefe del Grupo Aéreo de Tareas Antárticas, Vicecomodoro Mario Luis OLEZZA, completando la tripulación el Mayor Roque Antonio FAULIN, Teniente Carlos Alberto ZUNGRI, Suboficial Mayor Juan Carlos NASONI, Suboficial Principal Jorge Rubens GARAVANO, Suboficial Ayudante Juan Carlos RIVERO y Suboficial Auxiliar Evaristo CARRIZO, trasladando como pasajeros al Suboficial Principal Enrique CANDELA y Sargento Primero Rubén MAKINISTIAN.



La característica significativa de este avión fue que se le había adaptado en el cono de la cola como tercer motor, una turbina Marboré de un avión Moran Saunier 760 “París” como reactor auxiliar.

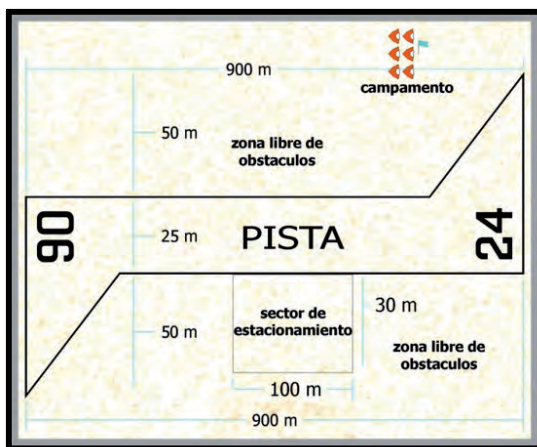
La longitud de la pista crecía día a día y el 25-set-69, cuando tan solo tenía 300 metros, el avión DHC-2 “Beaver”, matrícula P-03 procedente de la Base Aérea Teniente Matienzo, donde se le había instalado un sistema de esqui-ruedas, se posó sobre la pista de tierra de Marambio, convirtiéndose en el primer avión que aterrizó con ruedas en el Casquete Polar Antártico, piloteado por el Teniente Oscar José POSE ORTIZ de ROZAS, junto al Suboficial Principal Ramón Alberto VELÁZQUEZ trasladando el Jefe del Grupo Aéreo de Tareas Antárticas (GATA) Vicecomodoro OLEZZA.



El día 27-set-69, cuando la precaria pista en construcción tenía solo 400 metros de longitud, el avión Douglas C-47, matrícula TA-05, utilizando el sistema de esquí-ruedas despegó de Matienzo con sus esquíes y aterrizó con ruedas en Marambio.

Mientras se continuaba la tarea de despeje de la pista, el 9-oct-69, se recibió el auxilio desde un avión Hércules C-130, matrícula TC-62 que efectuó el lanzamiento en paracaídas y en caída libre de 48 bultos conteniendo alimentos, medicamentos, explosivos, carretillas, barretas, picos, palas, carpas, vestuarios y la tan ansiada correspondencia.

El avión DHC-6 "Twin Otter", matrícula T-85, cruzó el Pasaje Drake el día 10-set-69, tripulado por los Capitanes Juan Ramón CAMBIAZZO y Alfredo CANO, 1er. Teniente Adrian José SPERANZA, y el Suboficial Ayudante Ernesto Antonio VAZQUEZ y el 14-oct-69 procedente de Matienzo aterriza con el sistema de esquí-ruedas en Marambio, cuando la pista contaba con 700 metros de longitud.



Se continuaron los trabajos de la pista y cuando la misma tenía una longitud de 900 metros por 25 de ancho, se la señaló colocando banderolas cada 50 metros en ambos lados de la misma, como así también chapas de aluminio pintadas de color colorado y se despejó también una zona de 100 por 30 metros al costado, destinada a estacionamiento para varias aeronaves.

Esta zona al igual que los embudos de las cabeceras de la pista se señalaron con banderolas color amarillo.

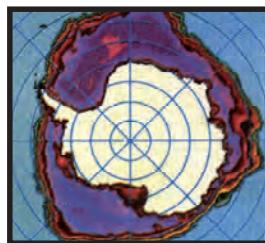
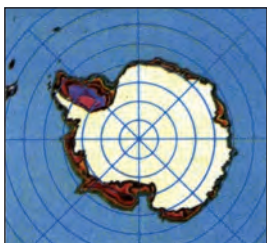
Se determinaron los desniveles de ambas márgenes de la pista en una extensión de 1150 metros, distancia que en ese momento se consideraba factible para una futura extensión, manteniendo el rumbo prefijado.

Se realizó un informe para estudios posteriores de perfiles longitudinales, en el que se marcó una zona aparentemente apta para una futura pista de aproximadamente 2000 metros.

10. 29 DE OCTUBRE DE 1969: FUNDACIÓN DE LA BASE AÉREA VICECOMODORO MARAMBIO (ACTUALMENTE, BASE ANTÁRTICA MARAMBIO)

Así se llega al 29-oct-69, fecha de trascendencia, histórica y geopolítica, porque a partir de entonces se inicia una nueva era en la historia de la Antártida, al romperse el aislamiento a que estaba sujeto por nueve meses en el año, por las características de su clima y sus mares congelados, que solo son navegables en épocas estivales.

En las primeras horas del día, arriba a la pista de Marambio, procedente de Matienzo el avión C-47 matrícula TA-05, donde se le desarmó el sistema de esquí-ruedas, quedando con el tren de aterrizaje normal, emprendiendo su último vuelo por el Continente Antártico, con destino a Río Gallegos y luego a Buenos Aires.



Estado de los hielos en junio Estado de los hielos en diciembre

El Vicecomodoro OLEZZA recibió el orden de permanecer en la isla, con el fin de participar en la ceremonia de la fundación de la Base e inauguración de la pista y por tal motivo el vuelo de regreso del avión C-47 TA-05 fue comandado por el Mayor Roque Antonio FAULIN, integrándose a esta tripulación el Capitán Alfredo Abelardo CANO de

la tripulación del avión DHC-6 "Twin Otter", trasladando de regreso al Cabo Principal José Oscar MEDINA de la Dotación saliente.



Ese día el avión biturbohélice Fokker F-27 MK 4000 Troopship, matrícula TC-77, transportando a la ceremonia de fundación de la Base Aérea Vicecomodoro Marambio a altas autoridades, despegó de la Base Aérea Militar Río Gallegos de la Provincia de Santa Cruz, aterrizando normalmente en la flamante pista de tierra que se inauguraba en la Antártida Argentina, convirtiéndose Marambio en la Puerta de Entrada de la Antártida.

La tripulación estaba integrada por el Vicecomodoro Ervin Roberto KERN, Mayores Enrique José SANZO y Elvio Eder DUVAL VAIRA, Suboficiales Ayudantes José Luis ALTA-MIRANDA, Pedro BESSERO y Héctor Tomas D'ONOFRIO, trasladando a los señores, Ministro de Defensa Dr. Rafael CACERES MONIE, Subsecretario de Defensa Dr. Gilardi NOVARO, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Brigadier General Jorge MARTINEZ ZUVIRIA, Comandante de Operaciones Aéreas Brigadier Mayor Carlos Alberto REY, Jefe Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas Brigadier Carlos Washington PASTOR, Comandante de Aviación Naval Contralmirante Hermes QUIJADA, Director General de Fabricaciones Militares General Oscar CHESCOTA, Jefe de la I Brigada Aérea Brigadier Higinio GONZALEZ, Jefe del Departamento Antártico del Ejército General de Brigada Jorge Edgard LEAL, Mayor Roberto BOIERO, el relevo del Capitán CANO, el 1er. Teniente Alberto VIANNA, personal de la Dotación entrante de Matienzo Suboficial Mayor Eradio FABRO y Cabo Principal Nicolás Mario D'ANUNZIO y el fotógrafo Suboficial Mayor Hugo HASS y el Ingeniero Víctor CABOS; regresando en ese vuelo el Vicecomodoro Mario Luis OLEZZA.

11. REPLIEGUE DE LA PATRULLA SOBERANÍA

Finalizada la ceremonia de inauguración, los integrantes de la Patrulla “Soberanía” fueron volviendo paulatinamente en casi su totalidad a sus Bases de origen Matienzo y Petrel, para hacer entrega de las mismas a las Dotaciones entrantes, completando esta tarea el 2-DIC-69, fecha que el avión Fokker F-27, matrícula TC-77 los trasladaría a Río Gallegos desde Marambio a parte de la Dotación, relevo que no se pudo realizar debido a que dicha aeronave sufrió un accidente al aterrizar, quedando inoperativa.

El rompehielos General San Martín (Q-4), fondeado en la Bahía Pingüino al sur de la Isla Vicecomodoro Marambio, utilizando los helicópteros UH-1H abasteció la nueva Base y descargó un vehículo oruga Bombardier, dejando parte de la carga y combustible de Matienzo y posteriormente el resto de la misma en Petrel y Esperanza, para ser trasladada a dicha Base utilizando los aviones Beaver y Twin Otter.

El Rompehielos (Q-4) que se había alejado del lugar y se encontraba en operaciones en proximidades de la Estación Científica Almirante Brown, tuvo que regresar a Marambio para el traslado a Ushuaia de la Dotación saliente, porque no pudieron hacerlo por medio aéreo, debido al accidente sufrido por el avión Fokker F-27.

12. CONTINUACIÓN DE LA TAREA INICIADA POR LA PATRULLA

La Dotación Antártica 1969/70, que llegó a la nueva Base Aérea Vicecomodoro Marambio en el mes de noviembre de 1969 a bordo del Rompehielos General San Martín para invernar durante 1970, continuó en condiciones similares, en el mismo habitat, la tareas iniciadas por la Patrulla Soberanía, construyendo instalaciones, prolongando y mejorando la pista, hasta alcanzar una longitud de 1200 metros, que permitió que se efectúe el primer aterrizaje de un avión Hércules C-130 (Matrícula TC-61) el 11-abr-70, como así también otros importantes logros durante su permanencia, que son otro capítulo importante de rica historia antártica.

Se desempeñaba como Jefe de la Base el Capitán Jorge Ángel BERRETA y la dotación estaba integrada por los Suboficiales Principales Enrique CANDELA y Mario Rogelio GONZALEZ, Suboficial Ayudante Segundo TEJERINA, Cabos Principales Juan Panteleón GIL y Cabo Principal Miguel Ángel PEDROZO y Cabo Primero Jacinto PERALTA y los integrantes de la Patrulla Soberanía que permanecieron otro año más en Marambio; los entonces Suboficial Principal Ramón Alberto VELAZQUEZ, Suboficial Ayudante

Castor Eustaquio AYALA y Cabos Primeros José Oscar MEDINA y Whaldo Salvador GARCIA.

13. NUEVAS POSIBILIDADES EN LA ANTÁRTIDA

Al abrirse una vía de comunicación aérea permanente con este Continente que estaba aislado hasta entonces en épocas invernales, por las condiciones de los hielos en el mar; se dieron grandes posibilidades, no solo en lo que hace a la presencia Argentina en el territorio, con las actividades de investigaciones científicas y técnicas que se ejecutan desde hace ya varios años, con hechos que antes eran imposibles de realizar.

La nueva dinámica en las operaciones antárticas permitió el crecimiento en el accionar de la Base Marambio, contando ahora con instalaciones confortables y aptas para albergar y trasladar a otros puntos de la Antártida a exploradores y científicos, que es objetivo primordial del quehacer Antártico.



Cabe destacar que la única posibilidad de comunicación efectiva durante todo el año entre la Argentina continental americana y el Sector Antártico correspondiente es la establecida con aviones.

14. PALABRAS FINALES

En el transcurso de esta narración se ha hecho notar que en la Antártida todo se realiza en equipo, con disciplina y coordinación, que todos revisten un alto grado de importancia, no solo para aquellos que tuvieron la suerte y el honor de participar en forma directa de acontecimientos de trascendencia histórica, sino también para las tripulaciones, los técnicos que preparan las aeronaves, quienes programan y planifican las operaciones, a los meteorólogos y pronosticadores, al personal de las otras Fuerzas Armadas, la gente que del otro lado del Drake apoya con sus sentimiento la labor del Antártico y para aquellos radioaficionados que cuando aún no existía la alta tecnología en comunicaciones como las actuales, nos permitieron estar en el tiempo y la distancia cerca de nuestros seres queridos.



Ayer



Hoy

ANEXOS

INTEGRANTES DE LA DOTACIÓN 1968/69 / INVERNADA AÑO 1969
INTEGRANTES DE LA PATRULLA “SOBERANÍA” FUNDADORA DE LA BASE
AÉREA VICECOMODORO MARAMBIO

Son los entonces

Teniente	Oscar José POSE ORTIZ de ROZAS
Teniente	Francisco Florencio MENSI
Teniente	Mario Víctor LICCIARDELLO
1º Teniente en comisión	Américo Osvaldo AUAD
Suboficial Mayor	Arturo Rafael GIMENEZ
Suboficial Principal	Ramón Alberto VELAZQUEZ
Suboficial Principal	Aníbal César KLOCKER
Suboficial Ayudante	Castor Eustaquio AYALA
Sargento Ayudante	Lucas Feliciano SORIA
Suboficial Auxiliar	Juan Carlos LUJAN
Suboficial Auxiliar	Omar Juan AIMARETTI
Cabo Principal	Alberto Oscar GALLARDO
Cabo Principal	Hugo Adolfo FERRARI
Cabo Primero	Luis Facundo FIORAMONTI
Cabo Primero	José Luis CORTELEZZI
Cabo Primero	Daniel Enrique TIMO
Cabo Primero	Adolfo SISSOY
Cabo Primero	José Oscar MEDINA
Cabo Primero	Miguel Ángel MIGNANI
Cabo Primero	Whaldo Salvador GARCIA
Cabo Primero	Carlos Alberto SCHENONE

Se sumó a la Patrulla y después en la campaña de verano, el entonces

Suboficial Principal	Enrique CANDELA
Sargento Primero	Rubén MAKINISTIAN



EL PROFESOR JULIO CÉSAR MUSSO, FUNDADOR DEL INSTITUTO ANTÁRTICO URUGUAYO: APUNTES Y DATOS BIOGRÁFICOS¹

Waldemar Fontes
Uruguay

Se disponía de poca información sobre la vida del Profesor Musso. Eso me indujo a buscar en bibliotecas, en Internet y otros medios y comencé a obtener algunos datos.

La primera aproximación a su personalidad, la obtuve a través del libro Paralelo 62, de Ana María De Salvo, quien resumía los aspectos salientes de su vinculación a la temática antártica, que lo llevaron a fundar junto a un grupo de románticos visionarios, el Instituto Antártico Uruguayo.

En ese libro, puede apreciar la única foto que hasta ese momento encontré, la de un pensador de mirada firme e intensa, que aferrado a su pipa, miraba al sur; hacia la Antártida, el objetivo de su prédica.

Tal vez esa mirada y esa pose, hayan servido de guía para la tarea que emprendí entonces: averiguar quién había sido el Profesor Musso.

En esa búsqueda hice una primera compilación de datos, y publiqué en wikipedia, su foto y la información que obtuve.

Luego, poco a poco más datos fueron llegando. Conseguí recortes de prensa de los años 1960 y 70 y allí descubrí que su prédica había sido intensa y visionaria.

Revolviendo archivos de la Biblioteca que hoy lleva su nombre en el Instituto Antártico Uruguayo, encontré papeles amarillos por el tiempo, que tenían anotaciones suyas, manuscritas, apuntes dactilografiados y prolijamente encuadernados, con transcripción de conferencias, audiciones en la radio del Sodre, apuntes de carácter científico y su presencia resurgió de aquellos documentos.

Así fue que rescate unas fotos de la Primera Convención Nacional Antártica de 1970. Eran unas muestras en blanco y negro, de tamaño muy pequeño, que había dejado el fotógrafo que las tomara y de las que seguramente se hicieron muchas copias... Vaya a saber a dónde fueron a parar las copias, pero con esas fotitos, escaneadas a gran resolución, pude reconstruir el hito histórico que significó aquella Primera Convención y también pude reconocer las personas que estuvieron en ella.



La figura del Profesor Musso, es inconfundible. Presidiendo la Convención está sentado en una gran mesa, con sus lentes y su pipa, rodeado de las autoridades que lo acompañaban.

Con estas fotos y su libro "Antártida Uruguaya," empecé a intentar descubrir su personalidad y con ayuda de mucha gente que lo conoció y sobre todo con la colaboración de su hija, la Señora Delia Musso, quien me contó detalles de su visión de niña, sobre el gran hombre que era su padre y me aportó algunos documentos y testimonios gráficos de valor inestimable para la investigación histórica en que me había embarcado.

De estos documentos, extraigo la presentación que el propio Profesor Musso, hizo de sí mismo, mediante un currículum vitae, fechado el 3 de noviembre de 1975.

Julio César Musso Garibotti. Credencial Cívica BUB – 3239, C.I. MTVD No. 311.689, hijo tercero del matrimonio de Don Ángel Musso Bevilacqua y de Doña Ascensión Garibotti Oliva, nacido en Montevideo el 5 de agosto de 1918, padres uruguayos y nieto de genoveses, radicados en Montevideo hacia 1873.

El niño Julio César Musso, se crió en la zona Oeste de Montevideo donde se asientan

los barrios del Cerro, Casabó y La Teja. En esa zona concurrió diferentes Escuelas Públicas, cursando desde Primero al Quinto año. Abandonó la escuela en 1929, con 11 años.

Según lo dice en su "curriculum vitae", se educó de manera autodidacta, en técnicas mecánicas, entre los años 1930 a 1955.

Luego completó su educación haciendo un curso completo de industrial. Se diplomó en Dactilografía en 1936.

En ese mismo año hizo un curso preparatorio para ingresar en el Colegio Alemán, de donde fue expulsado por "no llevar la svástica", según él mismo expresa.

Entre 1938 y 1942 estudió en el Liceo Nocturno completando por aprobación los estudios secundarios, para luego cursar Preparatorio nocturno de Derecho.

Paralelamente se inscribió libre, en los preparatorios de medicina, Ingeniería y Química.

El 20 de abril de 1945, a requerimiento del Dr. Juan José de Amézaga, ingresó en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, obteniendo el título de Bachiller y la habilitación para Profesorado.

Realizó cursos reglamentarios en Facultad y participó en Seminarios de Derecho Internacional Público, Constitucional, Romano, Germánico y Civil, abandonando Facultad al 3er año para dedicarse a ocupaciones de carácter tecnológico.

En mayo de 1946 contrajo enlace con Doña María de los Ángeles Rinaldi y en cuya unión nacieron sus hijos: Delia María, María de los Ángeles y Carlos Alberto.

Desafortunadamente esta relación no tuvo buen suceso y ni su esposa ni sus hijos menores, guardaron buenos recuerdos de su padre.

La única que mantuvo alguna relación con él su hija mayor Delia, quien un borrador de recuerdos personales, anota: *"Por ser su hija mayor y quien ha heredado de él, no sólo sus rasgos físicos y gestuales, en general, puedo decir que también, y pese a las circunstancias que se interpusieron entre ambos, me ha legado también, gran parte de su forma de pensar y hacer. Era uno de esos "soñadores diurnos," cuyas creaciones premonitorias, se explicarían porque el virus del sueño suscita también la acción" como lo afirma T.E. Lawrence, "uno de los autores preferidos de mi padre. Era una persona inteligente, de carácter. Poseía una imaginación vivaz que, sustentada por sus estudios*

y lecturas, constituía una razón por la cual se expresaba a menudo con palabras o imágenes, no siempre accesibles a todos. Su forma de pensar, era dentro de lo posible, libre de prejuicios, se comportaba como le placía, sin preocuparse de que ello pudiera o no agraderle a los demás, o que la moda y la forma de vida lo permitieran. Odiaba toda coacción. Le resultó difícil, si no imposible, obtener satisfacción en una vida de felicidad doméstica. Fue de esos hombres que parecía no demostrar sus sentimientos, sino más bien encerrarse en ellos.”

Claramente expresó su hija mayor, el duelo de no haber tenido mayor contacto con su padre, en estos años, a pesar de que luego el tiempo le daría una segunda oportunidad.

A fines de la década del 50, entre 1957 y 1958 se llevó a cabo el Año Geofísico Internacional. Por esos tiempos el Profesor Musso era Presidente de la Unión de Propietarios de Ómnibus de Turismo y Escolares y Delegado del Transporte de turismo ante la Federación Nacional de Transporte en Autobús.

