

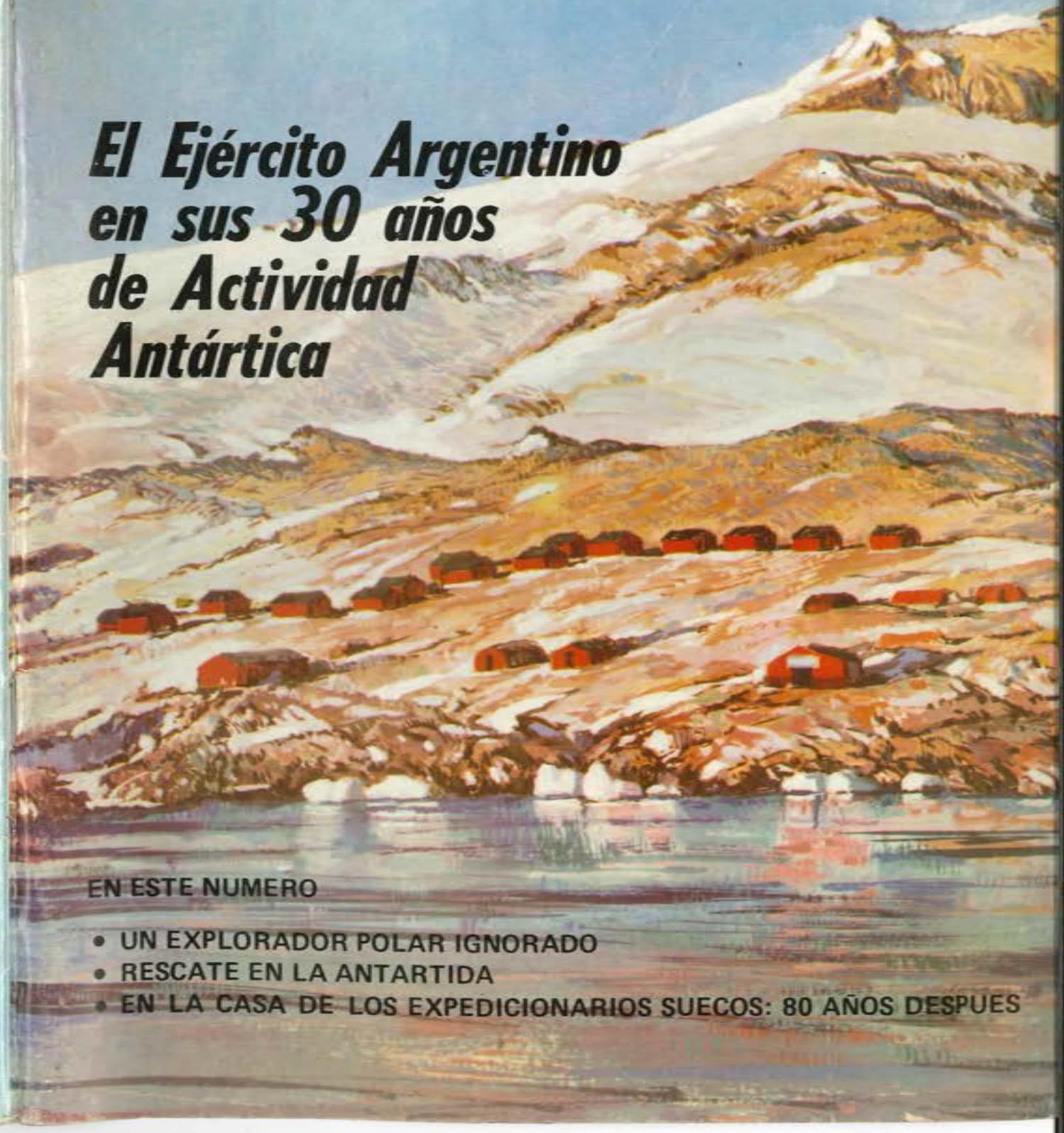


Estación Científica Almirante Brown,
en Puerto Paraíso (Península Antártica)

ANTARTIDA

BUENOS AIRES · MAYO DE 1982 · Nº 12 · \$15.000,- ISSN 0302 - 5691

El Ejército Argentino en sus 30 años de Actividad Antártica



EN ESTE NUMERO

- UN EXPLORADOR POLAR IGNORADO
- RESCATE EN LA ANTARTIDA
- EN LA CASA DE LOS EXPEDICIONARIOS SUECOS: 80 AÑOS DESPUES



ANTARTIDA

ORGANO DE DIFUSION DE LA
DIRECCION NACIONAL
DEL ANTARTICO

Cerrito 1248 -Buenos Aires-
Tel. 44-3283/6313/0072/2086

DIRECTOR NACIONAL: General
de Brigada (R) Andrés Aníbal Ferrero
Director del Instituto Antártico
Argentino: Capitán de Navío (R)
Roberto M. Martínez Abal

Jefe del Departamento Secretaría:
Teniente Coronel (R) Luis Roberto
Fontana

Coordinación y arte: Carlos J. Abregú
Redacción: Juan del Río
Fotografías: José Basbous - Marta
Cardinali
Tipografía: Iris Kowal de Conde
Armado: Haydée G. de Fraga - Roberto
A. Pasquariello

Impresión: Medardo A. Pereyra -
Mario Moncá Rodríguez - José L.
Fornaro - Marcos Blanco

Dibujo: Eduardo Telli - Eduardo
Guzmán - Héctor D. Vecchio

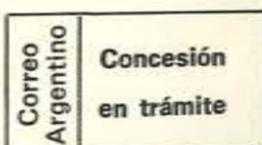
Colaboraron en este número: Oscar A. Campos Pardo- Ricardo Capdevila - Mauro Comerci -
Salvador Alaimo - Enrique J. Pierrou - Ricardo Romero - Juan C. Salvia - Roberto M.
Amuchástegui

ANTARTIDA N°12 - mayo de 1982 - ISSN 0302-5691
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N°14801
Impreso en los talleres de la D.N.A.

Distribuidora Lasalvia
Entre Ríos 274, 4°C - Tel. 46-4290 Buenos Aires

EN ESTE NUMERO

Mensaje del Director Nacional del Antártico / General de Brigada (R) Don Andrés Aníbal Ferrero	2
Antártida, región fría de política encendida, casi caliente / Oscar Campos Pardo	4
La increíble aventura de Shackleton / (segunda y última parte)	8
La solidaridad Argentina se extiende sin límites de distancia / Ricardo Romero	16
El Ejército Argentino en sus treinta años de activi- dad antártica	20
Rescate en la Antártida / Santiago Comerci	35
Tres episodios médicos en la campaña antár- tica 1948-1949 / Roberto M. Amuchástegui	36
Geopolítica de los vuelos transpolares / Salvador Alaimo	40
Rescate arqueológico / Santiago M. Comerci	49
Héroes anónimos	52
Homenaje a César Lisignoli	60
1947: A pesar del frío que congela el cemento...	62
El primer vuelo directo entre la Antártida y la ciudad de Buenos Aires lo realizó un avión de la Armada / Enrique J. Pierrou	63



MENSAJE DEL DIRECTOR NACIONAL DEL ANTARTICO General de Brigada (R) D. ANDRES ANIBAL FERRERO

Como Director Nacional del Antártico,
deseo hacer llegar a todos los hombres
e instituciones que, de una u otra
manera, tienen que participar en
la problemática antártica, mi sa-
ludo, mi reconocimiento y el deseo de
que todos los objetivos fijados en be-
neficio de los derechos soberanos antár-
ticos irrenunciables, se materialicen
para el bienestar de la Nación y bien
de la República.

Debemos tener presente que el futuro,
en todos los aspectos y, fundamen-
talmente, en el de la Antártida,
nos permite visualizar un panorama
maris y diverso, no exento de
fantasmas y terrores, peligros que
han sido creados por falta de vi-
sión prospectiva al tratar de pro-
quear únicamente en forma indi-
vidual, buscando efectos de impacto,

sin darnos cuenta que su real repercusión a largo plazo, es negativa. Todos podemos hacer algo para influir en la configuración futura.