En esos años comenzó su prédica para vincular al Uruguay, primero a las actividades del Año Geofísico y luego reclamando el ingreso de nuestro país al Tratado Antártico que se firmara en 1959.

Seguramente la dedicación intensa a tantas actividades haya influido en las circunstancias que lo condujeran al divorcio, ocurrido en 1957.

En enero de 1970, el Profesor Musso, contrajo enlace con Doña Consuelo V. Charquero. No tuvieron hijos en este segundo matrimonio.

Retomando los recuerdos de Delia Musso, ella anotaba estas vivencias de esa época: *“Con el transcurso de los años el rostro de mi padre, si bien demostraba benevolencia, especialmente en su forma de mirar, se fue tornando más severo. Ante desatinos, se oscurecían sus ojos celestes y parecían filósofos.*

No obstante todo esto, lo recuerdo, cuando en mi temprana niñez, me permitía espiarlo, cuando iba a encerrarse en su escritorio y compartir con él, aquel rito de encender su pipa, recorrer los estantes de su biblioteca con mirada inquisidora, hasta que por fin escogía un libro, luego, debía retirarme, inmersa en esa fragancia de aquellos tabacos que más le gustaban, como el Capitán inglés, o a veces, el Príncipe Alberto, cuya caja, una vez vertido su contenido en una tabaquera de cálida madera y sobrio diseño, me regalaba para que guardara algo –lápices para colorear, por lo general. “Creo que los

olores poseen una fuerza sumamente peculiar afectándonos mediante la asociación; su fuerza difiere esencialmente de la de los objetos que apelan al tacto, el sabor, la vista o el oído."



El Profesor Julio César Musso, con sus hijos: Carlos, María de los Ángeles y Delia, en el verano de 1957–1958.



En aquellos primeros tiempos, cuando aún no habían nacido mis dos hermanos, él permanecía un poco más de tiempo en casa, y en esas noches, antes de ir a acostarme, lo iba a saludar cuando generalmente estaba sentado en su sillón favorito, frente a la chimenea, inmerso en algún libro. Por un momento, se apartaba de su mundo y me daba un beso o simplemente me palmeaba suavemente la cabeza, desordenando un poco mis cabellos y bromeando sobre mi pequeño e inseparable oso marrón.

En aquellos tiempos, paseábamos las tardes de domingo por la Rambla de Punta Carretas, cerca de casa, por los campos del Club de Golf, y algunos días, dábamos algunas vueltas por el Parque Rodó.

También me llevaban en sus antes acostumbrados viajes de fines de semana, hacia las costas de Rocha, hasta la Coronilla o la Fortaleza de Santa Teresa, los lugares que más les gustaban. Fueron mis primeros encuentros con el mar, ya océano, no río. A él particularmente, le encantaba hacer largas caminatas a la orilla del mar.

También, a poco de cumplir los dos años, viajamos los tres hacia Buenos Aires, visita que eventualmente repetimos.

“¿Acaso sea verdad que un lugar donde las piedras te conocen vale más que el lugar en el que las personas te conocen?”. De todas formas viajar le resultaba indudablemente un complemento necesario, viajar para adquirir nuevos conocimientos.

Fue un hombre amante de la buena música. En los años de noviazgo, y primeros años de matrimonio con mi madre, solían asistir puntualmente al Estudio Auditorio del Sordre, en aquel entonces en la calle Andes.

Cuando le pregunté, cuál era el compositor que prefería, me respondió simplemente: Bach. La maestría e imaginación que éste denota en el manejo del contrapunto del que lo consideraba, como muchos, el maestro indiscutible, le atraía por la genial recapitulación de todo el saber musical que le precedió, al que incorporó una cordial vibración expresiva que lo proyectó hacia el futuro. Fue de aquellos, que estuvieron de acuerdo con el pianista chileno Claudio Arrau, en manifestar que “no se pueden tocar sus obras de clavecín en plano.”

Me prestó un libro azul, bastante grande. Lo comencé a hojear con lentitud y un maravilloso mundo de delicadas miniaturas medievales desfila ante mis ojos. También antiguos grabados coloreados de escenas de casa o de torneos caballerescos. Todo iba acompañado por textos góticos en latín, de los que sólo podía apreciar su cuidada e ingeniosa grafía. En eso estaba, cuando, aumentando el volumen de la radio que estaba a su lado, en el sillón que ocupaba enfrente de mí, me pidió que prestara atención: el sonido de una flauta, acompañado por el leve sonar de campanillas y una voz masculina primero, otra femenina después, decían: Pa-pa-pa-pa-pa” , “Pa-pa-pa-pa-ge-no!”, “Pa-pa-pa-pa-ge-na! y así un diálogo cantado, en un idioma que entendí.

Luego el sonido de truenos y el sonido de agua que de pronto se detuvieron por el canto de otras voces, primero graves, luego suaves y alegres.

“También me agrada Mozart –me dijo-. ... su ópera “La Flauta Mágica.” Al pedirle que me explicara su contenido, lo hizo como si relatara un cuento de hadas y caballeros,

pero en el que si bien lo hizo de acuerdo a mi edad, percibí su intención de hacerme notar la visión metafísica Vida-Muerte y Bien-Mal, que tan magistralmente plantea Mozart. Entre el libro, la música y su relato, quedé fascinada por esos tiempos veteados de luz y de oscuridad.

Me hizo partícipe de su amor por la música y en aquellas visitas, que siguieron al divorcio, me enseñó a escudriñar la esencia poética e imaginativa de la misma. Asimismo que la música nos censura porque es más amplia y más rica que cualquiera de nosotros”.

1. SU ACTIVIDAD LABORAL

Desde muy joven, Julio César Musso debió trabajar.

En 1929, con apenas 11 años, abandonó la escuela y comenzó a ganarse un salario como obrero aprendiz en el Frigorífico Swift de Montevideo. En 1931, con 13 años, cambió el lugar de trabajo, pasando a depender del Frigorífico Armour del Uruguay, donde estuvo hasta 1934.

En estos trabajos tuvo oportunidad de aprender mucho, logrando como él mismo describió *“educarse de manera autodidacta, en técnicas mecánicas”*.

A los 14 años, comenzó a trabajar en el área de la telefonía, desempeñándose de 1932 a 1941 como funcionario técnico de la Compañía Telefónica de Montevideo Ltd. bajo control de Siemens (Alemania) y de 1941 a 1946 de la I.T.T. (USA) hasta el momento de la nacionalización de los servicios telefónicos de larga distancia.

En I.T.T. ingresó en el Departamento de Ingeniería como ayudante de dibujante y luego fue promovido a Comprador de Planta y Encargado de Importaciones y Suministros Estratégicos, siendo miembro escogido, aspirante a plantilla de Dirigentes Americanos de la Empresa.

Durante los años de la Segunda Guerra Mundial, Musso se declara como *“Miembro Auxiliar en el Servicio de Inteligencia Británica, en suministros y comunicaciones”*.

Trabajó además, en estas empresas: Unión Telefónica del Río de la Plata, Teléfono Salteño, de Salto, La Nacional de Paysandú, La Unión de Mercedes, así como de la Internacional de Cerro Largo, Tacuarembó y Rivera.

Una vez que contrajo matrimonio, con más responsabilidad sobre sus hombros, comenzó a dedicar actividades como empresario en diversos rubros.



En abril de 1947 fundó la Compañía INTER-TALKIE Ltda., con capitales de La Uruguaya de Seguros S.A., asociado a los señores Don Leonardo Martín y Dr. Raúl Jude (padre), con objeto de explotación general de las telecomunicaciones privadas y de sistemas eléctricos de señalización de baja tensión.

De 1958 a 1960, fue copropietario de las Empresas "Parque Rodó" y "Malvín," para el transporte de turismo y escolares con concesión de transporte de pasajeros desde el Aeropuerto de Carrasco.

De 1963 a 1965 fue creador y Director de los servicios de Transporte Combinados Sudamericanos BM, en el arco Río de Janeiro, Montevideo, Valparaíso.

También se dedicó en este período, a la Asesoría Técnica, destacándose las investigaciones de mercado que realizó para The Economist, de Londres, en los rubros: carnes, fibras, combustibles, transportes, minería, equipos industriales y electricidad, en labor primaria de campo, entre 1954 y 1961 en América del Sur y el Caribe.

Destacaba Musso, como sus "Clientes actuales" por el año 1975, a los siguientes: Estación Terminal Modelo Ltda., Mario Repuestos de Mario H. Mignot², Empresa General Artigas, postulante en aquel momento al transporte de turismo en la línea internacional Montevideo-Fray Bentos-Puerto Unzué-Buenos Aires-La Plata.

Como síntesis de su actividad, Musso anotaba cuatro trabajos específicos de los que se enorgullecía, por su envergadura:

- La localización en 1955 de Frigorífico "El Peñón," en piquete Cué, Paraguay, abandonado en la selva, pese a disponer de un modernísimo equipo de enlatado,

- La concertación del Convenio Comercial Paraguayo Polaco de 1956.
- La investigación de fuentes y usos futuros de gas envasado en el área de Bolivia, Provincias del Norte Argentino, Uruguay y Estado de Río Grande del Sur, en Brasil, efectuado en 1958 en acuerdo con Stanford Research Institut de Pasadena, California y The Economist, y
- En el campo de las obras de seguridad bancaria ha participado en el relevamiento en el relevamiento de mercado, de seguridad en la Banca Nacional y Extranjera de Uruguay, con asistencia a las firmas: Tesoros Bash Ltda., Diebold Inc., Chubb., Mosler, Dibben, etc., y se efectuó en convenio con Regusci & Voulminot S.A., el perfeccionamiento del "OBSERVADOR BLINDADO", en una versión que se empleó en la defensa de Comisarías, Locales bancarios y Centros de recaudación pública, en una época donde el enfrentamiento entre las Fuerzas de Seguridad y la guerrilla que comenzaba a manifestarse en nuestro país, exigía seguridades especiales.

Entre otros datos, es interesante destacar la actividad empresarial de sus hermanos, El mayor, dueño de la Empresa de transportes Musso, que luego se transformara en Juncadella & Musso, dedicada a la Seguridad y el transporte de valores en vehículos blindados. Y por otro lado, la actividad empresarial de su hermano menor *Mario S. Musso*, quien firmara junto al Profesor Musso, el acta de fundación del Instituto Antártico, el 9 de enero de 1968.³

Como corolario, al final de la descripción de sus actividades laborales, el Profesor Musso escribía: "*La creciente labor del Instituto Antártico ha sido en desmedro de la atención a la clientela, provocando situaciones incómodas, de carácter económico financiero personal*".

2. EL PENSAMIENTO DEL PROFESOR JULIO CÉSAR MUSSO

"Lo difícil, es lo que puede ser hecho enseguida. Lo imposible, lo que lleva un poco más de tiempo": A través de la distancia que el tiempo impone, estoy segura que esta reflexión del filósofo español-norteamericano George Santayana, se ajusta suficientemente a la línea de pensamiento y acción que tenía mi padre, dice Delia Musso.

El Profesor Musso, manifestaba en su "Currículum Vitae", profesar la religión Católica, Apostólica y Romana.



En lo político, declaraba no haber participado activamente en ningún partido político, aunque se reconocía de *"tendencia liberal conservadora, habiendo ejercido su derecho, desde que cumpliera los 18 años, votando por el Partido Colorado – Batllismo"*.

Según sus manifestaciones, sus abuelos italianos, habían revistado en las tropas de Garibaldi, siendo *"miembros del Real Cuerpo de Equipaje de la Armada de Italia y combatientes por la unidad del Reino, licenciados en el año de 1872"*.

Desde muy joven, Musso estuvo vinculado a actividades gremiales, siendo dirigente y fundador de varias agrupaciones a lo largo de su vida.

Entre esas actividades se destacó en 1939, a la edad de 21 años, como Consejero fundador de Cooperativa de Producción Industrial y autor de un Proyecto de Ley de Cooperativas de producción industrial, auspiciado por el Esc. Ledo Arroyo Torres y el Dr. José Arias, de la Universidad del Trabajo.

Entre 1941 y 1943, fue Secretario General de la Asociación Estudiantes del Liceo Nocturno y miembro del Consejo F.E.U.U.

En esa actividad y a pesar de haber dejado constancia de no tener militancia política, destacó con sus propias palabras, *"haber enfrentado con éxito electoral, a los grupos anarco-sindicalistas y comunistas coaligados"*.

De 1947 a 1953, fue miembro de la Unión Industrial Uruguaya y autor de la Guía Industrial del Uruguay.

De 1957 a 1959, fue Presidente de la Unión de Propietarios de Ómnibus de Turismo y Escolares (UPOTE) y Delegado del Transporte de Turismo ante la Federación Nacional de Transporte en Autobús.

De 1968 a 1970, fue miembro del Consejo de la Cámara de Comercio Holando Uruguaya, en Montevideo.

De 1968 a 1971 fue miembro fundador y tesorero de la Asociación de Periodistas y Escritores de Turismo (APETU), siendo el propulsor de las *"Jornadas Nacionales de*

Turismo”, que luego se organizaron también en Argentina.

En 1972 fue Secretario Ejecutivo de la Asociación de Transportistas Internacionales del Uruguay (ATIDU) y autor de sus estatutos Sociales, además de ser Delegado Permanente ante la Federación Argentina de Autotransporte de Cargas Pesadas Internacionales.

3. LA COMISIÓN URUGUAYA DE COOPERACIÓN ANTÁRTICA Y LA REVISTA ANTÁRTIDA URUGUAYA

Desde el año 1961, Musso comenzó a difundir en medios de prensa de la época, la idea de que Uruguay tenía derechos para estar en la Antártida.

Esto lo llevó a convocar a las personas interesadas en el tema a conformar una comisión para apoyar ese objetivo, a la vez que proponía fundar un Instituto de enseñanza sobre temas antárticos.

En una nota titulada “Proyecto Nacional sobre Antártica” del Diario La Mañana⁴, Musso explicaba en marzo de 1961, lo siguiente: *“El Proyecto de Comisión Uruguaya de Cooperación Antártica, actualmente en estudio y decisión de los Ministerios competentes, desarrolla un plan de largo alcance, contemplando diversos aspectos y jurisdicciones.*

El área de ultramar, relacionada con actos de soberanía, radicación de estaciones científicas, adiestramiento de expediciones, equipamiento de buques, estada y retorno de las expediciones y misiones científicas, concretaría labor posterior de la comisión.

En el área metropolitana se define el primer objetivo de la comisión, ya que en la misma se prevé una atención preferencial para todas las naves que hacen escalas en los puertos uruguayos desde o hacia la Antártida, ya fueren expediciones científicas o de carácter comercial e industrial.

Hay en el proyecto una extensa exposición referente a los negocios de tránsito que se prevén en jurisdicción de la comisión, destacándose atención a las flotillas balleneras en estada, invernada, reparaciones de diques y astilleros, suministros de proveeduría y particularmente los aspectos relacionados con el Mercado Ballenero Sudamericano.

La atención del comercio con destino al sur, particularmente productos, fija sobremañera la necesidad de anular los impuestos sobre comercio de tránsito por el perjuicio que a corto plazo se dejará sentir, incluso en el comercio de entes autónomos del Estado.

Al destacar por contraste estas operaciones ideadas para la Antártida, es que resalta lo que significa para el país las facilidades en puertos francos y utilización de depósitos fiscales, para mercaderías y naves propias o internacionales. Resulta de evidencia que la Administración de Puertos al discriminar los servicios por imperativo de la comisión propuesta, esforzaría su atención y cumplimiento, evitándose negligencias justificadas por factores económicos; esta competencia en jurisdicciones está bien desarrollada y atiende la autonomía que impuso la ley.

El gobierno de la comisión se particulariza por disponer de consejo de delegados, en carácter de asesores y designados, a términos fijos, por instituciones públicas y privadas; además el gobierno se destaca por su funcionamiento ágil, sin perder la responsabilidad en delegaciones.

El tesoro de la comisión se integra con participación estatal y proveniente de fuente nacional, en carácter de aporte voluntario discriminado, de donde resulta que la comisión es oficial pero, de tesoro mixto, lo cual además de factible crea una nueva modalidad de impulso para las investigaciones científicas uruguayas.

En el proyecto se articula el funcionamiento del Instituto de Enseñanza del Antártico con función de capacitación, creación de museo, archivo y biblioteca y publicación de gran difusión de la revista "Antártida."

Finalmente, el proyecto es cauteloso y decisivo en los aspectos de interés nacional, tomando su tiempo de realización y respetando mucho las decisiones sobre aplicación de fondos".

En base a este proyecto, fue que editó el primer número de la revista, "Antártida uruguaya –por la creación de la Comisión Uruguaya de Cooperación Antártica," en cuyo titular expresaba la siguiente propuesta.

"Nos proponemos organizar la primera expedición científica uruguaya al Continente Antártico, radicando una estación de observación meteorológica, electromagnética y de radiocomunicaciones, ampliación de estudios oceanográficos.

Esta expedición científica significa un enorme esfuerzo, puesto que se realizará exclusivamente con medios y material nacional.

El plan a seguir es el más largo, puesto que además de los recursos necesarios, todo el equipo deberá ser suministrado por la Industria nacional, desde el transporte hasta

los instrumentos de observación. Mucho material será indispensable fabricar, en tanto que otros ya se encuentran disponibles.

El resultado de esta expedición será de beneficio general, puesto que muchos Institutos podrán renovar, confirmando o rectificando información disponible, en tanto que los principales servicios, en particular meteorológicos, radiocomunicaciones y oceanográficos dispondrán de su propio material de manera relevante. La Industria encontrará expensas para perfeccionamiento de la producción, patentando resultados por nuevas aplicaciones con respaldo técnico y científico. El comercio, especialmente de tránsito tendría un nuevo sector de actividades.

Para participar en las Conferencias del Tratado Antártico de Washington, es indispensable en primer término probar a los coparticipantes del mismo, la realización electiva de una expedición y eventual radicación de estación.

Por los mismos términos de este Tratado, el Continente Antártico es de libre observación e Investigación científica, cualesquiera fueren las jurisdicciones territoriales existentes y en base a estos términos, la expedición se puede realizar sin objeciones de carácter Internacional de clase alguna, cualesquiera fueren las reservas nacionales.

El Poder Ejecutivo dispone de un proyecto completo de constitución de Comisión, así como del estudio pormenorizado de su texto por varias Instituciones. Compete pues, una decisión y su correspondiente sanción legislativa.

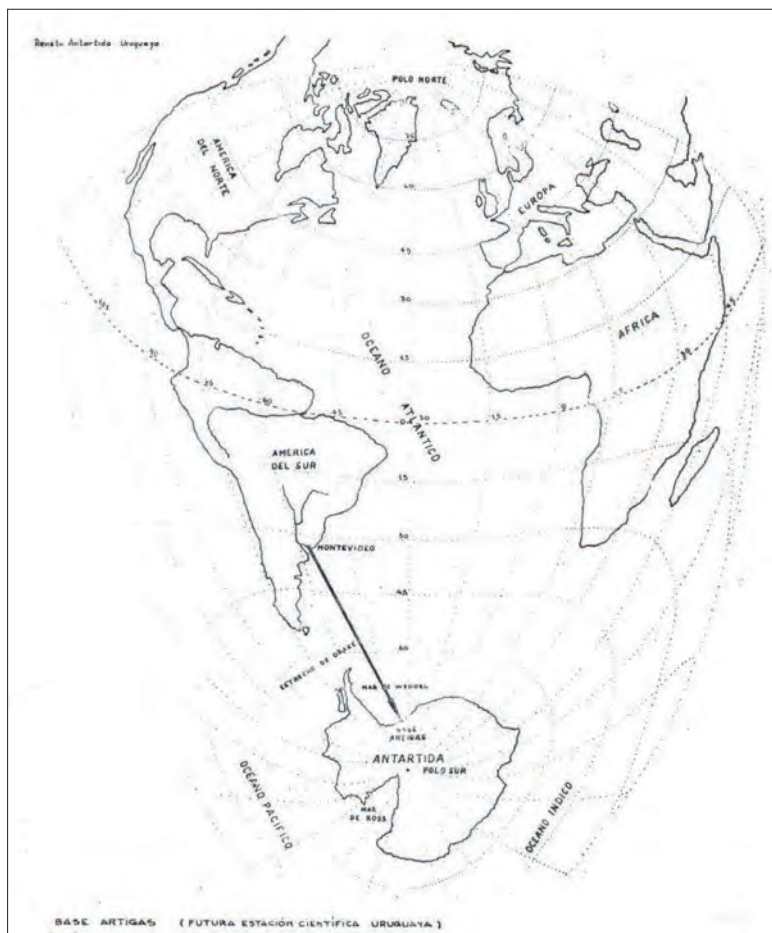
En tanto se efectúa cada tramitación a cargo del Gobierno. Revista iluminará a la ciudadanía sobre los diversos aspectos antárticos y se organizará el Instituto de Enseñanza del Antártico con la cooperación voluntaria de todos los que quieran aportar esfuerzos.

Agradecemos a la ciudadanía todo el apoyo posible para la realización de esa primera expedición, así como también declaramos que Revista es tribuna para todas las opiniones que se quieran manifestar sobre el problema.”

La revista “Antártida Uruguay,” tuvo corta vida, solo se publicaron dos números, pero sirvió para consolidar la idea de que Uruguay estaba vinculado a la Antártida.

Escribía Musso en el libro “Antártida Uruguay” por 1970: “Hacia el 2 de marzo de 1961, nosotros retomamos la iniciativa del Dr. Abdala, presentando en esa fecha y ante el Poder Ejecutivo, el Proyecto de Creación de la Comisión Uruguay de Cooperación Antártica 294-E, seguida de una intensa campaña de opinión pública, mantenida hasta

ESBOZANDO LA HISTORIA ANTÁRTICA LATINOAMERICANA



noviembre de 1966, fecha de la Declaración 32-9782.⁵

Dicha declaración expresa en su numeral 7) REQUISITOS QUE SE DEBEN LLENAR PARA PODER PARTICIPAR EN LAS REUNIONES PERIÓDICAS ANTÁRTICAS, de acuerdo con el Tratado los requisitos son dos (Art. IX. 2): 1) El primero, es la adhesión al Tratado; 2) El segundo, demostrar el interés en la Antártida mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica. Concluyendo que "nuestro país no llenaba ninguno de ambos requisitos".

Al enterarse de eso, el profesor Musso manifestó una airada protesta en este mismo libro, escribiendo⁶: *“irrumplieron amigos, conocidos y aún desconocidos en mi estudio, exhibiendo declaraciones de nuestra Cancillería, en torno a la Antártida. Inicialmente consideré que pudiera ser asunto electoral, procurando con ello se hiciera calma y obtener documentación. Una vez en posesión del Memorándum de la Cancillería, por gentileza de “La Mañana” tomé inmediata acción que se concretó con el envío de petición al Consejo Nacional de Gobierno y, ahora por todos conocida, y cumpliendo con ello mi elemental deber de ciudadano.*

Ante mi un memorándum mimeografiado sin fecha ni firma, con el nombre del Ministerio. Asunto 32/9782 y mediante el cual, en especial puntos 4) y 7) la Cancillería niega cualesquiera relación del Uruguay con la Antártida, luego de extenderse en torno a dos asuntos disimiles: el Tratado Antártico de Washington y la Teoría del Sector, de Poirier, con breve y elemental introducción sobre derecho y práctica internacional. La pobreza del documento no dejó de inquietarme, decidiendo al respecto espera prudente a mi petición, oficialmente introducida en la Secretaria del Consejo Nacional de Gobierno, Registro 391/E. El mismo día 15 de noviembre, la prensa hizo eco general de esta petición de recurso. El silencio otorga, resultando con ello autenticidad del mencionado Memorándum de la Cancillería.

Cualesquiera fuere la suerte de este Memorándum, ya de por sí desgraciado y extemporáneo, por nadie pedido, nos obliga a exposición de posición clara y terminante con relación a la Antártida Uruguaya.”

En referencia a la creación de una Comisión Técnica con el cometido de asesorar al Gobierno con respecto a la Antártida, en función de los derechos que sobre parte de ella, pudieron corresponder a la República. Transcribimos parte de lo que escribe Musso al respecto⁷: *“La Declaración 32-9782 de noviembre de 1966 por nadie pedida y que no obstante, la Cancillería emite opinión sobre eventual reivindicación de soberanía en la Antártida.*

El Decreto de 1956 ha sido una consecuencia de la extraordinaria labor polarizada a través del Dr. Alberto Abdala, que en esos años tuvo la inquietud de hacer valer a la opinión pública y Gobierno, la existencia incuestionable de los derechos uruguayos a la Antártida. Al designarse esta Comisión en un año altamente decisivo, para la suerte futura a la Antártida, como testimoniaremos más adelante, se suspendieron las pertinentes campañas, en espera de un testimonio que nunca siquiera se intentó a nivel

público y en tanto que a nivel diplomático es imposible establecerlo, por parte de la Comisión Técnica citada presidida por el Embajador don Gilberto Prat de María.

Diez años después de la designación de la Comisión Técnica y, pese a la vigencia teórica de la misma, surge la Declaración 32-9782 de carácter anodino y en la cual se emite juicio negativo y sin hacer mención a la vinculación o no, de la Comisión Técnica de 1956. Tales son a grandes rasgos los antecedentes del proyecto de Ley Antártica, hoy a consideración y examen del Parlamento.”

Reafirmando más lo expresado hace la siguiente impugnación⁸: “*El autor, en oficio dirigido al Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, del 14 de noviembre de 1966. Carátula Antártida Uruguay - MEMORÁNDUM. Asunto 391/E, dice:*

Que por la vía jerárquica pertinente y trámite de preferencia, se ordene al Ministerio de Relaciones Exteriores se evacúe vista del suscrito en el Expediente y Memorándum caratulado “Eventual Reivindicación de Soberanía Uruguay en la Antártida” y por los siguientes fundamentos:

PRIMERO: En dicho Memorándum no se expresa la opinión de la Comisión Técnico - Asesora sobre problemas de la Antártida y designada por el Poder Ejecutivo por decreto de fecha 9 de octubre de 1956.

SEGUNDO: Que estando pendiente de resolución, la solicitud y proyecto anexo sobre creación de la Comisión Uruguay de Cooperación Antártida, conforme Expedientes Nos. 294/E y 396/E. de fechas 2 de marzo de 1961 y 20 de abril de 1961, respectivamente y radicado ante ese Consejo Nacional de Gobierno, y

TERCERO: Que habiendo realizado el suscrito múltiples relaciones con los diferentes Estados, todos ellos signatarios del Tratado Antártico de Washington, del 1° de diciembre de 1959 y poseyendo al respecto noticias de alto interés nacional, en lo pertinente,

RESULTA: Que en el Memorándum dado a publicidad recientemente se constatan algunas omisiones, precipitaciones y falta de consultas adecuadas y terminantes y no obstante estar el suscrito a permanente disposición de la Cancillería, conforme documentación fehaciente.

Por todo ello SOLICITA: Que se proceda conforme petición y se amplíe dicho Memorándum con las observaciones que en derecho se formule y previa a la consideración y resolución de ese Consejo Nacional de Gobierno”⁹.



Sr. Mario S. Musso, hermano del Prof. Musso y Fundador del IAU

4. LA FUNDACIÓN DEL INSTITUTO ANTÁRTICO URUGUAYO

La idea de fundar un Instituto Antártico, la planteó Musso en su “proyecto antártico” publicado en La Mañana, en marzo de 1961.

Musso expresaba que *“En el proyecto se articula el funcionamiento del Instituto de Enseñanza del Antártico con función de capacitación, creación de museo, archivo y biblioteca.”*

En el segundo número de la Revista Antártida Uruguaya, en la página 7, se publicaba un anuncio que decía: *“Propiciamos Instituto Antártico Uruguayo, Cátedra, Museo, Bibliografía, equipamiento antártico. Apóyelo.”*

La concreción de la idea recién se llevó a cabo el 9 de enero de 1968, cuando el profesor Julio César Musso, junto a su hermano Mario Musso, y los señores Mario Mignot, Ricardo Piaggio y Fernando Souto, reunidos en una casa de la calle Ascasubí 4286, del barrio La Teja de Montevideo fundaron el Instituto Antártico Uruguayo, de carácter privado¹⁰.

El Profesor Musso, fue el Primer Presidente del novel Instituto, ocupando ese cargo hasta su oficialización en 1975.

Al frente del IAU, escribió el libro "Antártida Asignada", una obra inédita que a pesar de estar inscrita en la Biblioteca Nacional, no llegó a publicarse. Hemos podido acceder al manuscrito de la misma, a través de una copia a carbónico existente en la biblioteca del IAU. Allí Musso expone el por qué nuestro país tenía derechos sobre el continente antártico, basándose en documentos que acreditan la herencia de los derechos de España, a través de la acción del Apostadero de Montevideo y de la Real Compañía Marítima, fundamentando esto con exploraciones arqueológicas en la Isla Gorriti.



Sr. Ricardo Piaggio. Fundador del IAU

En septiembre de ese año 1968, el diputado Salgado, presentó un proyecto de ley sobre el Uruguay y la Antártida¹¹, donde entre otras cosas, proponía la oficialización del recién creado Instituto Antártico uruguayo, a efectos de que dispusiera de mayores medios y contara con el apoyo del Estado.

En 1970, Musso fue designado como Delegado del Instituto Antártico Uruguayo ante la comisión de Estudios Antárticos, en el Instituto "Artigas" del servicio Exterior, conforme a un Decreto del 19 de mayo de 1970.

De esos tiempos es una anécdota que nos transmitiera Delia Musso, diciendo que según le contara el Sr. Ricardo Piaggio, fundador del IAU junto al Profesor Musso, quien actuaba como secretario y decía "*-El Profesor Musso era quien hacía todo, yo le llevaba papeles y documentos, pero él era quien hacía todo el trabajo...-*".

Un ejemplo de esta decisión y convicciones, lo demuestra esta nota de EL DIA, del año 1974 en un recuadro titulada "*Así ha de ser*"¹²: "*Modesto y pequeño despacho, perdido*

al fondo del sexto piso del edificio sede de la ANP¹³

Detrás de uno de los dos únicos escritorios disponibles se halla sentado, afable y cordial, el Prof. Julio C. Musso, presidente del Instituto Antártico Uruguayo. Después de las presentaciones de rigor, le formulamos a aquél una risueña observación sobre lo adusto de la única dependencia del IAU, a lo cual respondió: —El famoso expedicionario británico Robert Scott que en 1911 llegó al Polo Sur, decía que las comodidades y los mayores gastos debían ser para beneficio de la expedición y de quienes la realizaran y no para las oficinas de organización.

Creía que los desembolsos habían de ser llevados a cabo en su casi totalidad en función del largo y penoso viaje y por eso renegaba de las erogaciones que no tuvieran esa meta directa. Luego, tras un breve paréntesis, el Prof. Musso nos agregó con satisfacción en el rostro: Deseo que sepa que la oficina donde se preparó aquella famosa y trascendente expedición de Scott, mi querido amigo, era más pequeña que esta.”

Ese pequeño despacho, donde funcionaba el recién fundado Instituto Antártico, cumplió con creces el objetivo del Profesor Musso, quien inspirado en el mensaje de Scott, no pensaba en comodidades ni lujos, sino en el proyecto que estaba elaborando.

Esa oficina había sido conseguida por el Profesor Leslie Crawford, quien trabajaba en la Administración Nacional de Puertos.



Leslie Crawford y el Profesor Musso



Roque Aita - Profesor J. Musso

Leslie Crawford, era historiador y un allegado colaborador de Musso. A través de su pluma y su cátedra en historia, difundió también el proyecto antártico, siendo integrante del Primer Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo, desde 1970 hasta 1976.

En ese período, Crawford publicó su libro *“Uruguay atlanticense y los derechos a la Antártida”*¹⁴, una obra que ha servido de fuente de consulta a los estudiosos de las cuestiones geopolíticas de la región.

En esa oficina de la ANP, el Profesor Musso recibió también a otro visionario, que joven aún, soñaba con llegar algún día al Polo Sur, el Mayor (PAM) Roque Aíta, de la Fuerza Aérea Uruguaya, quien por el año 1962, siendo Teniente Segundo, había presentado un proyecto a su Comando, planteando la posibilidad de viajar a la Antártida empleando el medio aéreo.

El Mayor Roque Aita, se incorporó al grupo de trabajo del Profesor Musso y fue desde entonces un activo colaborador, que con su entusiasmo y juventud, debió contribuir enormemente al éxito de la prédica que se iniciaba por el año 1970.

El proyecto de Aíta, se concretó en enero de 1984, con la llegada de la Primera Misión Aérea del Uruguay a la Antártida, haciendo realidad el sueño del Profesor Musso, que desde 1970 venía reclamando por el empleo de este medio.

5. LA PRIMERA CONVENCION NACIONAL ANTÁRTICA

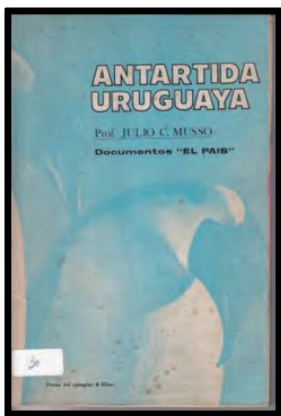
Otras personas se unieron a la prédica de Musso y ya constituido el Instituto Antártico Uruguayo, se logra instalar la *“Primera Convención Nacional Antártica”* del 24 al 27 de abril de 1970, en la Sala de Conferencias de la Biblioteca Nacional.

Dicha Convención fue presidida por el Profesor Musso y contó con la participación de destacados panelistas, como el Profesor Jorge Chebataroff y el Cnel. Rolando Laguarda Trías, entre otros, quienes de diferentes ángulos analizaron la temática antártica y las posibilidades de que Uruguay ingresara al Tratado Antártico, estableciera bases en el continente helado y estudiaron los posibles derechos de soberanía de nuestro país.

Allí Musso se expresaba diciendo que *“el alto interés de Uruguay en las investigaciones científicas antárticas debe mostrarse públicamente y para ello el camino mejor es la realización de la primera C.N.A. De no mediar este evento, las decisiones no podrán ser de carácter nacional y el Gobierno carecerá de un elemental apoyo, al momento que se tome una iniciativa al respecto, y la cual no es privativa de la Cancillería. Imaginamos la realización y organización de esta Convención sobre la base de la participación de todos los investigadores, científicos, técnicos y juristas de especialidad que haya en el país,*

polarizados a través de las Instituciones, incluso universitarios, así como de representantes calificados de las Fuerzas Armadas a cargo de investigaciones específicas. Una vez reunidos estos convencionales se podrá dilucidar y deliberar públicamente sobre la problemática a enfrentar, elección de tareas mínimas a desarrollar y coordinación de recursos existentes en el país.» Termina expresando que «todos aquellos que tengan interés en la materia pueden ponerse a trabajar y canalizar sus inquietudes a través del Instituto Antártico Uruguayo.”¹⁵

Con motivo de la Convención, el Diario El País, publicó el libro del Profesor Musso, “Antártida Uruguaya,” donde se exponía una completa reseña de los orígenes de la vinculación de nuestro país a la actividad antártica, desde los tiempos de la dominación española, de la cual nuestro país heredaba derechos, describiendo la acción del Apostadero Naval de Montevideo y de la Real Compañía Marítima, que a fines del siglo XVI tenían jurisdicción y navegaban en los mares antárticos desde los puertos de Montevideo y Maldonado.



En su libro, Musso planteaba la cuestión de que Uruguay tenía derechos soberanos para una eventual reclamación territorial en la Antártida, pero a la luz del Tratado Antártico que ya estaba vigente, reconocía que nuestro país debía hacer el esfuerzo para ingresar al mismo y actuar, compartiendo esfuerzos, en beneficio de la ciencia.

Luego de la Primera Convención Nacional Antártica, hubo un gran empuje en los medios de prensa y Musso junto a otros colaboradores comenzaron una gran campaña de difusión.

En ese tiempo comenzaron a circular las Publicaciones del Instituto Antártico Uruguayo donde se trataban temas científicos y de interés a la actividad antártica. El contenido de esas publicaciones era además difundido en una serie de audiciones radiales que se transmitieron por las estaciones CX26, CX38, CXA4 y CXA14 del SODRE.

Al respecto, ilustra la transcripción de estos fragmentos del expediente por el cual Musso tramitó la audición¹⁶: *“El Prof. Julio C. Musso realizó la audición “La Institución del Turismo” por CX-6. Sus comentarios fueron siempre de buena factura formal y tuvieron fundamento criteriosos.*

Considero que el Prof. Musso está en condiciones intelectuales de abordar exitosamente una labor como la propuesta. No obstante, tratándose de un tema de posibles implicaciones Internacionales -aunque se trate de comentarios científicos- importa cuidar al extremo la palabra cursada por un instrumento estatal de expresión.

Me permito sugerir que se entere al Ministerio de Relaciones Exteriores de este proyecto, ya sea por planteo del Consejo Directivo o por contactos del Prof. Musso con los asesores del Ministerio.”



Algunas de estas audiciones fueron transcritas y encuadradas prolijamente, para ser dejadas en la Biblioteca del IAU. Lamentablemente, aún no han llegado a mis manos, registros de la voz del Profesor Musso aunque seguramente en algún archivo se los pueda encontrar.

También la prédica se extendió a la Televisión, de donde podemos rescatar esta foto de Zenith, donde se puede apreciar a Leslie Crawford y el Profesor Musso, siendo entrevistados en el programa “De la tarde lo mejor” emitido por Canal 4.

6. LOGROS DEL INSTITUTO ANTÁRTICO

Entre 1968 y 1975 el Instituto Antártico de Musso, organizó una biblioteca y editó varios números de la llamada “Publicación del Instituto Antártico Uruguayo”.

En esas publicaciones dejaron plasmado los objetivos propuestos para desarrollar una campaña antártica a largo plazo, como se puede leer en la “Publicación N° 17” del Instituto Antártico Uruguayo, de 1974¹⁷, donde desarrollaban un plan estratégico para

desplegar personal y medios para establecer una base en el continente antártico a partir del año 1975, donde se planificaba entre otras cosas:

- *Preparación y alistamiento de navíos de COANCO, con salida proyectada de Montevideo a fines noviembre, principios de diciembre.*
- *Preparación de la Primera expedición Antártica Uruguaya de navegación, desembarco, construcción de refugio y campamento de verano incluyendo personal científico para tareas enero/feb. 1976 en el Continente Antártico..."*

En ese período se planificó también la creación de una "Estación Antártica Metropolitana" la cual estaría basada en Maldonado, en las abandonadas instalaciones del castillo Pitamiglio, las cuales serían cedidas al IAU, por la intendencia departamental.



Aunque finalmente la iniciativa no prosperó, allí se preveía instalar depósitos logísticos para expediciones antárticas de cualquier país que los necesitara y facilidades para alojamiento e instrucción de los expedicionarios nacionales que se prepararan para partir al sur.

Otras actividades que quedaron registradas en esas publicaciones, fueron por ejemplo: *"Integración de Grupos de Trabajos Científicos del I.A.U. Información y asesoramiento para las Autoridades Gubernamentales relacionadas con la adhesión al Tratado Antártico.*

Campaña por Prensa, Radio, TV. y publicaciones especializadas, formativas de la conciencia Antártica; visita de Representantes Diplomáticos de los países miembros del Tratado Antártico.

Relevamiento y reclutamiento del primer grupo expedicionario del I.A.U. para su embarque en navíos de pabellón extranjeros.

Recepción de buques expedicionarios Antárticos en el Puerto de Montevideo, con reuniones conjuntas de los Grupos de Trabajo.

Consultas y recepción de los Programas Científicos del S.C.A.R. y Comités Antárticos Nacionales. Corresponsalía con la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos de América, así como con el Departamento de Interior de dicho país, en intercambio de proyectos, investigación científica y cartografía originales."



En 1975, el IAU, pasó a depender del Ministerio de Defensa Nacional y el profesor Musso entregó su cargo de Presidente.

Previamente, en febrero de ese año, concurrió en misión oficial a Buenos Aires, en lo que describe como “Primera Misión Oficial Antártica al exterior” en la cual tuvo oportunidad de visitar el Instituto Antártico Argentino para estudiar la realización común de planes de Investigaciones científicas antárticas.

7. URUGUAY EN LA ANTÁRTIDA

Alejado del IAU, Musso siguió vinculado a la Antártida.

Dejó testimonio de ello en numerosas notas de prensa y publicaciones científicas.