No debemos olvidar nunca que el tiempo transita a velocidades vertiginosas y que, la velocidad con que el futuro pasa a ser presente y éste se transforma en pasado, exige una preparación y actualización permanentes.

Es, a partir del conocimiento simultáneo de los factores históricos y contemporáneos que podremos estar en condiciones de comprender y asumir en plenitud la realidad antártica presente, consecuencia de un proceso político-jurídico ya transcurrido que no debe desconocerse, pues en el pasado

avanzan las variables y la compleja problemática antártica, que tanto nos preocupa a los argentinos en la hora actual.

En la región antártica continental y en sus mares adyacentes, existe un espacio político, geográfico, geopolítico y estratégico que nos corresponde y que debemos ocupar junto a las grandes potencias para desarrollar una acción estratégica en procura de resultados trascendentes; en nuestro caso, es en función de la legítima voluntad política que nos anima histórica y tradicionalmente.

Pido que la Triguera de los Nieves nos proteja permanentemente con su manto y nos guíe con la luz que emana de su pureza.

Gral de Brig. (R) ANDRÉS ANIBAL FERRERO
Director Nacional del Antártico

ANTARTIDA

REGION FRIA DE POLITICA ENCENDIDA,
CASI CANDENTE...

I - INTRODUCCION

¡Qué cerca de nuestro suelo americano argentino se extiende este otro mundo!.. El del mayor frío y el de la más silenciosa política: la ANTARTIDA! Vista desde el Polo Sur, es un extenso... blanco... aparentemente interminable "plateau", que rodea los sentidos del viajero... del investigador científico o del turista, durante ese prolongado día polar de 6 meses de duración.

Allí la ciencia es un pretexto... podríamos decir que es una cuestión de prestigio internacional... puesto que ningún país que ha puesto el pie en la Antártida parece dispuesto a renunciar a ella; por ende, el asunto es de naturaleza política.

El continente ignorado por siglos, se ha convertido durante los últimos 5 lustros en un laboratorio de investigación para la ciencia y la técnica, único por ser natural, único por su inhabitabilidad. A consecuencia de tales ensayos el Continente Antártico aparece como una nueva esperanza ante una humanidad que se sumerge, progresivamente, en una crítica cordada de fuentes energéticas y transita por décadas de hambre.

De repente, adquiere interés económico todo el Océano Antártico por cuanto allí se ubican y dimensionan fuentes de alimentos (el krill, muy rico en proteínas) y yacimientos de hidrocarburos en las plataformas continentales correspondientes a tres mares: el Bellingshausen, el Weddell y el Ross. También, mientras tanto, países que carecen de agua potable vuelven sus ojos hacia este reservorio de agua dulce, el mayor del planeta. Las organizaciones turísticas procuran incorporar la ANTARTIDA al mundo de atracciones vacacionales tradicional...cuyo valor como novedad se va angostando...mientras el continente meridional ofrece incalculables misterios seductores con apariencias de frío paisaje lunar.

La toma de conciencia de la existencia de esta suma de valores económicos potenciales existentes en el Continente Polar ha elevado el valor estratégico de la región; también esta región es exclusiva por otro motivo, puesto que desde el punto de vista de los fenómenos meteorológicos es la que origina y soporta los más violentos e inesperados cambios climáticos a la par de los procesos más imponentes registrados de este tipo, cuyos efectos, en el Polo Sur, se agigantan durante la noche polar que con su oscuro manto se extiende por otros 6 meses. Este sigue siendo un marco que desafía al hombre.

por OSCAR A. CAMPOS PARDO

Pero volvamos a las razones políticas que movilizan a las potencias antárticas: en 1959 el gran éxito de la diplomacia norteamericana permite que Rusia se comprometa, firmando el Tratado Antártico convirtiendo a la región en un "templo de paz" a perpetuidad, donde se ha ensayado con rotundo beneficio un experimento político de cooperación internacional exclusivo, único y ejemplar.

Sin embargo, subyace el problema más grave: el de los derechos patrimoniales de varios estados que han efectuado reclamos con anterioridad a 1959: Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y Reino Unido; al firmar el Tratado Antártico, tanto EE.UU. como la URSS, que dejaron expresa "reserva de sus derechos" (¿territorialistas?), junto con Bélgica, Japón, Polonia, la República Federal de Alemania y Sud Africa no reconocen los derechos reclamados por los restantes miembros de este club singular que es el origen del panantartismo.

Ahora, junto con la iniciación de la década de los 80 se penetra por la vía política más delicada, en medio de un equilibrio inestable que se ha mantenido como paradigma de prudencia, de diálogo moderado, de creativas negociaciones en procura de soluciones consensadas para atender sucesivas cuestiones vinculadas con el destino futuro de la ANTARTIDA.

II - PRESIONES INTERESADAS Y RAZONES DE URGENCIA

Los países con territorios antárticos incorporados a su tradición, a su geografía y a su historia nacional han sido quienes mayores concesiones efectivas han debido otorgar, adaptándose a la evolución de la cambiante situación internacional antártica; sin renunciar a sus derechos no ceder un ápice de su patrimonio territorial, no pueden permanecer inmóviles ni silenciosos frente al avance de los intereses en juego, que amenazan perjuicios.

Las empresas multinacionales con sede en grandes potencias de occidente del hemisferio norte, pretenden extender sus operaciones de producción petrolera o minera (en cuanto a minerales críticos o estratégicos) al continente blanco, carente ya de población autóctona, ya de estable radicación, a falta de fuentes de trabajo atractivas y ante la im-



La reunión de los países miembros del Tratado Antártico que se celebró en Buenos Aires en 1981

posibilidad de lograr el autoabastecimiento local por las trabas que impone el Tratado Antártico (recordemos que en el N. de Siberia, en las costas de los mares de Barents, Kara, Laptev o Siberiano del E., desde Murmansk al este y Chukotky al oeste, durante la época estival, por procesos hidropónicos, se logran cosechas vegetales significativas para atender a la alimentación de los habitantes de esas tierras generalmente del tipo "permafrost").

¿Hasta cuándo habrá de protegerse la escasa flora y la frágil fauna antártica libres de contaminación alguna, desaprovechándose una potencial fuente de alimentos que podrían ser cultivados en el verano antártico por tales procedimientos ya conocidos por sus eficaces resultados productivos?

¿Hasta cuándo habrá de postergarse los reconocimientos legales, por parte de la Comunidad Internacional, de los legítimos derechos que tienen sobre sus respectivos territorios antárticos las potencias antárticas territorialistas?

¿Hasta cuándo habrá de prorrogarse esta situación injusta del avasallamiento del patrimonio territorial desde dentro y desde fuera del Tratado Antártico?

¿Llegará algún día en el cual el derecho internacional habrá de compensar ese silencio culposamente que encubre la cuestión, normando en la materia y dando a cada uno lo que legítimamente le pertenece?

Es de esperar que la humanidad avance en su madurez política al grado requerido para atender tan tremendas injusticias y se encuentre en condiciones de resolverlas con ecuanimidad y equidad, para beneficio de todos aquellos que no han reparado en sacrificios aferrándose a ese suelo encubierto por un grueso manto de hielo y nieve, que esconde, en sus entrañas, incalculables recursos na-

turales, invaluable materias primas...cuya explotación económica es privativo derecho -inalienable- de los pocos estados que, territorialmente, son soberanos en esas heladas tierras y aguas de la ANTARTIDA.

Hasta tanto llegue ese momento, habrán de continuar teniendo vigencia las dudas, las indecisiones, la irresolución y la inseguridad de una política que no procura definir con claridad un ordenamiento jurídico que impere sobre esa extensa región blanca del planeta; tal incomprensible postergación de la justicia internacional es inconciliable y antagónica con el espíritu de la Carta de las Naciones Unidas.