Tomamos como ejemplo una nota de El Día de 1979¹⁸ donde el profesor Musso describe las opciones que tenía el país en aquel momento para acceder al Tratado Antártico, de donde extraemos estos puntos, que aún hoy siguen teniendo vigencia:

Radicación: *Toda radicación científica en la Antártida, reúne dos aspectos fundamentales: 1) acierto en la ubicación de la Estación, aunque fuere temporal, con facilidades probadas de acceso y salida expedicionaria, y 2) utilidad integral de la misma para la comunidad que opere activamente en el área.*

...siempre fue aspiración radicar la Estación “José Artigas” en el área territorial sólida de Cabo Norvegia, el cual constituye portal para la navegación por los canales existentes al sur de la Gran Barrera de hielos del mar de Weddell, hasta el Cabo Adams, en la culata del referido mar y a oriente de la Península Antártica. Esta Estación, debidamente balizada, con sostén automático y trasmisión de carácter periódico fijo e indicando

además la señalización faro, temperatura reinante, velocidad de los vientos, oscilaciones magnéticas, etc..., permitirá orientar la creciente navegación por los mencionados canales,...

...se hace necesario y con carácter prioritario, establecer depósitos de maniobra en la citada Estación, para reserva de combustibles sólidos y líquidos que constantemente requieren las expediciones y estaciones allí radicadas. ANCAP y las empresas petroleras que operan en Uruguay, tienen una opción de bunker en el área que se hace imposible ignorar públicamente por más tiempo. Radicación y utilidad están pues, hermanadas.

Capacidad Operativa de Navegar: capacidad operativa de navegar hacia Antártida, fuere en navío o aeronave, descender a tierra, cartografiar someramente el punto y regresar... Los navíos existentes en el Uruguay, así como la capacidad de sus tripulaciones permiten probar mediante simples expediciones este aserto y en doble alternativa. "En primer lugar, la realización de un periplo aéreo a la Antártida con destino, como ejemplo Península Antártica, base Marambio, es absolutamente viable partiendo de Montevideo con escalas en Rio Gallegos (Argentina), Punta Arenas (Chile), Puerto Williams, alternativa Ushuaia, y desde allí, cruzando el Estrecho de Drake - Isla Seymour, constituye hoy día (1979) más un raid turístico que un riesgo expedicionario.

En segundo lugar, todo el mundo olvida que Antártida fue descubierta utilizando navegación a vela en pequeños, bergantines: en el caso del periplo aéreo, el IAU podría mediante acuerdo con ILPE, arrendar el mejor pesquero de altura, convirtiendo sus bodegas frigoríficas en salones, biblioteca y laboratorio para los expedicionarios, por un lapso no mayor de 90 días para intentar un periplo marítimo Montevideo Port Stanley, Gredvyken, Thule del Sur hasta Cabo Norvegia, retornando con escala de altura en Isla Bouvet para emplazar un pequeño observatorio meteorológico de posición. Tanto la aeronave como el pesquero pueden arrendarse sin tripulaciones.

Recursos Necesarios, disponibles: Los intereses uruguayos en Antártida son genuinamente científicos y motivados por el acceso al Tratado y difieren tanto de los intereses argentinos como chilenos. Por ello, Uruguay no tiene cargas adicionales, tanto de protocolo como diplomacia mediante las cuales se sustentan las problemáticas territoriales antárticas."

"El aparato de eficiencia y utilidad común para toda la comunidad antártica, sumado a la facilidad geográfica de comunicaciones, abastecimientos, puertos, aeropuertos,

bunker, depósitos de tránsito, constituyen una línea de acción muy eficaz, con altos beneficios recíprocos en lo porvenir y todo ello, desde territorio metropolitano. Los recursos necesarios para la acción antártica, surgen pues en el Uruguay, únicamente de fuentes estatales y nacionales, en las modalidades que oportunamente indique el Poder Ejecutivo, así como, de las originarlas de las explotaciones antárticas inocentes (pesca, turismo, etc.).

En diciembre de 1982, una nota de EL DÍA¹⁹, manifestaba que próximamente, Brasil estaría enviando su primera expedición a la Antártida, consumando así una serie de estudios que habían contado con el asesoramiento de un uruguayo, el Profesor Musso.

Decía la nota: *“Se trata del Profesor Julio C. Musso, uno de los fundadores del Instituto Antártico Uruguayo, quien relató a EL DÍA los pormenores de esta investigación que efectuará el vecino país del norte.*

Recordó Musso que hasta 1981 Brasil tenía las miras puestas nada más que en la reivindicación territorial que únicamente logró atraer problemas de carácter insoluble y por consiguiente retrasar la participación efectiva de Brasil en la Antártida. Fue en enero del mismo año que un grupo de científicos de Río de Janeiro consideró más conveniente enfocar la participación brasileña de acuerdo a los objetivos y propuestas del Tratado Antártico y en el denominado “Abrazo de las Flores” donde solicitaron al Prof. Musso facilidades de vinculación internacional efectiva en el continente blanco.

“Gustoso me sumé a participar con ellos indicando que dicha asociación o unión declinaba toda actividad que tendiera directa o indirectamente a políticas de anexión territorial”, relató Musso.

Sobrevino luego el “Simposio Internacional sobre la Utilización de Ecosistemas costeros, Planificación, Polución y Productividad”, que tuvo lugar el año en curso en Porto Alegre. Ese encuentro -dijo- contó con más de 200 participantes y se presentaron auténticos proyectos de investigación científica en la Antártida.

Básicamente, indicó que la tarea de investigación versará sobre ciencias de la vida (estudios del “Krill”); Ciencias de la Tierra (caracterización del carbón vegetal existente en la superficie); Ciencias de la Atmósfera (estudio y factibilidad de radicación de estaciones meteorológicas) y tareas logísticas de entrenamiento para el personal que allí cumplirá funciones.

La expedición lleva un rompehielos y un buque oceanográfico que habrán de permane-

cer en esas latitudes hasta el mes de marzo aproximadamente.

Además el grupo de trabajo contará con el apoyo de todas las estaciones meteorológicas de la Antártida y buques de otros países en el área. Todo ello con el asesoramiento también del SCAR (Comité Científico para la Investigación en la Antártida).

Se entiende que la participación de Brasil hará que se restrinjan las áreas de conflicto pues se trata de un país más que se suma a los únicos Latinoamericanos que actualmente trabajan en la Antártida (Argentina y Chile). Hay que considerar que la importancia de esta empresa es aún mayor si se tiene en cuenta que la mayoría de los recursos de hidrocarburos están frente a las costas de Sudamérica.

De esta forma se está defendiendo el futuro de América del Sur en la Antártida y es una posición que evidentemente está invitando a una próxima participación uruguaya”.

Ratificando esta vinculación de Musso con científicos y políticos brasileños, transcribimos estos párrafos de otra nota de EL DIA²⁰: “La reunión, denominada “Abrazo Barra do Chui,” ratificó la necesidad de una expedición científica conjunta brasileño-uruguaya al Continente Antártico, en virtud de que ambos países son miembros adherentes del Tratado Antártico de Washington de 1959.

Las palabras del Prof. Musso, fueron pronunciadas hace pocos días con motivo del “Encuentro Antártico de Investigadores Brasileños y Uruguayos” en la Barra del Chuy, para deliberar sobre esa problemática.

Dicha reunión respondió a lo recibido de la Comisión “Hildebrando Accioly” del Congreso Pontes de Miranda, organizado por la Orden de Abogados de la República Federativa de Brasil para tratar asuntos de relevancia vinculados con el Continente Antártico, conforme con el anteproyecto de Constitución Democrática de Brasil.”

Esta reunión en Brasil, debió haber traído algún problema al Profesor Musso en la interna nacional, puesto que apenas publicada, la DINARP²¹, emitió un comunicado aclarando que la mencionada reunión y los contactos que Musso estaba manteniendo no representaban la opinión oficial.

Se vivían otros tiempos, y la prédica de Musso no podía seguir a su manera desordenada. Ahora Uruguay había adherido al Tratado Antártico y por lo tanto las actividades oficiales solo podían hacerse a través de los órganos de gobierno.

Transcribimos el comunicado de DINARP, que fuera publicado en El País²²: Vistas las declaraciones aparecidas en la entrevista que el Diario “El Día” hiciera al Prof. Julio

Musso y que fueron publicadas con fecha del 7 de setiembre ppdo., la Dirección Nacional de Relaciones Públicas, contando con el debido asesoramiento del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Ministerio de Defensa Nacional debe realizar las siguientes puntualizaciones, a fin de situar en sus exactos términos y alcance el tema, cuyo título periodístico era una cita del entrevistado "Tanto Brasil como Uruguay estarán pronto en la Antártida":

- *Las citadas declaraciones, a pesar de que ello no es aclarado debidamente, han sido hechas estrictamente a título personal del entrevistado y no reflejan en ningún momento decisiones de nuestras autoridades responsables en la materia.*
- *El mencionado "Encuentro Antártico de Investigadores Brasileños y Uruguayos", celebrado recientemente en la Barra del Chuy, constituye una Iniciativa enteramente privada y que no refleja necesariamente la política antártica de las dos naciones mencionadas. Más aún, en este caso concreto, y en lo que concierne a supuestas acciones de nuestro país, tales afirmaciones podrán ser sinónimos de deseos personales o de una idea o proyecto particular, pero no constituyen de manera alguna expresión de una acción oficial de los gobiernos, en especial, del Uruguay.*
- *Las autoridades de nuestro país, a través de su organismo especializado, el Instituto Antártico Uruguayo, siguen con permanente y máximo interés todo lo vinculado a una región dada la importancia económica, estratégica y geopolítica como en el caso de la Antártida. De esta forma, se realizan estudios y evaluaciones regulares, así como intercambio de Información técnica con las naciones del mundo que ya desarrollan actividades en aquella vasta zona.*

Consecuentemente, las declaraciones ajenas a nuestros organismos técnicos corren por responsabilidad exclusiva y conjunta de entrevistado y entrevistadores. Lamentablemente, en ocasiones, por la falta de claridad y precisión en sentido contrario, tal como ocurre en el presente caso, la opinión pública pueda pensar, a tenor de las declaraciones, que determinada información tiene carácter oficial e involucra al Uruguay en cuanto una nación, cuando sólo es el reflejo de una o varias opiniones personales, por más respetables que ellas puedan ser.

Las precisiones que anteceden, obviamente persiguen la finalidad de evitar que por inadvertencia se publiquen manifestaciones efectuadas por particulares o instituciones privadas como si fueran expresión de gobierno. Esto, aún cuando puedan ser importantes desde el punto de vista científico y estar inspiradas en los mejores propósitos.

8. LAS HUELLAS DEL PROFESOR MUSSO

En todas las actividades en que se desarrolló, Musso dejó huella. La fundación del Instituto Antártico fue tal vez su obra maestra, pero también dejó testimonios escritos de su pensamiento, en obras como las que él mismo comenta y describe²³:

- *RUTA FERREA AL MEDIO CONTINENTAL, 1962: Un esquema del transporte ferroviario en Sud América con énfasis de fondo crítico, sobre OEA y el estado actual de las fronteras físicas de cada país.*
- *MANUAL PRÁCTICO DEL EXPORTADOR, 1963: Obra en conjunto con L. Vertesi de CENCI-U. Primer intento sistemático para organizar expansión de las exportaciones del Uruguay en forma competitiva.*
- *MANUAL PRÁCTICO DEL PUERTO, 1964: Igual que la anterior y para conocimiento de las operaciones y capacidad portuaria del Uruguay.*
- *LA TEORIA ESPECIAL DEL TURISMO, 1966: Primer intento de enseñanza superior del Turismo en el Uruguay, a través de la Facultad de Humanidades y Universidad del Trabajo.*
- *ANTARTIDA ASIGNADA, 1969: Obra de investigación básica de la Antártida, en sus aspectos científicos, históricos, jurídicos, diplomáticos y de jurisdicción en la Antártida, así como de la asignación soberana de los territorios.*
- *COMUNIDAD ECONOMICA FLUVIAL PLATENSE, 1969: Un esquema del transporte fluvial en Sud América, tentativa de conexión del Río Amazonas con el Río de la Plata y sistemas de gobierno fluvial por convención y énfasis sobre eficiencia portuaria de la cuenca del Plata, con fondo crítico sobre ALALC.*
- *ANTARTIDA URUGUAYA, 1970: Obra de divulgación Antártica del Uruguay, altamente documentada y con labor de campo (Exploraciones arqueológicas en la isla Gorriti, etc.).*
- *CLAVE BIOTECNICA DE PENETRACION ANTARTICA, 1973: Esquema publicado en el No. 16 del IAU.*
- *GLACIAMOVIL, 1975: Esquema retirado de la Publicación No. 18 del IAU por razones obvias. El glaciámóvil constituye un sistema tecnológico de penetración en barreras de hielo, para prospecciones horizontales de exploración.*

Según lo explicaba Musso, " toda la temática de estas obras, son las propias y normales

de las Grandes Potencias y el autor ha procurado su introducción original en el Uruguay y tendientes a demostrar que las pequeñas Potencias pueden tener participación activa en estas temáticas si controlan la eficiencia de sus Instituciones”.

Complementando esta lista de publicaciones, posteriormente a 1974, Musso anotó en el Apéndice “Referencias”, de la Comunicación Científica “Análisis Geobiológicos de Posición. Inventario Biológico Terráqueo”, que difundiera en 1981, además de las obras relacionadas a la Antártida que se mencionan arriba, las siguientes:

- *Novísima República Antártica, 1980.*
- *Proyecto balizamiento internacional de Cabo Norvegia - Mar de Weddell - sur del Paralelo 60 grados sur.*
- *Proyecto de radicación Estación Científica Antártica Metropolitana en Maldonado - costas Atlánticas del Uruguay.*
- *Notas sobre América Austral Antárticas - conflicto “Beagle”*
- *Notas sobre Normas Internacionales Acordadas sobre protección de Fauna y Flora Antárticas y Sub-Antárticas.*

El Profesor Julio César Musso, falleció en Montevideo, el 25 de junio de 1984.

En enero de ese mismo año, la Primera Expedición uruguaya, había llegado por medios propios a la Antártida y pocos meses después se inauguraba la Base Científica Antártica Gral. Artigas, sin que él, el gestor de la idea pudiera verla con sus propios ojos.

El pensamiento del Profesor Musso, quedó grabado en sus acciones, su prédica no fue nula, la prueba es la presencia de Uruguay en la Antártida, tal cual la expresión de deseo que él mismo transmitiera a su hija Delia y que ella escribe en sus recuerdos: *“Durante el curso del año 1962, en una de sus cartas, en la que incluía dos ejemplares de su revista “Antártida uruguaya - por la creación de la Comisión Uruguaya de Cooperación Antártica,” nos decía que estaba trabajando para que un día pudiéramos ver ondear la Bandera Uruguaya en el Continente Antártico.*

En el que llamaban Continente Blanco. “Blanco. El color del origen y del fin, el color de quien está a punto de mudar de condición, el del silencio absoluto, que - como decía Kandlnsky - no es el silencio de la muerte, sino el de la preparación de todas las posibilidades vivientes, de todas las alegrías juveniles”.

BIBLIOGRAFÍA

Revista Antártida Uruguay (1962).

Antártida Uruguay (Montevideo: Ediciones El País, 1970).

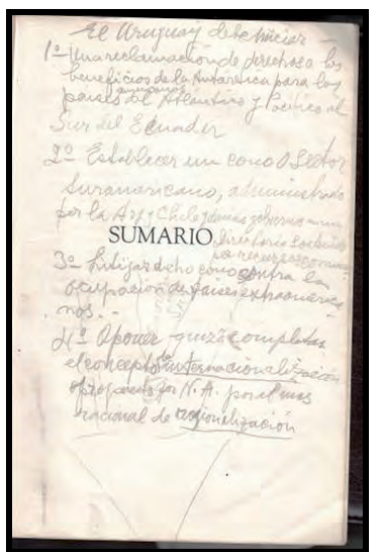
Salvo, Ana María de. *Paralelo 62, Uruguay en la Antártida* (Montevideo, 1998).

Datos y fotografías aportados por la Sra. Delia Musso, hija del Prof. Musso.

Currículo del Prof. Julio C. Musso, firmado por el mismo.

Notas de prensa de la época.

Aportes de testigos y personas que lo conocieron.



Anotaciones de puño y letra, del Profesor Musso, en uno de los libros que consultaba mientras escribía sus obras sobre el tema antártico.

ANEXO

ACTA DE FUNDACIÓN DEL INSTITUTO ANTÁRTICO URUGUAYO. TOMADO DE “ANTÁRTIDA URUGUAYA” NOTA 2, PÁG. 68.

En Montevideo, República O. del Uruguay, el día nueve de enero de mil novecientos sesenta y ocho, a la hora 10, se reúnen los fundadores del INSTITUTO ANTARTICO URUGUAYO, en el local social de la calle Ascasubí 4286 de dicha ciudad, convocados especialmente entre si, a los efectos de aprobar los Estatutos de dicho Instituto, conforme el texto ahora inserto en papel sellado números: B-2783804 y dorso, 2783805 y dorso, 2783806 y dorso, 2783810 y dorso, 2783811 y dorso. 2803554 y dorso, 2727726 y dorso y 2727727 y dorso hasta ante penúltima línea, así como otras providencias concordantes.

Los Fundadores: Don Mario S. Musso, credencial cívica BUB - 2819, de nacionalidad uruguayo, don Mario H. Mignot, credencial cívica BBB - 15320, de nacionalidad uruguayo, Don Ricardo Piaggio, credencial cívica BAB - 11770 de nacionalidad uruguayo, Don Julio C. Musso, credencial cívica BUB . 3239, de nacionalidad uruguayo y Don Fernando C. Souto, credencial cívica BCA - 40455, de nacionalidad uruguayo, RESUELVEN:

PRIMERO: Aprobar íntegramente el texto de los Estatutos que regirán al Instituto Antártico Uruguayo, cuyo detalle precedente y conforme los folios ahora en papel sellado ya citado, se someten a la consideración del Ministerio de Cultura, para la obtención de la pertinente personería jurídica, de conformidad con el Artículo 21 del Código Civil de la República.

SEGUNDO: Designar en este acto y por unanimidad, al señor Escribano Don Carlos A. Denby para la presentación, protocolo, gestión y certificaciones notariales necesarias, para la obtención de la pertinente personería jurídica.

TERCERO: Autorizar por unanimidad y con las más amplias facultades, al Prof. Julio C. Musso, para que acepte las modificaciones que pudiere indicar el Poder Ejecutivo, por la vía pertinente, de estos Estatutos.

CUARTO: Constituir en este acto, el primer Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo, con la salvedad de que actuarán a plena responsabilidad civil y personal y hasta la fecha de la pertinente autorización de la personería Jurídica.

SÉPTIMO: Habiéndose agotado el temario de la reunión, con la aprobación de lo prece-

dentamente indicado, el Secretario da lectura completa del texto de la presente Acta de Constitución, siendo la hora catorce, procediéndose a la rúbrica y firma, por cada uno de los Fundadores.

CERTIFICO que las firmas que anteceden son auténticas y pertenecen a las personas de mi conocimiento que llevan los nombres de Mario S. Musso, Mario H. Mignot, Ricardo Piaggio, Fernando Souto y Julio C. Musso. EN FE DE ELLO y a solicitud de parte interesada, sienta el presente que sello, signo y firmo en Montevideo y en la precitada fecha.

Carlos A. Denby

EXPEDIENTÉ ORIGINAL DE S.O.D.R.E. – ASUNTO 133 AÑO 1969 – “EL PROF. JULIO C. MUSSO SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR UNA AUDICIÓN SEMANAL POR RADIO OFICIAL, DEL INSTITUTO ANTÁRTICO URUGUAYO” – APROBADO EL 11 DE FEBRERO DE 1969 – PUBLICADO EN ANTÁRTIDA URUGUAYA, PÁG 68, (PROF. JULIO C. MUSSO)

Asunto 133 Año de 1969: El Prof. Julio C. Musso solicita autorización para realizar una Audición semanal por Radio Oficial, del Instituto Antártico Uruguayo.

Pase a la Dirección de Programaciones Radiales.

El Prof. Julio C. Musso realizó la audición “La Institución del Turismo” por CX-6. Sus comentarios fueron siempre de buena factura formal y tuvieron fundamento criterioso.

Considero que el Prof. Musso está en condiciones intelectuales de abordar exitosamente una labor como la propuesta. No obstante, tratándose de un tema de posibles implicaciones Internacionales -aunque se trate de comentarios científicos- importa cuidar al extremo la palabra cursada por un instrumento estatal de expresión.

Me permito sugerir que se entere al Ministerio de Relaciones Exteriores de este proyecto, ya sea por planteo del Consejo Directivo o por contactos del Prof. Musso con los asesores del Ministerio.

Santiago Dossetti. Director

11 de febrero de 1969, El Consejo Directivo Resuelve:

Elevar al Ministerio de Cultura estas actuaciones relacionadas con la solicitud del Prof.

Musso para realizar una Audición por Radio Oficial sobre Antártida, para que tenga a bien remitirlas al Ministerio de Relaciones Exteriores, para su estudio y pronunciamiento al respecto.

Arq. Jorge Faget Figari, Presidente

Departamento de Límites Internacionales, Señor Ministro:

Esta Dirección ha recibido el expediente iniciado por el señor Prof. Julio C. Musso y presentado ante el Consejo Directivo del SODRE, a efectos de obtener de dicho Instituto, un espacio radial semanal o quincenal, para el Instituto Antártico Uruguayo.

En dicha Audición se procederá a “desarrollar un ciclo que versará exclusivamente sobre ilustración general del Continente Antártico, con referencias a su penetración cronológica en el descubrimiento, accesos e internada, debidamente intercaladas con el Río de la Plata. Puerto de Montevideo, costas e islas uruguayas, excluyendo todos los aspectos de índole política reivindicatoria”.

Esta Dirección estima que tratándose de una audición meramente informativa y de carácter científico, no habría lugar a objeciones, dado que la misma no comprometería la opinión del Gobierno.

Al respecto, Señor Ministro, es cuanto debo informar.

Emb. Carlos C. Barrios, Director

NOTAS

- ¹ Este trabajo fue presentado como ponencia en el Encuentro de Historiadores Latinoamericanos e iberoamericanos, llevado a cabo en Buenos Aires, Argentina, del 1 al 3 de octubre de 2008, en paralelo con la XIX RAPAL, en el marco del Año Polar Internacional 2007 -2008 y en homenaje al cumplirse 40 años de la fundación del Instituto Antártico Uruguayo.
- ² Mario H. Mignot, fue uno de los fundadores del Instituto Antártico Uruguayo.
- ³ Mario S. Musso tenía una empresa de Importaciones y Exportaciones, vinculada a la actividad portuaria y otras de gran porte, destacándose la importación de los aviones Fairchild que llegaron al país por la década de 1970, con los que el Prof. Musso quería hacer un primer vuelo a la Antártida.
- ⁴ Diario *La Mañana*, Dir.: Carlos Manini Ríos, Año XLIV, n° 15.625, Sábado 18 marzo 1961: p. 4. Transcrito del original, disponible en la Biblioteca Nacional, por Delia Musso.

- ⁵ Prof. J. C. Musso Antártida Uruguay, Cap XXII: p. 46. El texto del proyecto se puede leer en las pp. 85 y 86 de la misma obra.
- ⁶ Ver nota 84c Antártida uruguaya y cancillería, p. 84, Obra citada.
- ⁷ El texto completo de la declaración se puede leer en *Antártida Uruguay* (Ed. El País), notas al final nos. 83 a 85 y en *La Mañana* de fecha 17 nov. de 1966 y de *Acción* de fecha 18 nov. de 1966 en los cuales se inserta la impugnación del prof. Musso sobre el texto de la Declaración 32/9782.
- ⁸ Ver Nota 84b, p. 84 del libro *Antártida Uruguay* (obra citada).
- ⁹ Consultar publicación de *La Mañana* de fecha 17 nov. de 1966 y de *Acción* de fecha 18 nov. de 1966 en los cuales se inserta la impugnación del autor sobre el texto de la Declaración 32/9782.
- ¹⁰ *Antártida Uruguay* Nota 2, p. 68.
- ¹¹ Continente Antártico, derechos de la República, Repartido 476, carpeta 1100, Octubre 1868, Diputado por Montevideo Luis Alberto Salgado (Partido Nacional).
- ¹² Reportaje de Hucograbado de *El Día* (Montevideo), 24 noviembre 1974, p. 15: Uruguay mira hacia el frío. Recuadro "Así ha de ser". Especial para *El Día* por José Edgardo González (textos) y Antonio Caruso y Pedro Trujillo (fotos).
- ¹³ ANP: Administración Nacional de Puertos. Ubicado en Rambla F.D. Roosevelt 160 - Montevideo.
- ¹⁴ Leslie Crawford. Uruguay atlanticense y los derechos a la Antártida (Montevideo: Ed. A. Monteverde y Cía S.A., 1974).
- ¹⁵ Ana María de Salvo. *Paralelo 62, Uruguay en la Antártida* (Montevideo, 1998).
- ¹⁶ Expedienté original de S.O.D.R.E. -Asunto 133 Año 1969- "El Prof. Julio C. Musso solicita autorización para realizar una Audición semanal por Radio Oficial, del Instituto Antártico Uruguayo". Aprobado 11 febrero 1969. Publicado en Antártida Uruguay, p. 68, (Prof. Julio C. Musso).
- ¹⁷ P. 27 y sigs. de la "Publicación N° 17" del Instituto Antártico Uruguayo. 1974: PROGRAMACIÓN DE ACTIVIDAD Y PARTICIPACIÓN DEL INSTITUTO ANTARTICO URUGUAYO EN LAS INVESTIGACIONES Y EXPLORACIONES ANTARTICAS CIENTÍFICAS CORRESPONDIENTE A LOS AÑOS DE 1973, 1974, 1975, 1976 y 1977 SINÓPTICA.
- ¹⁸ Cuatro Opciones Nacionales Antárticas, por Olga Alfonso. Publicado en *El Día* (domingo 16 diciembre 1979): 30.

- ¹⁹ "EL DÍA" SÁBADO 25 Y DOMINGO 26 DE DICIEMBRE DE 1982. Expedición Brasileña a la Antártida, con el Asesoramiento de un Uruguayo. Será el Tercer País de América Del Sur en Trabajar Allí.
- ²⁰ *El Día*, Montevideo, lunes 7 de septiembre de 1981: "Tanto Brasil Como Uruguay Estarán Pronto en la Antártida," Dijo el Prof. Julio Musso.
- ²¹ DINARP: Dirección Nacional del Relaciones Públicas.
- ²² "Sobre Política Antártica" *El País* (septiembre, 1981).
- ²³ Obras registradas conforme derechos de autor, en la Biblioteca Nacional, Ley 9.739.

OPERACIÓN “ESTRELLA POLAR”:
RECORDANDO LA PRIMERA
EXPEDICIÓN AÉREA AL POLO SUR,
FUERZA AÉREA DE CHILE

Miguel Figueroa Ibarra
Chile

Al observar el globo terráqueo, salta a la vista la diferente distribución de continentes, mares, océanos y muy especialmente, sus dos hemisferios. Es el mundo en que vivimos y que ha sido objeto de grandes interrogantes por parte de sus habitantes –el hombre-, quién con ansias de conocer lo mejor, no ha trepidado en llevar a cabo todo lo que está a su alcance para lograr su propósito.

Es así como los países han aunado sus esfuerzos aportando lo mejor de sus conocimientos científicos y tecnológicos para explorarlo en sus diferentes áreas.

La presencia de Chile en el Territorio Antártico, se remonta a su propio nacimiento, por la cercanía geográfica a éste, pues es el país más cercano al continente helado. Esta ventaja operativa ha permitido que Chile, haya querido establecer grupos humanos de trabajo que desarrollen labores de soberanía y de carácter científico en el Territorio Antártico, cimentada en la reafirmación de lo dispuesto en el Decreto Supremo N°1747, de fecha 6 de Noviembre de 1940, mediante el cual se fijaron los límites del Territorio Antártico Chileno.

Chile como signatario del Tratado Antártico, le ha correspondido velar por los acuerdos establecidos en él, contribuyendo al desarrollo del Continente Antártico, preservando el medio ambiente natural, evitando su alteración ecológica e intensificando las exploraciones conducentes al conocimiento científico y geográfico del territorio.

La historia de Chile es rica en eventos, algunos más conocidos que los otros, que sumados en una línea coherente y continuada, han tendido a mostrar nuestra presencia en la región austral y su natural continuidad, la Antártica.

No es este el momento para demostraciones jurídicas, ya abundantes e indiscutibles; lo que pretendemos es rendir homenaje a quienes han hecho posible esa presencia.

Cuando Alonso de Ercilla canta en versos inmortales a “Chile, fértil provincia y señalada en la región antártica famosa”, no hace sino escribir el acta de bautismo de un país que había nacido, geográficamente integrado, con la consolidación del planeta. Cuando algunos siglos después O’Higgins lanza su postrer “Magallanes” confirma la identidad de Chile en esas regiones.

Hoy parece natural hablar del sector con presencia antártica nacional, y sin embargo esta expresión escuchada en foros internacionales y leída en publicaciones de la más variada índole y de las más diversas procedencias, tiene tras ella una tradición de esfuerzo y sacrificio.

En siglos precedentes, osados marinos en frágiles barcos cruzaron las procelosas aguas del Drake y en expediciones sucesivas fueron descubriendo, primero los contornos del continente helado y luego, lenta pero valientemente, fueron incursionando hacia el interior a fin de aportar al ser humano un mejor conocimiento de la Tierra.

Los balleneros chilenos se contaron numerosos entre los viajeros que desafiaron tormentas y establecieron Bases en la región.

La valentía del Piloto Pardo, presto a socorrer al viajero en peligro, marca un hito inolvidable y dice claro de la preocupación de nuestro país por cumplir sus obligaciones humanitarias en parte de su territorio.

El presente siglo, observa un mayor interés del hombre y de las naciones por llegar hasta la zona, y es precisamente ese interés el que permite en variadas ocasiones, que Chile vuelva a desarrollar acciones como la de Pardo, que no por tener menor notoriedad, disminuye en grandeza.

Poco antes de llegar a la mitad del siglo XX, el país encarga a sus Fuerzas Armadas la misión de establecer estaciones científicas, las que desde 1947, con el apoyo de eruditos provenientes de las universidades chilenas, se encuentran aportando al mundo un conocimiento sistemático en casi todas las disciplinas científicas conocidas.

La Fuerza Aérea de Chile, al igual que sus instituciones hermanas, ha estado colaborando de manera permanente a esta tarea de bienestar y desarrollo científico; pero es

evidente que su condición alada la capacita para llegar más lejos y más rápido y en condiciones meteorológicas que imposibilitan el desplazamiento terrestre y marítimo. Es por esta razón que con clara visión de sus posibilidades y responsabilidades y animada de un solo espíritu, ha emprendido en los últimos decenios una acción sostenida para penetrar profundamente en la virginal blancura de los hielos antárticos.

La Fuerza Aérea de Chile, ha sido una de ellas, quien hace 20 años se asignó una titánica tarea de real esfuerzo con un gran sentido futurista y responsabilidad patriótica, donde ha demostrado fehacientemente el valer de sus hombres, su especial preparación y profesionalismo a toda prueba.

1. PRESENCIA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE EN LA ANTÁRTICA

Los vuelos programados a la Antártica datan desde 1947, año en que por primera vez, un avión de la Fuerza Aérea de Chile sobrevoló el último confín de nuestros territorios.

Con posterioridad a esta fecha, muchas fueron las misiones aéreas comandadas por valerosos y audaces pilotos y tripulaciones que efectuaron labores de exploración, que arrojaron una rica experiencia de vuelo que más tarde serviría para la instalación de las bases aéreas antárticas en la Tierra de O'Higgins (Península Antártica).

La Fuerza Aérea de Chile, consciente de su misión permanente de resguardar la presencia nacional, proyectó y construyó las Bases Aéreas Antárticas "Presidente Gabriel González Videla", "Presidente Pedro Aguirre Cerda" (hoy desaparecida por una erupción volcánica en isla Decepción en 1967), "Centro Meteorológico Antártico Presidente Eduardo Frei Montalva", hoy Base Pdte. Eduardo Frei Montalva que aglutina a la Base Aérea del mismo nombre, la población de "Villa las Estrellas" y el aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin y el centro meteorológico propiamente tal.

La creación de la Base Aérea Antártica Teniente Rodolfo Marsh Martin (actual Base Presidente Eduardo Frei Montalvo), fue establecida por Decreto Supremo N° 221 de fecha 17 de Marzo de 1980, como parte importante de la Celebración del Cincuentenario Institucional. La instalación de esta importante Base Aérea Antártica, se debió principalmente al resultado del interés y esfuerzo de nuestro país y en especial de la Fuerza Aérea al elaborar y materializar los planes y proyectos de desarrollo del Continente Antártico. Las óptimas condiciones que presenta esta Base para la operatividad de los medios aéreos, y por que cuenta con excelentes instalaciones, equipos y con

una pista de aterrizaje de 1.300 metros de longitud, siendo uno de los más importantes campos aéreos construidos sobre roca y material compactado, ubicado en la Península de Fildes, en el extremo Sur Oeste de la Isla Rey Jorge, Isla Shetland del Sur (62° 11' 30" Sur – 58° 57' 0" Weste en la Región de la Península Antártica.).

La pista de aterrizaje se mantiene operativa durante todo el año para ser usada por aviones con ruedas, de alta capacidad de carga, como lo es el avión Hércules C-130 que cubre la distancia de 650 millas náuticas (desde la ciudad de Punta Arenas a la Base Aérea Antártica Pdte. Frei), en dos horas treinta minutos.

En esta pista se mantienen permanentemente equipos de compactación, barrenieves y buldózer. Existen además, ayudas a la navegación aérea, servicio de extinción de incendio y servicio de búsqueda y salvamento SAR.

La pista aérea, fue inaugurada y presta servicios desde el 22 de Marzo de 1980 y presenta un nuevo esfuerzo hecho por Chile, guiado por un amplio espíritu de cooperación científica y de desarrollo de acuerdos a las orientaciones emanadas del Sistema del Tratado Antártico.

Las facilidades logísticas con que cuenta la Estación Frei, están a disposición de los investigadores de los países miembros del Tratado Antártico, especialmente para casos de emergencia y como pista de aterrizaje de alternativa durante todo el año.

Con este esfuerzo, Chile pasó a la primera línea entre los países antárticos que utilizan la vía aérea como apoyo permanente a la investigación, exploración y protección del medio ambiente en el Continente Antártico. Cabe recordar que entre las 12 naciones signatarias del Tratado Antártico, sólo cinco –Estados Unidos, Nueva Zelandia, Inglaterra, Argentina, y la Ex Unión Soviética – han utilizado la aviación en apoyo de sus actividades antárticas. De éstos sólo tres, Estados Unidos, Nueva Zelandia y Argentina han operado con aviones de gran capacidad como los Hércules. Aún más, es necesario destacar, que el Continente Antártico, posee hoy más de 26 pistas de aterrizaje, 11 de las cuales están en el sector de la Península Antártica.

Es por eso que hay coincidencia en denominar a la Base Aérea Antártica Pdte. Eduardo Frei M., como la "Puerta de entrada a la Antártica". Ante estas perspectivas de un nuevo horizonte que nos augura este esfuerzo del Gobierno en el desarrollo de la Antártica, a través de la Fuerza Aérea de Chile, se ha aprovechado en forma integral.

Otro aspecto importante de la presencia de la Fuerza Aérea de Chile en la Antártica

fue el establecimiento de la fundación de “Villa Las Estrellas”, que fue la culminación de un esfuerzo de decenios, que significó la consolidación de la soberanía nacional en ese territorio. Cuya fundación fue oficializada solemnemente con la presencia de Su Excelencia el Presidente de la República, acompañado del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y miembro de la Junta de Gobierno de ese entonces, General del Aire Don Fernando Matthei Aubel y Ministros de Estado.

2. RUMBO AL POLO SUR: OPERACIÓN “ESTRELLA POLAR”, UNA REALIDAD

En aquella época, el Supremo Gobierno comprendiendo la importancia que reviste el desarrollo y la investigación en el Continente Antártico asignó a la Fuerza Aérea de Chile una importante misión de exploración de este territorio, basado en la rica experiencia adquirida, a través de las múltiples misiones, realizadas por sus pilotos y tripulaciones, las que con un profesionalismo evidente y un acabado entrenamiento en este tipo de tareas, dan una completa seguridad en el cumplimiento de su cometido.

Es así como nació la “Operación Estrella Polar”, la que tuvo como objetivo principal “realizar el primer vuelo de la Fuerza Aérea de Chile con aterrizaje en el polo sur, el cual se ejecutó con medios propios y con un total apoyo logístico institucional”.

La responsabilidad de esta importante operación aérea estuvo a cargo del Sr. Director de Operaciones, General de Aviación Don Mario López Tobar, designado para este efecto por Orden de la Comandancia en Jefe N°002, del 26 de Enero de 1984, como Jefe Superior de la Planificación y Ejecución de todas las Operaciones Aéreas que se realicen para el cumplimiento del Primer Vuelo de la Fuerza Aérea de Chile al Polo Sur.

La preparación de esta misión requirió, por parte de la Comandancia en Jefe, de la dictación de una Directiva Especial destinada a coordinar centralizadamente todas las actividades previas a la materialización del vuelo al Polo Sur.

Para ello se dispuso la formación de Comités de Trabajo, en diferentes áreas, para ir identificando las necesidades y darle solución rápida. Desarrollando capacidades en los aviones, se instruyó y capacitó a las tripulaciones, se adquirió y perfeccionó el equipamiento terrestre, especialmente las comunicaciones y radio-ayudas y equipamiento meteorológico.

En materias operativas se instalaron en los dos aviones DHC-6 Twin Otter que dieran cumplimiento a esta misión, sensores para trabajos especiales en nieve; se efectuó un

mantenimiento completo y especial a los dos aviones; se realizaron vuelos exploratorios simulando al máximo las condiciones que encontrarían en la ruta al Polo Sur, la que abarcó 1.870 millas náuticas.

El personal de la Agrupación Terrestre realizó su instrucción, entrenamiento y adaptación, tanto al medio ambiente, como a los equipos que debieron utilizar en las respectivas Bases Antárticas.

La materialización de la Operación “Estrella Polar”, requerida por parte de la Fuerza Aérea de Chile, significó que el acondicionamiento previo de la ruta trazada para llegar al objetivo final, se tradujera en la operación de los aviones Hércules C-130 del Grupo de Aviación N° 10, que realizaron el lanzamiento de la carga de alimentos, combustibles y otros, en las siguientes bases logísticas: Base Gabriel González Videla, Teniente Carvajal, Fossil Bluff, Siple, Ellsworth y Martin Hills.

La Operación “Estrella Polar” tuvo su punto de partida en la Base Aérea Pdte. Frei, comprendiendo los siguientes tramos de la ruta de vuelo de los dos aviones Twin Otter:

Base Teniente Carvajal	(67° 45' 09" – 68° 55' W.)
Sub Base Fossil Bluff	(71° 20' S – 68° 17' W.)
Base Siple	(75° 57' S – 84° 15' W.)
Sub Base Ellsworth	(79° 05' S – 85° 58' W.)
Sub Base Martin Hills	(81° 54' S – 88° 02' W.)
Sub Base Thiel Mountains	(89° 00' S – 90° 00' W.)
Base Amudsen-Scott	POLO SUR. (META FINAL)

La Operación de exploración y aterrizaje en el Polo Sur fue dirigida personalmente por el Jefe del Proyecto “ESTRELLA POLAR”, General de Aviación Don Mario López Tobar.

Los integrantes de las tripulaciones de los dos aviones Twin Otter fueron los siguientes:

Pilotos:

Cdte. de Escuadrilla (A)	Sr. Claudio Sanhueza Corvalán
Capitán de Bandada (A)	Sr. Francisco de Diego Viñas

Teniente (A) Sr. Ricardo Ruminot Saffirio

Teniente (A) Sr. Leandro Serra Orellana

Mecánicos:

Suboficial Sr. Carlos Palacios Velásquez

Sargento 1° Sr. José Bermedo Villablanca

En dicha oportunidad se efectuaron continuas prácticas de navegación estelar en rutas polares una de las más difíciles del mundo por la cercanía del Polo Sur Magnético.