III - DE LAS REUNIONES DEL TRATADO ANTARTICO (BUENOS AIRES, FEB/MAR 81)

Es en este marco manifiestamente abstruso, donde los entendimientos que se logran a través de las periódicas negociaciones versan sobre cuestiones de poca trascendencia y se avanza por un frágil camino hacia cuestiones sustantivas, tuvieron lugar en Buenos Aires los siguientes encuentros:

1- Del 23-FEB al 2-MAR-1981: La Reunión Preparatoria para la XIa. Reunión Consultiva. Durante sus deliberaciones se estudió el contenido de un Temario Tentativo para ser propuesto ante la XIa. Reunión Consultiva. Esta consideración anticipada de los asuntos que serán objeto de tratativas, deliberaciones y debates durante el desarrollo de las consultas formales entre el 23-JUN y el 7-JUL próximos, permite a los gobiernos de cada Parte Consultiva estudiar antecedentes, convocar a expertos e integrar su delegación con equipos de trabajo familiarizados con la posición que habrá de sustentar la Delegación de su país en las negociaciones formales.

2- El día 3-MAR-1981: La IIIa. Reunión Consultiva Especial que trató la solicitud de la República Federal de Alemania para acceder al Status Consultivo, siendo unánime la evaluación de los méritos por lo que Alemania Occidental pasó a ser el Miembro Consultivo N° 14 y participará en calidad de tal en la XIa. Reunión Consultiva del Tratado Antártico, (en Buenos Aires).

IV - DE LOS RECURSOS MINEROS ANTARTICOS

Es evidente e indiscutible que el tema sobre el cual se centra la atención del Club Antártico, está caratulado con el nombre de la Cuestión de la Exploración y Explotación de los Recursos Mineros Antárticos.

Es el asunto más trascendente pero, también, el más delicado por cuanto los recursos no renovables son parte indivisa del patrimonio de un territorio. Si la extracción minera tiene lugar, ello indica que el valor patrimonial de ese suelo disminuye. Consumidos los yacimientos, exterminadas las reservas mineras o de hidrocarburos la región se habrá de convertir en un todo infecundo y estéril, desde este punto de vista económico.

Por lo tanto en esta etapa de contactos preliminares sobre el asunto tan delicado, los estados territorialistas se ven inducidos a expresar sus claros puntos de vista y los fundamentos de impugnar toda negociación que no acepte -como punto de partida- la situación de los reclamos territoriales anteriores a 1959 y congelados por imperio del Artículo IV del Tratado Antártico.

Parecía impropio y prematuro hablar en profundidad de esta cuestión económica, sin resolverse -en primer término- lo sustantivo, es decir, lo esencial y específicamente político: el problema de reconocer a quiénes pertenecen legal y legítimamente estas tierras y cuáles habrán de ser los estados costeros con jurisdicciones sobre el mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva en el Continente Antártico.

Existía en el Club la convicción de avanzar en tan escabroso entrevero procurando fortalecer al TRATADO ANTARTICO, complementándolo con un futuro instrumento político que tenga el poder de regular la operatoria de un sistema por consenso a convenir, de modo que persista la rectitud de las relaciones dentro del panantartismo, sustentándolo en acuerdos justos y ecuanimes, que no desgasten el frágil equilibrio que ha sabido mantenerse por más de 20 años desde aquel lejano 23 de junio de 1961, fecha en la cual entró en pleno vigor este Tratado Antártico, cabalmente regional, de respeto y observancia ejemplar.

V - DE LA XIa. REUNION CONSULTIVA DEL TRATADO ANTARTICO (EN BUENOS AIRES, 23 de JUNIO al 7 de JULIO DE 1981)

Se inauguró la Reunión en coincidencia con la conmemoración del vigésimo aniversario de la vigencia del Tratado arriba señalado, en un clima excitante y cauteloso por la trascendencia de los temas motivos de las negociaciones a desarrollar en

el marco solemne de las salas "A", "C" y "D" del Centro Cultural GENERAL SAN MARTIN.