Especial reconocimiento en esta Operación merece la Agrupación Terrestre, conformada por radio operadores terrestres, meteorólogos previsionistas, mecánicos de plantas electrógenas y comandos de aviación, que con alto espíritu de sacrificio apoyaron esta Operación en distintas bases logísticas.

BASE TENIENTE CARVAJAL

Suboficial Radio operador terrestre Sr. Miguel Jara Betancourt

Mecánico Pl. Auxiliar Cabo 1^{er}, Sr. Hernán Salinas Neira

Radio operador terrestre Cabo 2^{do} Sr. Juan Acosta Muñoz

Radio operador terrestre Cabo 2^{do} Sr. Servando Aliaga Rodríguez

Empleado Civil, Meteorólogo previsionista Sr. Augusto Llanos Eck.

Empleado Civil, Mecánico electrónico Sr. Víctor Vásquez M.

Empleado Civil Meteorólogo Sr. Carlos Becerra

Empleado Civil Instructor Meteorología Sr. José Gallardo E.

SUB-BASE SIPLE

Sargento 1^{er} Radio Operador terrestre Sr. Gustavo Pulgar Briones

Cabo 2^{do} Comando de aviación Sr. Abraham Parra Gallegos

SUB-BASE ELLSWORTH

Capitán de Bandada (T)	Sr. Alberto Álvarez Rubio
Sargento 1 ^{er} o Radio operador terrestre	Sr. Eduardo Peña Ramírez

BASE GABRIEL GONZÁLEZ VIDELA

Cabo 2 ^{do} Radio operador terrestre	Sr. Jorge Jerez Rodríguez
Cabo 2 ^{do} Mecánico Electrónico	Sr. Ricardo Santelices Mena

Una vez concretada esta trascendente e histórica Operación Aérea, todo Chile se sintió orgulloso de que ella fue realizada por su Fuerza Aérea, usando su potencial humano y sus propios recursos.

Los objetivos de la operación fueron:

- a) Efectuar la activación de las Bases Carvajal, Siple y Campamento Welcome Nunatak.
- b) Efectuar acopio de combustible en Fossil Bluff, Siple Station, Welcome Nunatak, Martim Hills y Thiel Mountains.
- c) Alcanzar el Polo Sur con dos aviones DHC-6 Twin Otter desde Welcome Nunatak.

3. LOGROS OBTENIDOS

- a) Se activó las Bases Carvajal, Siple y Campamento Welcome Nunatak.
- b) Se acopió combustible con DHC-6 en Fossil Bluff.
- c) Se lanzó combustible con C-130 en Siple, Welcome Nunatak y Carvajal.
- d) Se acopió combustible con DHC-6 en Pirrit Hills y Thiel Mountains.
- e) Se alcanzó el Polo Sur con dos DHC-6.

La Fuerza Aérea de Chile cuando culminó la Operación “Estrella Polar”, dejó constancia ante la opinión pública que, dos de sus hombres ofrendaron sus vidas en el cumplimiento del deber, en los preparativos de lo que hoy es una realidad. Ellos son el Teniente Luis Carvajal Villarroel, piloto de helicóptero y el tripulante, Cabo 2^a Rolando Pizarro Valencia, quienes fallecieron a consecuencia de un accidente aéreo ocurrido el 27 de septiembre de 1980, mientras realizaban arriesgadas operaciones de vuelo, en

tareas de abastecimiento de las Bases Logísticas Institucionales asentadas al interior del Continente Antártico.

El proyecto “Estrella Polar”, emprendido y logrado por la Fuerza Aérea de Chile, colocó al país en un honroso sitio de vanguardia ante la opinión pública mundial, por esta razón resulta necesario destacar a este puñado de hombres que con tanto sacrificio, entrega y valor hizo posible realizar esta operación y a la política visionaria de la época. Por esta razón, los hechos del pasado son coincidentes con los sentimientos de hoy expresados por el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, en el sentido de señalar que “la capacidad de operación alcanzada hoy, corresponde al esfuerzo de aviadores visionarios de los años ochenta que incursionaron en el Territorio Antártico”, ante el reciente anuncio que hiciera con motivo de la próxima Expedición Científica que se realizará al Polo Sur

PRESENCIA HISTÓRICA DEL PERÚ EN
LA ANTÁRTIDA, SU NUEVA POLÍTICA
NACIONAL Y VISIÓN FUTURA DE LA
UNIÓN IBEROAMERICANA

Marcelino Alegría Amar
Perú

Señoras y Señores Historiadores Antárticos Iberoamericanos, en la presente disertación abordare sucintamente el Tema propuesto, sobre la presencia histórica del Perú en la Antártida, en las diferentes épocas, prehispánica, virreynal y contemporánea en busca del mítico Continente Antártico. El tema propuesto también considera vigorizar las relaciones políticas, económicas, culturales y otros, entre los países Iberoamericanos dentro del marco del sistema antártico a fin de armonizar posiciones y puntos de vista comunes en las diferentes reuniones internacionales del Sistema del Tratado Antártico que se realizan en el inicio del presente siglo XXI.

2. PRESENCIA DEL PERÚ EN LA ANTÁRTIDA

2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS (ÉPOCA PREHISPÁNICA)

Como es de vuestro conocimiento, la Antártida, si bien desconocida por el mundo antiguo, fue vislumbrada por la cultura griega que concibió la existencia en términos de proyección geográfica y de simetría bilateral o de oposición al Polo Norte, denominándola "Antiarktos" o Antarticus. La relación del Perú con la Antártida es múltiple: Histórica, geográfica, ecológica, jurídica, geopolítica. En cuanto a la relación histórica se puede afirmar que se inicia en el período prehispánico, tal como se describe en la obra cumbre del eminente historiador de América: Inca Garcilaso de la Vega en su magistral obra "Los Comentarios Reales" (Primera Parte), describe admirablemente sobre las zonas climáticas de la Tierra, incluyendo que las zonas polares a pesar de ser regiones muy frías también en el futuro serán pobladas. Asimismo, la existencia de las antípodas

en el mundo circular, el descubrimiento del nuevo mundo la deducción del nombre del Perú y la descripción del Perú.¹

El Insigne historiador peruano Raúl porras Barrenechea, analiza en detalle los temas expuestos en los Comentarios Reales, publicó un valioso y fundamental estudio sobre el nombre del Perú, aplicado al Imperio de los Incas, concluye manifestando que “Es la Síntesis de todas las leyendas de la riqueza austral”, por tanto Perú es una expresión Indo-Hispánica o mestiza. No tiene explicación en la lengua castellana, ni tampoco en la antillana.²

El autor de la presente exposición, para el III Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, realizado en la Ciudad de Punta Arenas- Chile, en Octubre de 196 sustento el Tema: Inca Garcilaso de la Vega Primer Historiador de América, visionario de la Terra Australis Nondum Cognita”. Se califica al Inca gracilazo de la vega como símbolo de la primera generación de mestizos, también el primero que percibe y afirma la integración de dos mundos, el indígena y el español, porque él decía: “Porque de ambas naciones tengo prendas”. Es también el primer escritor americano que alcanzo resonancia universal.³

2.2. LAS EXPEDICIONES EN LA ÉPOCA DEL VIRREINATO

Sin intensificar mayormente las investigaciones históricas, se puede afirmar que en el siglo XVI, el Perú aparece como uno de los protagonistas de los viajes en los mares australes, siendo Lima el centro neurológico de las exploraciones por la ruta del Estrecho de Magallanes descubierto en 1520.

En breve síntesis se indican las siguientes:

- Primera expedición dispuesta por el Virrey del Perú, Don Andrés Hurtado de Mendoza en 1557, primer Marqués de Cañete, con su hijo Don García (Gobernador de Chile, hizo los preparativos)⁴.
- Primer viaje de Álvaro de Mendaña (1567-1569)⁵, a Oceanía partiendo del Perú desde el Callao, acompañado por Pedro Sarmiento de Gamboa soñador e ilustre cosmógrafo, autor de la Historia de los Incas, desempeña una ardua labor en la organización de la memorable empresa. Participaron otros marinos notables.
- Expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa,⁶ (El Ulises de América), es la más bri-

llante expedición la que realiza al Estrecho de Magallanes, que por orden del Virrey Francisco de Toledo aprueba el viaje en dos naves con 112 tripulantes que zarparon desde el Puerto del Callao el 10 de Octubre de 1579, tomando presencia del Estrecho el 22 de Noviembre de 1579 y de las tierras cercanas al Estrecho el 25 de Noviembre. Ingresan a los canales y reconoce innumerables archipiélagos, sufriendo tempestades, fríos y privaciones. El 24 de febrero de 1580, desembarcó en el Océano Atlántico, era la primera vez que el hombre realizaba tal hazaña al recorrer 110 leguas y demostrar que el paso austral era navegable de Oeste a Este. Sarmiento comienza a ascender por el Atlántico hacia España el 17 de Abril de 1580, en cuya ruta sostiene combates en alta mar con corsarios franceses, pues los cañones de sus barcos demuestran que la pólvora del Perú aventajaba a todas las pólvoras de la época ahuyentando a los corsarios. El 15 de agosto de 1580 alcanza Guadalquivir, así Lima y Sevilla quedan unidas después de 10 meses y 8 días de navegación. Así quedó demostrado que el paso austral era navegable de oeste a este, se descubre una nueva ruta de navegación para ir y venir desde Europa hasta los mares de China y Japón. El Estrecho de Magallanes quedaba abierto a los hombres de mar enlazando el Callao con Sevilla, al comercio entre Argentina, Chile y Perú, así como a las costas occidentales de México.

- Durante el gobierno del Virrey Martín Hernanquez (1581-1583)⁷, para defender el Estrecho de Magallanes fueron fundadas dos poblaciones: Philipolis y nombre de Dios (1582), lugares que después se extinguieron por falta de recursos alimentarios y el asedio de los nativos fueguinos. Es muy importante recalcar que Lima fue el centro neurálgico de las exploraciones australes hacia la Oceanía y al Polo Sur. Los insalvables obstáculos de la época detuvieron la penetración al casquete polar, evitando que se realicen muchas expediciones preparadas por los virreyes del Perú.
- Segundo viaje de Álvaro de Mendaña (1595-1596)⁸. En un accidentado viaje por error en el camino y establecido en una isla cercana a la de sus sueños, fallece Mendaña, viaje que continúa la valiente viuda del desafortunado navegante Isabel Barreto, y como piloto mayor fue nombrado Pedro Fernández de Quirós.

El Viaje de Pedro Fernández de Quiroz se realizó en 1605⁹. En dos buques: El navío "San Pedro", al mando del Capitán y del galeón "San Pablo", al mando del Almirante Luis Váez de Torres, y el piloto mayor Gaspar Gonzales de Lerza, partieron el 21 de Diciembre de 1605 desde el Puerto del Callao, con 300 personas y con suficientes

abastecimientos y agua para un año. En el viaje se descubrieron varias islas y el 12 de Enero de 1606, llegaron a la primera Isla poblada (la conversión de San Pablo) a 18° Sur, y a 1,180 leguas del Callao.

3. EL PERÚ FRENTE A LA ANTÁRTIDA

En breve síntesis se presenta las distintas acciones emprendidas por el Perú, y constituirse Miembro Consultivo del Tratado Antártico.

- Declaración de la Asamblea Constituyente del 3 de mayo de 1979, (se adjunta copia de la declaración).
- Adhesión del Perú al Tratado Antártico.

Dos años después de la Declaración de la asamblea Constituyente; el 10 de abril de 1981 el Perú adhirió al Tratado Antártico.

- Comunicado de Prensa de la Cancillería con motivo de la medida adoptada por el gobierno peruano, puede encontrarse los elementos que le sustentan.
- Creación de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos, mediante Decreto supremo N° 009-83-RE del 11 de Julio de 1983.
- Política Nacional Antártica, se aprobó el 7 de Octubre de 1987, reiterando la necesidad de afirmar la presencia del Perú en la Región Antártica, a fin de cautelar los intereses del Perú en dicha región, propicia y defiende la preservación del Medio Ambiente y el ecosistema del territorio nacional y coadyuve al mantenimiento de la Antártida como zona de paz.
- Realización de las 15 Expediciones Científicas a la Antártida entre 1988 y el año 2004.
- El Perú es reconocido como Miembro Consultivo del Tratado antártico al haber realizado su Primera Expedición Científica en el verano austral de 1988 y al haber instalado la Estación Científica Antártica "Machu Picchu" en Punta Crépin, Ensenada Mac Kellar de la Bahía Almirantazgo, en la Isla Rey Jorge o 25 de mayo, pertenecientes a las Islas Shetland del Sur. Dicho reconocimiento se realiza en la Reunión Consultiva del Tratado Antártico en 1989.

3.1. NUEVA POLÍTICA NACIONAL ANTÁRTICA

Luego de 19 años de funcionamiento de la Comisión Nacional de asuntos antárticos (CONAAN), a propuesta de esta Institución, el Gobierno peruano (mediante Decreto Supremo N° 016-2002-RE, del 28 de Febrero del 2002), actualizo la Política nacional antártica en razón de la evolución del Tratado antártico ocurrida en la última década, de las mayores responsabilidades que corresponden al Perú en su calidad de Parte Consultiva de dicho Tratado adquirido en 1989, de los logros y experiencias acumuladas hasta el momento y de la necesidad de adecuar los objetivos, las políticas y estrategias del Perú en el Continente antártico adecuando a las realidades y exigencias actuales; debiendo protegerse el medio ambiente antártico, inclusive por su relación directa o indirecta con el medio ambiente y el ecosistema nacional; coadyuvar al mantenimiento de la Antártida como zona de paz y reserva natural consagrada a la ciencia y para promocionar la formación de recursos humanos especializados en la temática antártica. El objetivo General es: La consolidación de la presencia activa y permanente del Perú en la Antártida y de su status de Parte Consultiva del Tratado Antártico; para ello se ha firmado las políticas y estrategias correspondientes.

Asimismo, se han considerado cuatro objetivos específicos y sus correspondientes políticas y estrategias.

3.2. CREACIÓN DEL INSTITUTO ANTÁRTICO PERUANO

Mediante la ley N° 27.870, del 18 de Noviembre del 2002, se reestructura la CONAAN, constituyéndose en el Instituto Antártico peruano (INANPE), como un organismo descentralizado, con presencia jurídica de derecho público interno y autonomía científica, técnica, funcional, económica y administrativa. El INANPE depende del Ministerio de Relaciones Exteriores, y es ente rector encargado de formular, conducir, coordinar y supervisar en forma integral la Política Nacional antártica, en cuyo marco se realizan todas las actividades que las entidades del sector público y privado realicen en la Antártica.

La Organización del INANPE es la siguiente:

- Consejo Directivo.
- Comité de Asesores Científicos.
- Secretaría Ejecutiva

- Los Órganos de Línea, constituidos por la Dirección de Asuntos Científicos y Ambientales y la Dirección de Operaciones.

Reglamento de Organización y Funciones del INANPE: Mediante el D.S. N° 107-2003-RE, del 22 de Septiembre del 2003, el Gobierno aprueba dicho reglamento; que considera la naturaleza, objetivos y fines del INANPE.

Asimismo la organización y funciones de:

- Alta Dirección: Consejo Directivo y Secretaria Ejecutiva.
- Órganos de Línea: Dirección de Asuntos científicos, ambientales y operaciones.
- Órganos de Apoyo: Oficina de gestión Internacional, Cooperación y Asesoría Jurídica. Oficina de Administración, Presupuesto e Informática.
- Órgano Consultivo: Comité de Asesores Científicos.
- Órganos de Control Interno: Oficina de Administración Interna.

4. VISIÓN FUTURA DE LA UNIÓN IBEROAMERICANA

- Gracias a la iniciativa del Gobierno de la Hermana República de Argentina, en 1992 tuvimos la suerte de asistir al Primer Encuentro de Historiadores Antárticos, realizado en la Base Esperanza, dicho evento constituye el hito inicial de una verdadera y ejemplar amistad entre los Países iberoamericanos, y precisamente allí se elabora la “Declaración Final”; en cuyo artículo Primero “Se reitera la convicción de que Iberoamérica tiene vínculos históricos indisolubles y comunes en la Antártida, los cuales se remontan al pasado pre-ibérico (testimonios de mitos y leyendas), y al periodo ibérico (a través de diversas exploraciones, viajes, descubrimientos y actos jurisdiccionales e instrumentos jurídicos), lo que se ha continuado hasta nuestros tiempos mediante diversas actividades de los estados que constituyen la Comunidad iberoamericana. Este hito inicial del año 1992, tiene rasgos particulares e invita por el tránsito de un siglo a otro, a extender la mirada con una amplitud histórica de mayor registro.
- En el marco de las Reuniones de administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL), la que se realiza anualmente, ya se considera los Encuentros de Historiadores Antárticos iberoamericanos; en tal sentido se permitirá una mayor

participación de Historiadores antárticos que viertan sus conocimientos, considerando que el evento RAPAL es un Foro de reflexión, un espacio de cooperación y un mecanismo de concertación, que permite avizorar los avances científicos y tecnológicos que vienen logrando nuestros países en el marco del Tratado Antártico.

- Referente al Tema educativo que se considera en las agendas de las Reuniones Latinoamericanas, constituye una misión para los historiadores, la divulgación histórica en todos los niveles de educación de nuestros respectivos países para incrementar la vocación antártica de la juventud y profesionales, propiciando la búsqueda de la identidad iberoamericana en la mayor amplitud posible.
- Debemos recordar que los Países iberoamericanos tenemos vínculos históricos indisolubles y comunes respecto al Continente Antártico, los cuales deben incrementarse, considerando formulas creativas y realistas que perfeccionen una presencia armónica en dicho Continente; incrementando nuestra acción conjunta y de cooperación en el desarrollo de importantes programas de investigación científica, tecnológica, ecológica, histórica y otros, a fin de lograr un mayor conocimiento sobre dicho Continente en provecho de las futuras generaciones del presente siglo.

5. CONSIDERACIONES FINALES

- El Perú, mediante su nueva Política Nacional Antártica abraza con esperanza y optimismo una presencia permanente en la Antártida, en tal sentido la visión futura de unión iberoamericana se cristalizara en la medida que los gobiernos incrementen las relaciones de cooperación internacional mediante los acuerdos y convenios en materia antártica.
- Iberoamérica debe continuar promoviendo una muy activa Política Antártica de cooperación fortaleciendo los acuerdos vigentes e iniciar otros tantos de carácter regional para el desarrollo de actividades científicas, tecnológicas, históricas y otras referidas a la Antártida, región cuyas difíciles condiciones de vida para el hombre plantean el reto de una misión de sacrificio para consagrar los altos ideales iberoamericanos.

BIBLIOGRAFIA

- Garcilaso de la Vega. *Los Comentarios Reales* (Ed. Mercurio, 1988).
- Porras Barrenechea, Raúl. *Historia de los Límites del Perú* (Perú: Ed. Universitaria, 1981).
- Ruiz Eldredge, A. "Régimen Internacional de la Antártida y Principios Esenciales" En: *El Perú y La Antártida* (Perú, 1984).
- Buse, H. *Los peruanos en Oceanía* (Perú: Edición Talleres Gráficos, 1967).
- Arcinaga, R. *Pedro Sarmiento de Gamboa* (Buenos Aires: Ed. Sudamericana, 1956).
- Alegría Amar, M. *Antártida y la Historia antártica del Perú* (Perú: Ed. Publiluz, 1998).
- Fernández Puyo, G. "El Perú y el Proceso Antártico" En: *El Perú y La Antártida* (Perú, 1984).

NOTAS

- ¹ Garcilaso de la Vega. *Los Comentarios Reales* (Ed. Mercurio, 1988): 7-24.
- ² Porras Barrenechea, Raúl. *Historia de los Límites del Perú* (Lima: Ed. Universitaria, 1981): 13-21 y 21.
- ³ Alegría, Amar M. "Inca Garcilazo de la Vega" 3er. Encuentro de Historiadores Iberoamericanos (Punta Arenas, 1996).
- ⁴ Ruiz Eldredge A. "Régimen Internacional de la Antártida y Principios Esenciales" En: *El Perú y La Antártida* (Perú, 1984): 180-181.
- ⁵ Buse, H. *Los peruanos en Oceanía* (Perú: Edición Talleres Gráficos, 1967).
- ⁶ Arcinaga, R. *Pedro Sarmiento de Gamboa* (Buenos Aires: Ed. Sudamericana, 1956).
- ⁷ Alegría Amar M. *Antártida y la Historia antártica del Perú* (Perú: Ed. Publiluz, 1998): 103.
- ⁸ Buse (1967): 289.
- ⁹ Fernández Puyo, G. "El Perú y el Proceso Antártico" En: *El Perú y La Antártida*: 150.