El extenso temario dio origen a febriles reuniones informales a través de las cuales se pudo verificar, una vez más, las virtudes excelentes de la búsqueda de acuerdos por consenso. Cabe señalar que el magro número de recomendaciones que fueron acordadas (tres en total), no refleja la profundidad de los análisis, ni la extraordinaria actividad desplegada por todas las delegaciones.

Recordemos el número de recomendaciones aprobadas en las Reuniones Consultivas anteriores: en la Ia. (1961): 16; en la IIa. (1962): 10; en la IIIa. (1964): 11; en la IVa. (1966): 28; en la Va. (1968): 9; en la VIa. (1970): 15; en la VIIa. (1972): 9; en la VIIIa. (1975): 14; en la IXa. (1977): 6; y en la Xa. (1979): 9. Como podemos apreciar, comparativamente por la naturaleza de las cuestiones tratadas, fue más delicado el logro de los apertecidos consensos; ello, sin embargo, da mayor valor al contenido de las tres recomendaciones adoptadas, una, en especial, por cuanto motivó concentrada atención para elaborarse una formulación que determinase las bases y los procedimientos para continuar avanzando en la consideración de un posible régimen sobre la cuestión de la exploración y explotación de los recursos mineros antárticos; se concretaron coincidencias esenciales.

Se ha tenido en cuenta de manera satisfactoria la responsabilidad que las partes consultivas asumen entre sí y ante la comunidad internacional, en cuanto al derecho y a las obligaciones que les asiste para encaminarse políticamente hacia el cumplimiento del Tratado Antártico en materia de recursos mineros -con resguardo del ecosistema ambiental de la región- dadas las particulares debilidades del ámbito natural de la ANTARTIDA, procurando establecer una Convención normativa al respecto.

La firma de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, en Canberra -AUSTRALIA-, el 20 de mayo de 1980, representa, ya, un anticipo propiciatorio y un precedente feliz. En efecto, esta Convención testimonia el primer consenso entre las partes consultivas para el ordenamiento de actividades económicas en la ANTARTIDA, constituyendo un galardón que fortalece el Tratado Antártico complementándolo en asuntos no previstos en su texto.

Muchos otorgan significativa importancia al hecho de adentrarse en la consideración preponderante de este asunto tan vinculado con la evolución de la crisis energética desatada contra Occidente durante la década de los años 70. Mientras tanto, las conversaciones multilaterales emprendidas tras la creativa y esperanzada ilusión de llegar a adoptar un régimen basado en el equilibrio del juego de intereses y en el reconocimiento del privilegio cierto y justo que merecen los países TERRITORIALISTAS, son ya una realidad.

Ha sido un hecho auspicioso el acuerdo completo demostrado por los estados territorialistas, acuerdo que a fuer de espontáneo, merece ser destacado con objetividad y optimismo. El camino a recorrer se presenta erizado de dificultades, ambiguo, equívoco y oscuro, por no decir quizás... "sospechoso". Pero, ante la confianza que despiertan estos pasos preliminares, debemos convencer-

nos que existe una buena base inicial: la madurez y la erudición de los Gobiernos que son partes consultivas, para hallar -repito, CREATIVAMENTE- el modo práctico y hasta pragmático de resolver la cuestión.

Por tratarse de un continente contiguo a la América del Sur debemos prever que habrán de transitarse senderos francos, llanos e iluminados por la prudencia política propia de las deliberaciones diplomáticas de jerarquía. Ello implica que las tratativas se habrán de alejar de todo aquello que pueda servir, lisa y llanamente, a propósitos subalternos, propiciando desequilibrios y distorsiones que pudieran sembrar la discordia disolvente, el desacuerdo irracional o la escisión ciega, guiadas por egoísmos o inmediateces inconfesas, que podrían desvanecer la labor constructiva, paciente y admirable, perfeccionada sin descuidos ni disonancias durante los últimos cuatro lustros, lapso de vida paradigmática del Club Antártico.