URUGUAY PRESENTE EN LA
ANTÁRTIDA. LAS ACCIONES
DESCONOCIDAS DE UN DOCTRINARIO:
EL C/N CARLOS TRAVIESO FERNÁNDEZ

Cristina Montalbán
Uruguay

1. PRESENTACIÓN

Hace varios años que concurrimos a los Encuentros de Historiadores Antárticos Iberoamericanos donde hemos pautado hitos históricos que han comprobado el nexa marítimo que durante siglos había mantenido nuestro país con el continente helado.

No es extraño entonces que las prédicas tempranas que reclamaban el reconocimiento de una “Antártida Uruguaya” tuvieran como portavoz a un oficial de Marina.

El C/N Carlos Travieso Fernández, que llegó a ocupar el cargo de Inspector General de Marina, y se desempeñó como Ministro del Supremo Tribunal Militar, era hombre de inquietudes particulares que había implementado a lo largo de su carrera con la experiencia recogida en numerosas y calificadas misiones internacionales.

Inteligente, con contactos profesionales y un gran empuje, realizó desde las páginas de “La Nación” periódico dirigido por su padre –el destacado jurista del mismo nombre– y también en “La Mañana”, una importante campaña sobre el derecho y ventajas de integrar a nuestro país a la denominada “Antártida Sudamericana”.

De la misma forma resultaron podios de difusión el Centro Militar, o el Club Rivera, cuyos salones de conferencias le tuvieron asiduamente entre los disertantes procurando encontrar dentro de dichos ámbitos quienes le acompañaran en la propuesta tan audaz como meditada.

Las instancias cronológicas que pautaron su preocupación por dicha temática confor-

man una carpeta que fue elevada en 1971 al Comandante en Jefe de la Armada con la confianza que hubiera llegado por fin el momento político que permitiera dar inicio al plan de actividades largamente pospuesto.

Esta documentación integra el acervo del Archivo del Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos y la copia que manejamos está dedicada de puño y letra al C/A Dr. Carlos Carvajal “elevada personalidad nacional, ligado a todos los afanes de recuperación y progreso de la patria”, quien con probado entusiasmo, compartió su filosofía, gestiones y también los espacios de difusión que proporcionaban las columnas de “La Nación”:

Analizando el contenido encontramos el registro de 25 largos años de preocupación constante en procura de concientizar a las más altas autoridades- ya en el campo de la institución a la que pertenecía y que consideraba ineludiblemente vinculada a la empresa antártica, ya en la cúpula gubernamental y también en el terreno científico.

A través de Memorandumes, artículos o correspondencia, presenta las líneas de acción que propendieron a que Uruguay marcara presencia entre los países reclamantes y posteriormente constituyera uno de aquellos que, por encima de todo interés particular, enarbolaron la bandera de la ciencia.

El continente antártico, en la época en que dio comienzo a sus fundamentaciones, era fuente de discordias y escenario de sacrificios que evidentemente tenían metas que trascendían el conocer más a fondo una geografía aún en tinieblas, –por un lado- la explotación de extraordinarios beneficios económicos (aquellos potenciales y los que ya se estaban explotando) y por otro, el reconocimiento de la posición estratégica del continente que marcaba que en caso de que una guerra tuviera como consecuencia la destrucción de los canales de Suez y Panamá, todo el movimiento marítimo debería realizarse por el Cabo de Buena Esperanza y el Cabo de Hornos.

Como una forma de clarificar su doctrina creímos adecuado presentarla en relación a objetivos que evidentemente se dan en sus escritos en forma conjunta. De acuerdo a ello trataremos en principio sus objetivos político-jurisdiccionales, seguidos por los económicos intrínsecamente ligados a los primeros y por último los objetivos científicos, que en relación directa a los acontecimientos y pautas de los sucesivos Tratados, cambiaron la óptica inicial reservando para el Continente Antártico un destino totalmente diferente.

2. OBJETIVOS POLÍTICO-JURISDICCIONALES

La inquietud creciente por las reivindicaciones territoriales en el territorio antártico en la década de los '40 llevó al Capitán Travesio Fernández a exponer la conclusión de que muchas de ellas no estaban justificadas legalmente. En realidad dichas reclamaciones territoriales ya habían comenzado varias décadas antes por parte de Gran Bretaña. Esta potencia además de fiscalizar la explotación de las actividades balleneras, había reclamado formalmente las islas del arco de Scotia y territorios de la península antártica. Esa reclamación que se había hecho pública en 1908 fue ratificada en 1917, y detrás de ella habían seguido las de Nueva Zelanda, Francia, Australia, Noruega, Argentina y Chile.

Especial preocupación le causó el planteo de integración efectuado un poco más tarde por Rusia a los países que esgrimían derechos en el continente antártico, así como encontró justo el proceder de Estados Unidos que –por lo menos formalmente- no habían reclamado técnicamente ningún territorio (aún cuando se reservaban el derecho de hacerlo) lo que por consecuencia llevó al no reconocimiento de las reclamaciones de las demás naciones.

Su posición respecto a quienes podían realizar los reclamos justificadamente apareció en enero del año 1947 en un artículo publicado en el diario “La Nación” firmado con el seudónimo de “Marinante” que llevaba por título “Trampolín de ataque contra los países del Hemisferio Sur”.

En el mismo destacaba el derecho geográfico legítimo de ocupación entre los países marítimos del extremo sudamericano, a los cuales –como continuación de la plataforma continental se les debía atribuir “...con ángulo al Polo porciones proporcionales a la extensión de costas marítimo-fluviales que cada uno tenga al Sur del Trópico de Capricornio... (de Este a Oeste Brasil, Rep. Oriental del Uruguay, Argentina, Chile)... el resto entre neozelandeses, australianos, sudafricanos”.

Proponía realizar reuniones de los países citados en Montevideo, comenzando por una entre Argentina, Chile y Uruguay, donde se estipularían las bases de sus derechos antárticos y se atacaría en forma directa las acciones desplegadas por las potencias del Hemisferio Norte que al ocupar posiciones en las tierras antárticas la convertían –ubicadas a la retaguardia- en un “trampolín de ataque” contra los países del Hemisferio Sur.

Agregamos nosotros que el problema estaba centrado en la defensa continental pues

la Antártida Sudamericana había sido incluida en la zona de seguridad del continente definida por el Artículo 4º del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca firmado en Río de Janeiro en 1947

De acuerdo entonces a los compromisos asumidos se debía concurrir a asegurar dicha defensa y según especificaba había que efectivizarla no sólo en el propio territorio, sino también prepararse para hacerlo en el mar territorial hasta el borde de la Plataforma Continental y aún más allá, hasta los límites del llamado Hemisferio Occidental.

El documento estipulaba que la posición geográfica de cada país, según el Derecho Internacional, determinaba los límites de la zona en que cada Nación debía ejercer las funciones de defensa, incluso las de jurisdicción.

“En lo que respecta a la Antártida” –decía- “no resulta difícil apreciar del conjunto de situaciones colectivas americanas, que aquellos Tratados obligan fundamentalmente a tres países sudamericanos a Chile, Argentina y a nosotros. Estas obligaciones surgen por otra parte de la ley natural de las cosas, de la geografía y del derecho...”

La tarea de los americanos debía centrarse en el establecimiento de centinelas avanzados de su plan defensivo y estar listos a dar rápida respuesta a todo intento de agresión desde una línea continua en la que Uruguay tenía directa y especial responsabilidad, en lo que denominaba “tierra de nadie” (Atlántico Polar Sur) entre Argentina, Brasil y Sudáfrica.

En este marco referencial el Capitán Traveso proclamaba que “Los derechos y deberes de las Naciones, frente a los pactos bilaterales o colectivos, no se pueden renunciar parcialmente. Nadie puede pretender gozar de privilegios y dejar a los demás las obligaciones consiguientes; así como tampoco los demás Estados contratantes de una asociación de Naciones libres, puede privar a una de las partes de sus derechos, ni relegarla de sus obligaciones fundamentales... En consecuencia, ni nosotros podemos renunciar a lo que geográficamente y por derecho nos corresponde, ni los demás pueden imponernos tal cercenamiento”¹.

Cerrando el extenso Memorando sostenía que era una oportunidad única de hacer reconocer internacionalmente los derechos geográfico-jurisdiccionales uruguayos en cuanto a la Plataforma continental.

Es de hacer notar que varios estados americanos- entre los que se hallaban Chile y Argentina, habían tomado posición respecto al tema de la plataforma continental, plan-

teándose entonces la necesidad de que Uruguay atendiera este problema en paralelo a las soluciones que habían sido adoptadas.

Esta preocupación fue asimismo elevada al Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Don Luis Batlle Berres en una nota cursada por el “Club Rivera” (cuyas recomendaciones habían surgido del trabajo de una Comisión integrada en el citado Club por el presidente del mismo –C/A Carlos Carvajal- el Sr. Juan Bautista Silva y el Capitán Travieso Fernández).

La gestión se justificaba en dar cumplimiento a uno de los postulados de la Institución: la defensa y afirmación de los derechos que se referían al patrimonio territorial de la nación. Con esa intención se presentaba a consideración del gobierno el análisis y propuestas respecto del problema relativo al dominio de la plataforma continental, que prolonga, más allá de nuestra costa oceánica la soberanía del Estado, en aprox. 250 millas, encareciendo los valores económicos, científicos, sociales, etc, que representa esa zona marítima, valores que otros estados se habían apresurado a defender mediante proclamaciones o declaraciones que reivindicaron como dominio propio el suelo, el subsuelo de la dicha plataforma, como también las aguas que la cubren.

Por otro lado se evidencia asimismo el asesoramiento que sobre este tópico realizó el Capitán Travieso en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

De acuerdo a los documentos la tarea le fue encomendada por el Consejero de Gobierno Dr. Berro, quien de acuerdo al informe que realizara el organismo técnico del Ministerio, auspiciaría el proyecto en el Consejo Nacional de Gobierno.

Es de destacar que por espacio de varios meses, el C/N Travieso Fernández fue escuchado atentamente por una Comisión presidida por Dr. Gilberto Pratt de María, tomándose sus consejos y opiniones en versión taquigráfica.

Comprobamos entonces según lo expuesto que sus planteos e inquietudes habían sido conocidas en el ámbito político por distintos medios y voceros y que su experiencia sobre el tema era tan especializada que muchos años más tarde los interlocutores en el referido Ministerio de Relaciones Exteriores, a quienes había expuesto pormenorizadamente sus juicios, le seguían convocando para conocer su dictamen.

3. OBJETIVOS ECONÓMICOS

El C/N Travieso aseguraba que la empresa antártica seducía por sus múltiples e importantísimos beneficios futuros. Sin dejar de lado los potenciales yacimientos minerales y de hidrocarburos, ponía de manifiesto un recurso –el pesquero- cuyos altos rendimientos podrían alcanzarse con un mínimo impulso inicial y que constituiría una fuente de trabajo y bienestar.

Dicho recurso brindaba además a Uruguay un derecho inobjetable porque si los países escandinavos, Rusia y Francia sustentaron sus reclamos en sus descubrimientos y presencia- nuestro país –de acuerdo a la acción de la Compañía Marítima con sede en Maldonado y a la logística que significó el puerto montevideano como base de operaciones –podía considerarse- junto a chilenos y argentinos- presente desde las épocas más tempranas en la explotación de la riqueza pesquera en los mares del Sur.

La tardanza en proclamar la soberanía sobre el mar epicontinental y su basamento conspiraba para obtener los enormes beneficios que les estaban reservados a los Estados dueños de esa extensión.

De igual manera la visita de unidades de pesca de banderas varias en aguas de la plataforma que correspondía a nuestra nación entrañaba el peligro de constituir una orden consuetudinaria que sirviera de alegato para retacear los derechos de dominio uruguayo.

Nada más claro para avalar el concepto en referencia a las ganancias que las estadísticas manejadas por la flotillas balleneras que recalaban en puerto montevideano o los datos que encontramos en nuestra búsqueda en la prensa de la época que en titulares reiterados referían la excelente fuente laboral y el alto rédito obtenido por parte de un grupo de jóvenes uruguayos que –desde octubre de 1940- fueron contratados por la Compañía Argentina de Pesca para dedicarse a la caza de ballenas en los mares del Sur.

Sus conclusiones se cerraban con datos registrados y reflexiones inteligentes y hasta divertidas “Si nuestros hermanos chilenos –según afirma un comentarista extranjero- saca 4 millones líquidos de dólares, de una de sus factorías balleneras, nosotros, principiantes, menos avezados, podemos esperar sacar la mitad o poco menos... Dispondríamos –aseguraba- en los meses de verano antártico, de un campo de maniobras de 1era, calidad para nuestra juventud. Y... cuando se salte a tierra a realizar obra, el arma

del trabajo a desgano... no podrá ser practicado en tierras antárticas, pues allí quien no se mueve y rinde trabajo honesto, se congela..."².

Sugería que la puesta en marcha de este emprendimiento podía tener como punto de arranque la integración de Uruguay en el AGI, que se presentaba como "...una oportunidad sin... precedentes para iniciar una labor de tipo marítimo y de extensión de nuestros recursos provenientes del mar y del sub-suelo de trascendentales beneficios futuros"³.

4. OBJETIVOS CIENTÍFICOS

Por último sus documentos contemplan la integración de Uruguay en el desarrollo de las investigaciones científicas. El antecedente del proyecto se sustentaba en la instalación de una estación meteorológica permanente en la Antártida, propuesta que presentó ante los Inspectores de Marina que le habían sucedido en el Mando -CC/AA Alfredo Aguiar y José Correa- quienes habían estado contestes tanto en sus apreciaciones teóricas como en las de su viabilidad.

La estación se ubicaría en la isla Bouvet –situada frente al sector que el C/N Travieso Fernández proponía reclamar, al oriente del reclamado por Argentina comprendido entre los meridianos 20° E al 25° W.

Esta isla por su ubicación en zona templada (Lat. 54° ½ S. - Long. 3° ½ E.) tenía según sus consideraciones las características más apropiadas para ser tomada como base desde donde se desplegaran estudios hidrográficos, oceanográficos y meteorológicos.

Esta instalación –según explicitó en una nota al Agregado Naval y Aeronáutico estadounidense- C/F Edward Hoofman, cubriría varias expectativas: mientras por un lado reivindicaría para Uruguay el sector Atlántico contiguo al reclamado por Argentina eliminando el posible peligro de que el mismo fuera pretendido por Rusia, Noruega, Suecia u otras potencias, por otro contribuiría a un mejor conocimiento del clima del Atlántico Sud y a las predicciones de más largo alcance y eficacia para la navegación.

Apoyado en estas argumentaciones realizaba la consulta sobre los procedimientos más convenientes para adquirir una estación meteorológica completa, así como los precios correspondientes de elementos para la locomoción sobre el hielo y de una estación trasmisora que diese información meteorológica, automáticamente durante la

noche polar⁴, elementos que tendrían como aplicación inicial la integración de Uruguay al “magno esfuerzo coordinado de investigación científica universal” que representaba el AGI.

Las informaciones que se le remitiesen constituirían apoyaturas de los argumentos que una vez puestos en conocimiento de las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores, contribuirían a dar solidez a la exposición final ante el Consejo Nacional de Gobierno.

En respuesta a la requisitoria del Capitán Travieso, el C/F Hoffman, derivó las consultas a la Academia Nacional de Ciencias –Consejo Nacional de Investigación, donde se le respondió que las expediciones proyectadas se realizarían de acuerdo con el programa del Año Geofísico Internacional, habiendo planificado cada una de las naciones participantes su propio programa- de acuerdo al criterio establecido colectivamente por intermedio del “Comité Speciale de l’Anne Geophysique Internationale (C.S.A.G.I.).

Se le hacía saber también que cada país había establecido un comité nacional para planear y dirigir los esfuerzos, siendo el paso inicial abocarse a la creación de dicho grupo en Uruguay, el que debería ser tutelado por una institución científica de prestigio.

Por último se le procuraban los datos del Secretario General del Comité del Año Geofísico Internacional, Dr. H. Nicolet, para que éste le hiciera conocer el programa mundial.⁵

Poco después Travieso Fernández informaba al Ministro de Defensa Nacional que se encontraba abocado a la formación del grupo “geofisista” necesario para comenzar a estructurar la tarea del país en el A.G.I., el cual se integró por destacados oficiales de Marina, sumándose al citado Capitán Travieso, los CC/AA Carlos Carvajal y Julio Lamarthée, el C/N Oscar Tagle y el Sr. Juan Bautista Silva.⁶

En la nota al Ministerio se hacía constar que la comisión había tenido dificultades para concretar las reuniones de trabajo –debido a enfermedades, destinos oficiales e incluso el fallecimiento de uno de sus integrantes- el C/N Tagle.

Estas condicionantes habían producido interrupciones y dilaciones en su labor y sin duda fueron la razón de que no hubiera podido concretarse el interés oficial en la propuesta que les animaba, ni tampoco obtener el apoyo y cooperación de otras instituciones como los Servicios Meteorológico, Hidrográfico, Geográfico Militar, etc.

Como último punto el C/N Travieso solicitaba al Ministerio se diera trámite a su nota, se le otorgara carácter oficial a la Comisión y también se facilitara copia del programa geofísico internacional, y se recabaran –si era necesario- los antecedentes recientes al Secretario General del Comité especial del AGI.

Es indudable que en los años previos al evento científico las expediciones que arribaron al puerto montevideano⁷, la instalación de bases en el continente antártico desde donde se desplegarían las misiones, así como las reuniones internacionales y nacionales,⁸ en preparación de Año Geofísico pusieron en primera línea al tema antártico

Estas herramientas válidas para que Uruguay pudiera considerar la razón de sus tempranas premisas, redoblaron sus esfuerzos y en la Comisión que como dijimos integró en el Ministerio de Relaciones Exteriores expuso las facilidades para una posible expedición, una evaluación de costos y las ventajas que representaría el emprendimiento.

5. CONCLUSIONES

El C/N Travieso Fernández evidenció a través de largos años de prédica una clara visión geopolítica, que acompasó con una tarea de difusión exhaustiva probatoria de su convencimiento y energía.

Sus últimos documentos denotan quizás la desilusión que le dejaba en el balance la relación de sus esfuerzos con los objetivos alcanzados. Sin embargo si bien los frutos no presentaron la inmediatez o dimensión esperada no se puede dejar de reconocer que en el contexto institucional fue el pionero de una doctrina naval en el tema antártico.

Ya hemos visto el apoyo que sus sucesores en el Alto Mando prestaron a sus sugerencias y podemos asegurar que fue asimismo consecuencia de su argumentación incansable el embarco del T/N Rubén Varela y del A/N Héctor Bomio, quienes se sumaron a la fuerza de Tareas Antártica Argentina que concretaron la campaña XXI verificada entre el 26 de noviembre de 1956 y el 19 de marzo de 1957.

De igual manera debe reconocerse como uno de sus logros el que estuvieron presentes durante el Año Geofísico Internacional otros dos oficiales navales –en esta ocasión- el T/N Carlos Rico y el A/N Germán Lariou que realizaron el viaje entre el 26 de enero y el 20 de marzo de 1958.

Ellos integraron el Grupo Naval Antártico argentino en aplicación del plan de intercam-

bio de oficiales con las marinas de países amigos.⁹

Estos oficiales realizaron la misión que les ubicó entre los primeros orientales que se integraron a una exploración científica en cercanías del Polo Sur, destacando a su regreso la valiosa experiencia que significó profesionalmente las características inusuales de la navegación en las aguas heladas y el interés que habían despertado en ellos las labores científicas y el despliegue logístico en su apoyo.

El viaje realizado en 1958, mientras se llevaba a cabo un evento de la importancia del AGI, contó además con una cobertura especial, al haber sido invitados por la Armada Argentina dos representantes de uno de los medios de prensa más importantes de nuestro país –el diario “El Día”- que designó al periodista –Hugo Rocha- y al fotógrafo Antonio Caruso.

Ellos realizaron el viaje también en el mismo grupo de tarea que el T/N Rico y el Alférez Lariou, cubriendo en forma oral y visual esa experiencia tan inolvidable que llegó al público en principio en una edición especial del suplemento que editaba “El Día” y en este año con la edición de la obra que en homenaje al cincuentenario del AGI ha publicado el Sr. Rocha.¹⁰

El descontento por no haber logrado una más activa participación de país en el evento científico no le impidió al C/N Travieso Fernández continuar insistiendo para que no cayeran en el olvido los reiterados derechos al reclamo de una Antártida Uruguaya.

De acuerdo a esto –desde las páginas de “La Mañana”- instó a que el país enviara delegados a la Conferencia Internacional sobre la Antártida convocada por Estados Unidos.

Desde su punto de vista consideraba más que oportuno solicitar ser admitidos en las mismas, renovando las argumentaciones pues aún cuando muchos factores podrían haber incidido en “aminorar” los derechos histórico-geográficos, nunca podrían hacerlos prescribir.

Así cuando se firmó en Washington el Tratado Antártico el 1 de diciembre de 1959, compartió el juicio del C/A Carvajal que promovió que el Uruguay accediera al mismo, con el apoyo de Argentina y Chile.

En la misma línea argumentó que tomando en cuenta la escasa inserción en los trabajos realizados en el AGI, el país debía prepararse para integrarse al “Año Internacional de Quietud Solar”, que iba a realizar en 1964 y 1965, asegurando para el cumplimiento del

programa el aporte de la Armada y el de preclaras personalidades científicas, muchas de las cuales, decía, habían prestado su conformidad y aplauso a sus propuestas.

Su prestigio como especialista le llevó a constituir un referente para otro luchador de la causa antártica –el Sr. Julio Musso- quien le envió –para que emitiese su opinión- el Proyecto de Creación para una Comisión Uruguaya de Cooperación Antártica.

Básicamente de acuerdo sugirió –como el reflejo de su convencimiento- el que dicha Comisión debería contar ineludiblemente entre sus miembros a representantes de la Marina, organismo “Técnico, disciplinado y apolítico” de eficiencia probada pese a la escasez de medios. Pero, además de sus consejos puso generosamente a disposición el bagaje de antecedentes que poseía sobre el tema y que constituían la prueba palpable de “sus anhelos antárticos”.¹¹

La fundación del Instituto Antártico que concretó el Sr. Musso, seguida por la Convención Antártica que el citado Musso organizó, dieron lugar a la creación de una Comisión de Estudios Antárticos.

Viendo reforzadas sus filas, renovó su confianza contando con aliados que darían nuevos impulsos a las propuestas pendientes.

Mucho tiempo pasó aún hasta que Uruguay tuviera un lugar entre los miembros consultivos y se estableciera su base en la Antártida, pero sin duda la influencia de la prédica del Capitán Travieso marcó los primeros pasos.

Para nosotros, representantes del Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos es realmente un orgullo haber sacado a luz la gestión tesonera que desplegó este oficial con una constancia y empeño dignos del reconocimiento de aquellos que hoy ven concretadas las metas que marcaron su rumbo.

Estas imágenes con que cerramos la charla representan un homenaje a su ideario, a aquella Antártida de 50 años atrás y a todos los que con sus aportes -pequeños o grandes- hicieron posible la realidad actual.

BIBLIOGRAFÍA

Documentos Inéditos. C/N Carlos Travieso Fernández. Archivo CEHIS.

Documentos inéditos. C/N H. Bomio. Archivo CEHIS.

Documentos. C/N G. Lariou. Archivo CEHIS.

“La Tribuna Popular”, Montevideo, Marzo-Junio 1947.

“La Mañana”, Montevideo, Octubre 1954.

“La Mañana”, Montevideo, Junio-Diciembre 1955.

“La Mañana”, Montevideo, Enero-Abril y Octubre- Noviembre 1956.

“La Mañana”, Montevideo, Febrero-Marzo y Julio-Octubre 1957.

“El Plata”, Montevideo, Enero 1957.

NOTAS

- ¹ Documentos del C/N C. Travieso. Memorando elevado al Inspector General de Marina. 13 de enero de 1954. Archivo CEHIS.
- ² Documentos del C/N C. Travieso. Charla verificada en el Centro Militar el 27 de Septiembre de 1955. Archivo CEHIS.
- ³ Documentos del C/N C. Travieso. Charla en el Centro Militar. 27 de Septiembre de 1955. Archivo CEHIS.
- ⁴ Documentos C/N C. Travieso. Nota al Agregado Naval U.S. Navy C/F Edward Hoffman. Septiembre 9 de 1955. Archivo CEHIS.
- ⁵ Nota del Secretario del Consejo Nacional de Investigación –Hugh Odishaw- 25 de Octubre de 1955. Documentos C/N C. Travieso. Archivo CEHIS.
- ⁶ Documentos del C/N C. Travieso. Nota al Ministro de Defensa Nacional. 5 de Diciembre de 1955. Archivo CEHIS.
- ⁷ Como lo había hecho desde antaño el puerto de Montevideo recibió a numerosas expediciones científicas que realizaron trabajos preparatorios del AGI. Entre ellas destacamos como ejemplo aquellas como la del “Protector” en octubre de 1955, la que en diciembre del mismo año transportaba hacia la Antártida a Sir Edmund Hillary, la que llegó en febrero de 1956 con este expedicionario acompañado del Dr. Vivian Fuchs, del “Wyandot” donde viajaba Richard Byrd (marzo de 1956), la del rompehielos “Glacier” en abril de 1956, (al regreso de la operación “Deep Freeze”), y en ese mismo mes los balleneros del grupo soviético que había incluido entre sus tripulantes un importante grupo de hombres de ciencia, del “Schackleton” en octubre de 1956, el “Magga Dan” que en sus escalas del viaje de ida en diciembre de 1956 y el de vuelta en febrero de 1957 con una misión científica que formaba parte del grupo

del Dr. Fuchs. Es evidente que dichas naves equipadas especialmente para las duras navegaciones que debían enfrentar, así como las noticias que la prensa difundía en forma inmediata sobre esas naves, los objetivos y logros –a cumplir o concretados- o las declaraciones y en especial las conferencias como las realizadas por Sir Edmund Hillary y el Dr. Vivian Fuchs en la Cancillería británica por ejemplo, convulsionaron en especial al ambiente científico, hicieron meditar a las cúpulas de gobierno y repercutieron en la sociedad en general enterándoles de un tema que siempre había despertado interés y entonces lo hacía más aún con las expectativas del AGI.

- ⁸ La ciencia se empezó a organizar internacionalmente para la gran empresa durante las conferencias que entre los años 1954 y 56, fueron organizadas por el Consejo Internacional de Uniones Científicas. Dichas reuniones se celebraron sucesivamente en Roma, París, Bruselas y Barcelona, apuntando a concretar un programa de cooperación multinacional sobre las más variadas disciplinas relacionadas con las ciencias de la naturaleza. El 16 de julio de 1955 se celebraba en París la Conferencia Antártica organizada por la Unión Geodésica y Geofísica Internacional de la cual surgió una Comisión de Trabajo que redactaría un proyecto para coordinación de la logística entre las distintas bases formado por delegados de Noruega, Inglaterra, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Argentina (en la persona del Director del Instituto Geográfico Militar, Gnal. Félix Renault) y Chile (representado por el Prof. Oscar Pinochet). En octubre de 1955 algunas instituciones científicas uruguayas realizaron gestiones ante el Poder Ejecutivo a fin de considerar la integración al AGI, las cuales fueron derivadas el Ministerio de Relaciones Exteriores para su conocimiento. En noviembre de 1955 se llevaba a cabo en la Facultad de Arquitectura la 4° Sesión de la Semana Geográfica, organizada por el Instituto Nacional de Investigaciones Geográficas, donde se plantearía el tema de la Plataforma Continental uruguaya y los problemas jurisdiccionales, referenciando las soluciones adoptadas en este punto por otros Estados americanos. En Febrero de 1956 se hicieron presentes en nuestro país los miembros del Comité Internacional Organizador Edgard Hulburt y Serge Corp. Para invitar a nuestro país a participar en las investigaciones científicas del AGI. Se anunciaba que en el mes de Julio de 1956 se celebraría una reunión de los Comités Nacionales, habiendo nombrado el de Uruguay una Comisión integrada por Félix Cernuschi, Jorge Chefataroff y Rodolfo Méndez Alsola, a los que luego se agregarían otros geógrafos compatriotas. A nivel internacional se culminan las gestiones preparatorias en París –en 1957- con la creación de un organismo internacional que se denominó Comité Especial para la Investigación Antártica (Special Comité for Antarctic Research), antecesor del vigente Scientific Comité on Antarctic Reseach (ambos SCAR).

- ⁹ El Archivo del Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos cuenta en su acervo con los informes de ambas misiones realizadas por estos Oficiales de Marina, los que fueron entregados respectivamente por el C/N H. Bomio y el C/N Germán Lariau.
- ¹⁰ La obra del Sr. Rocha recoge las fotografías tomadas por Don Antonio Caruso, algunas de las cuales han sido seleccionadas en nuestro powerpoint, como forma de acercarles testimonialmente el recuerdo que se ha conservado y utilizado en esta publicación de esos paisajes especiales que transitaron nuestros compatriotas durante el AGI.
- ¹¹ La correspondencia con el Sr. Musso a que hacemos referencia está fechada el 17 de abril de 1961, constando otra nota –a que aludimos a continuación- de mayo 9 del mismo año.

RECUERDOS DE CRISTAL: VIVENCIAS
EN IMÁGENES, DE DISTINTOS PASOS
POR LA ANTÁRTIDA

Juan Daniel Agüero
Argentina

1. BASE ANTARTICA SAN MARTIN

- Ubicación: 68°08'S, 67°06'W (al sur del Círculo Polar).
- Mar de Bellinghausen, Bahía Margarita, Islote Barry.
- Fundada el 21 de Marzo de 1951.



Costa Fallieres, islote Barry



Nuestros otros compañeros: Los perros polares



"Flora"; aislada de sus potenciales pretendientes por encontrarse en período de celo



No recuerdo su nombre, aunque sí su antifaz



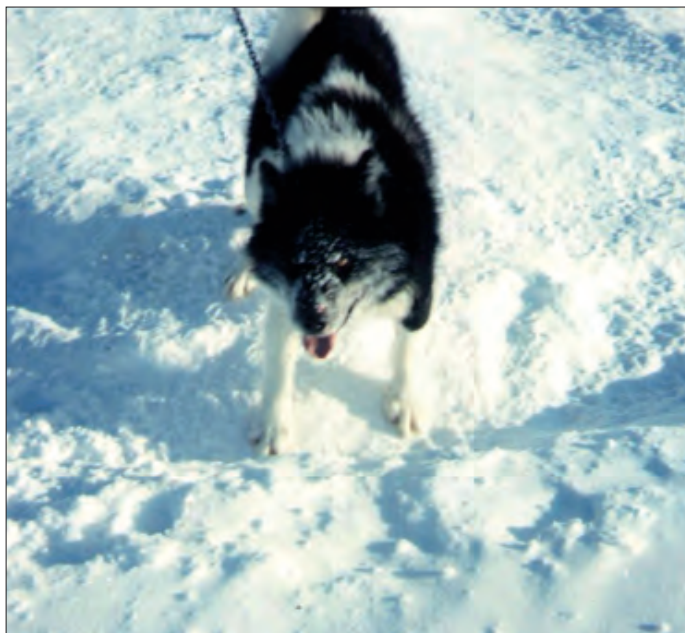
“Polo” y su hermosa costumbre de abrazar



“Fogozo” protegiéndose de la ventisca



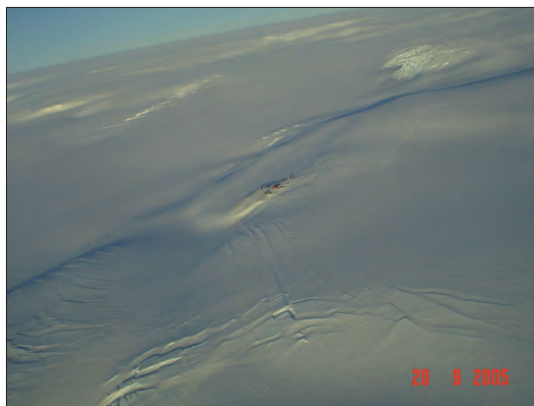
“Temporal” en su cueva de nieve



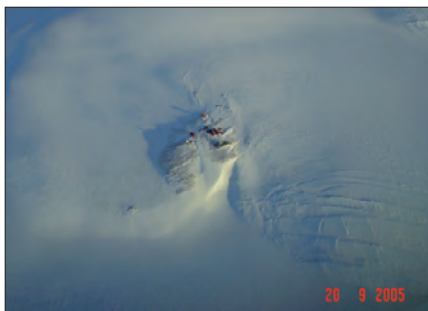
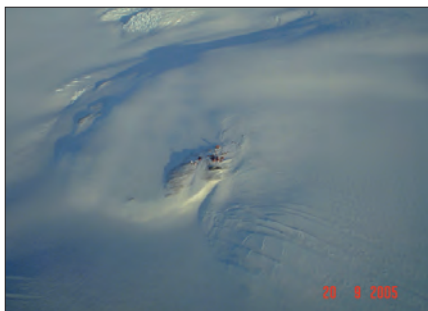
“Vega,” noble caballero inglés de la Base Rothera. Era el perro guía. Vivía aislado del grupo y como privilegio, dormía en un canil

2. BASE ANTARTICA BELGRANO II

- Ubicación: 77°51'S, 34°33'W.
- Mar de Weddell, Bahía Vasell, Tierra de Coats, Nunatak Bertrab.
- Fundada el 5 de Febrero de 1979.



Vista aérea de la Base Belgrano II durante una operación de aerolanzamiento el 20 de Septiembre de 2005



Instalación de los últimos depósitos en los 80° Sur, 34° W previo a la Expedición Técnico Científica al Polo Sur 1999-2000



Innumerables inconvenientes mecánicos comenzaron a dificultar el viaje



Un ejemplo de la gran cantidad de grietas que se encontraron a lo largo del camino



Tareas de rescate de un trineo cargado de tambores de combustible



Durante el trayecto encontramos un depósito de combustible aeronáutico, posiblemente inglés



Vehículos Sno-Cat “Quilmes” y “Patagón” durante un alto en el camino



Configuración del traslado de la carga



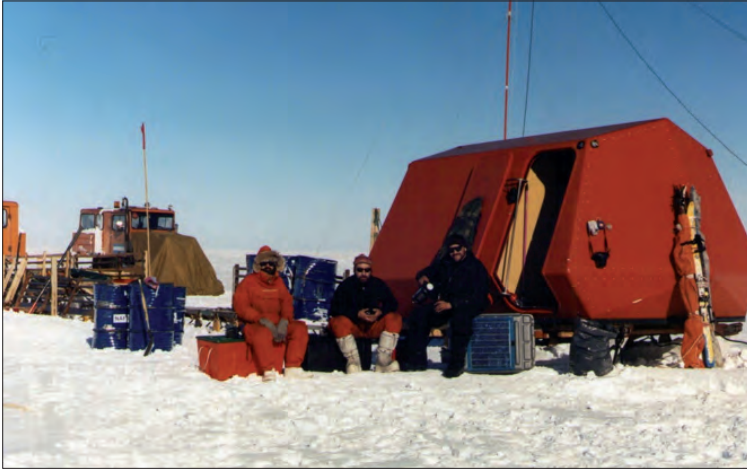
Un alto en el camino para reparar el motor del vehículo "Patagón"



Mi tarea consistió en realizar observaciones de Ozono Total, Solfotometría y reconocimiento de aves



Uno de los tantos campamentos al final de la jornada con la Luna como fondo



Día de descanso a pleno sol



2 de Noviembre de 1999: Caída del Sno-Cat "Patagón" a una grieta de 30 mts de profundidad aproximadamente



Un puente de nieve visto desde el interior de la grieta



Primeros cuidados médicos sobre un herido



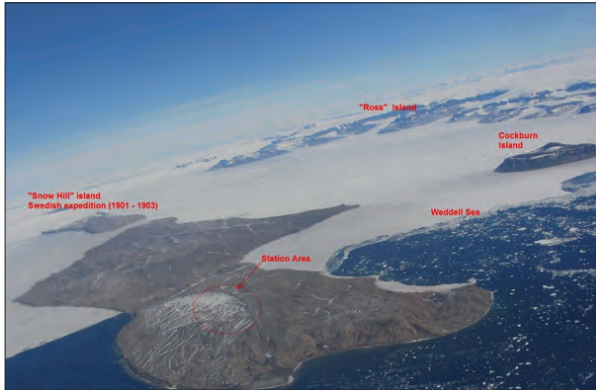
Tareas de recuperación de material, en este caso una moto de nieve



Posando sobre la grieta pero con una cuerda de seguridad.
A la derecha pueden observarse las huellas del camino de ida

3. BASE ANTARTICA MARAMBIO

- Ubicación: 64°14'S, 56°38'W.
- Mar de Weddell.
- Isla Seymour.
- Fundada el 29 de Octubre de 1969.



Ubicación geográfica de la Base Marambio



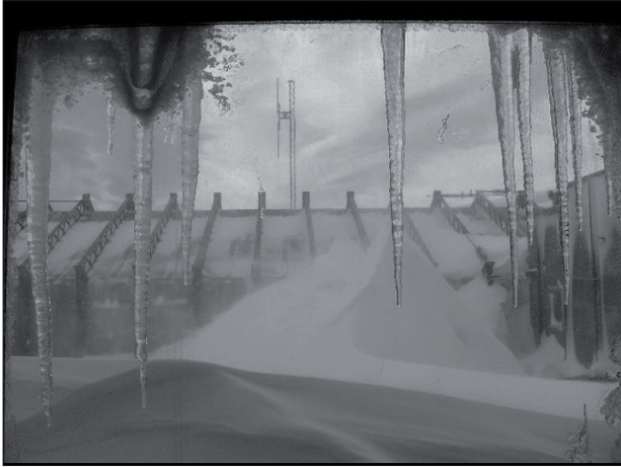
Mar de nubes avanzando sobre base



Amanece en Marambio y el cielo parece incendiarse



La nieve depositada, hace que la antena logarítmica semeje una inmensa telaraña



Hielo sobre la ventana



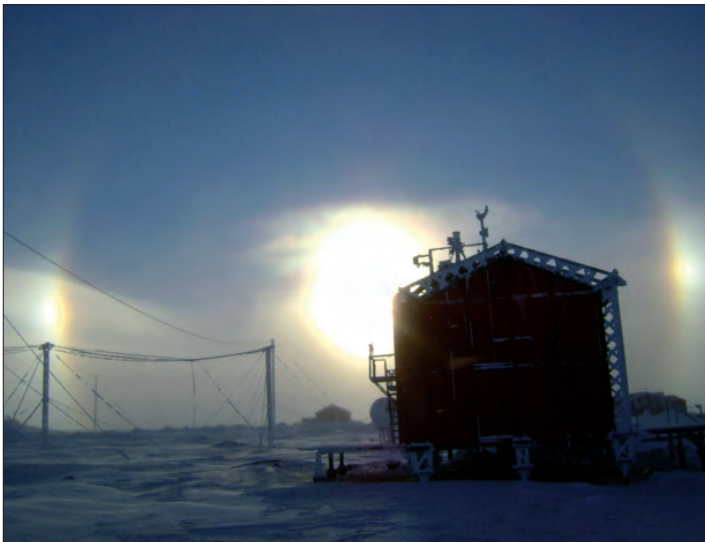
Realizando un Radiosondeo



Niebla



Pabellón Científico



Un Parhelio sobre el Pabellón Científico



Témpanos tabulares



Amanecer



Cancellada sobre un abrigo meteorológico



Experiencia "Marte Blanco"



Cabaña de la expedición Nordenskjöld (1901-1903) Isla Cerro Nevado

ESBOZANDO LA HISTORIA ANTÁRTICA LATINOAMERICANA



“Por diferentes motivos se marchan los hombres a los confines abandonados del mundo. A algunos les impele solamente el afán de aventuras, otros sienten una inmensa sed por saber, los terceros obedecen a la seductora llamada de unas voces quedas; al encanto misterioso de lo desconocido que les aleja de los senderos rutinarios de la vida cotidiana”.

ERNEST SHACKLETON



¡Gracias por su atención!

Daniel Agüero