Ante esta fructífera predisposición, los miembros del Club deberán propender a encontrar -frente a tantas dualidades, entre desaparejas y dispares ambiciones- una solución valiente, quizás osada, que reúna en un cuerpo legal, la determinación común de seguir adelante con este débil y sutil subsistema internacional que es el PANANTARTISMO.

Entre otros aspectos largamente debatidos, podemos destacar el impacto de las expediciones no gubernamentales a la ANTARTIDA, por cuanto, además de los daños que provocan contra el medio ambiente singular de la región tan influido por hielos y las nieves, originan perturbaciones que afectan a las investigaciones de ciencia y técnica o a los escasos medios logísticos de apoyo en casos de tener que acudir en auxilio de tales grupos cuando se enfrenten a situaciones de emergencia, muy frecuentes por los rigores climáticos tan comunes en tan altas latitudes del hemisferio sur.

Otro aspecto de sumo interés fue la consideración de la evolución de las redes de comunicaciones entre las distintas bases antárticas de los diversos países, en especial las redes meteorológicas, que proporcionan información vital a los expedicionarios. De semejante nivel de utilidad fueron los análisis sobre el progreso del TURISMO hacia la ANTARTIDA, por vía marítima o aérea, por cuanto es preocupación de todas las partes consultivas el limitar tales cruceros de modo que se lleven a cabo en un reducido número de áreas de especial interés turístico, por sus valores naturales de excepción y sin que interfieran con las actividades científicas, que deben continuar siendo el centro de gravedad de todos los esfuerzos en estas deshabitadas regiones del planeta, ante los precarios conocimientos geográficos y naturales disponibles sobre la inhóspita ANTARTIDA.

Puede apreciarse que los tres temas sobre los cuales nos hemos detenido sucintamente son, también, de cierta naturaleza económica. Los demás asuntos se relacionaron con cuestiones rutinarias que son motivo de revisión en todas las reuniones consultivas regulares, puesto que se vinculan con el pensamiento científico, rico en nuevas experiencias e incitante por las sugerencias y sugerencias que toman cuerpo para incentivar la cooperación en ciencia y técnica entre las partes consultivas.



VI - CONCLUSIONES

Doctor Oscar Campos Pardo

Regresando, ahora, al tema prioritario de la evolución preliminar de las negociaciones sobre recursos mineros antárticos, ella podría deslizarse hacia divergencias derivadas de distintas concepciones políticas, frente a variantes jurídicamente válidas, pero, carentes de un fundamento de equidad, por ende, promotoras de disensos potenciales.

¿Será posible que el afán por acelerar los negocios o extender los beneficios de varias empresas multinacionales, ansiosas por extraer petróleo antártico cuanto antes, llegue a interferir la normal marcha -por la vía diplomática vedada a éstas- de las tratativas políticas que son motivo de estos comentarios? ¿Se podrá contener la presión creciente de determinados intereses financieros que se manifiestan impacientes por acceder a nuevas fuentes energéticas periféricas?...

Resulta indudable que, en nuestro caso, por preservar nuestros principios TERRITORIALISTAS, podríamos caer en posturas que nos pondrían en condiciones de parecer "AISLACIONISTAS", sin desearlo ni buscarlo. Pero, la historia de las relaciones internacionales nos demuestra que, dentro de un mismo tipo de problema -de apariencia económica- entran en juego otros factores: expansión de influencias, hegemonías regionales, seguridad y prestigio, acceso a materias primas de alta significación estratégica, etc...

En síntesis: vale la pena recordar que los intereses económicos han sido, algunas veces móvil y otras instrumento de la política exterior de todos los estados. Esperamos con moderado optimismo que el caso del subsistema antártico -por su trascendente valor político contemporáneo- sea un modelo regulado por la búsqueda del consenso y ejemplo de la solidaridad de intereses propia de esta comunidad PANANTARTICA, fortalecida por la conciencia cooperativa convergente de cada estado miembro. Esta singular configuración política regional necesita de aquel consenso y de esta solidaridad, que deben consolidar el sistema vigente por imperio del TRATADO ANTARTICO.

Continúa en la pág. 59

LA INCREIBLE AVENTURA DE ERNEST SHACKLETON

Ernest Shackleton se había propuesto cruzar el continente antártico pasando por el Polo Sur. A bordo del "Endurance" se internó en el mar de Weddell pero el mar congelado le impidió tocar la costa. La nave fue arrastrada por los hielos a la deriva y a lo largo de varios meses se vivió la angustia de un casi seguro naufragio en medio de una región desolada que impediría la llegada de cualquier auxilio. Finalmente, el "Endurance" fue destruido por la presión y sus tripulantes debieron iniciar una de las más extrañas odiseas de nuestro tiempo. Después de unos nueve meses de vagar casi erráticamente fueron los primeros hombres en tocar tierra firme en la isla Elefante. Allí comenzó el capítulo más dramático -por lo decisivo- de esta expedición. Y este capítulo fue el viaje de Shackleton hasta las islas Georgias y el posterior y laborioso rescate.

Pisaban de nuevo tierra firme. Estaba cerrada una etapa de su peregrinación en procura de salvar la vida. Pero la pequeña playa -apenas unos ochenta metros de largo-, era un respiro insuficiente.

Se aproximaba un nuevo invierno, el hielo cerraría las aguas y el verano siguiente estaba demasiado lejos. Esperar en la isla Elefante significaba la muerte de 27 hombres.

Físicamente no estaban aptos para intentar un viaje hasta las islas Shetland del Sur y reunirse en la isla Decepción con algún ballenero retrasado. Los meses de deriva sobre el pack los habían debilitado y enfermado a todos por igual, el mismo jefe de la expedición contrajo una artritis que lo inmovilizaba con frecuencia. Los problemas sanitarios serios alcanzaban al marinero Blackborrow, con los pies gravemente congelados. lo mis-

mo que Greenstreet. Rickenson, a poco de tocar la playa había sufrido un ataque cardíaco. Hudson y Stevenson pasaron varios días casi inconscientes, además, el primero tenía en una nalga un absceso que lo inutilizaba para todo trabajo.

Unos más que otros, en la jornada final del viaje en los botes, todos habían sufrido principios de congelamiento en las manos.

Shackleton traía a la memoria de todos la página de la Biblia regalada por la reina Alejandra, la única página que salvó del abandono total de bienes en Campamento Océano, y en la cual la reina había escrito: "Que Dios os ayude a cumplir con vuestro deber y os guíe a través de todos los peligros tanto por tierra cuanto por mar".

Armaron las carpas, casi inútiles pues las telas estaban rasgadas y de-

masiado recosidas. Apenas si ofrecían alguna protección contra el viento helado y violento que barría la playa.

Carecían de todo y sentían muy agudamente la falta de tabaco. Wordie, con tenacidad escocesa había ahorrado algo de tabaco para pipa y algunos se lo cambiaban por muestras de rocas. El geólogo aceptaba el trato aunque sabía que nada de lo que se hallara en ese pedregal tenía valor científico.

No había un trozo de papel para armar un cigarrillo, las hojas del tomo de la Enciclopedia Británica habían sido fumadas y para alimentar las pipas tenían que recurrir al líquen o a la paja aislante que revestía el interior de las botas.

Al lugar en que estaban lo bautizaron cabo Wild y en él imperaba el más sombrío de los estados de ánimo.

El día 20 de abril Shackleton reunió a la gente y anunció que partiría cuanto antes a buscar ayuda a las Georgias.

Shackleton veía que "las privaciones había dejado su marca en el grupo y su salud y condiciones me causaban ansiedad". Todos aceptaron con naturalidad la idea de este viaje, tenían víveres para unas cinco semanas y los animales parecían haber desertado por completo de la zona. Para pasar el invierno tenían solo las raciones extras de tres focas cazadas a poco de llegar y otras dos pieles con su capa de grasa.

Era necesario alistar uno de los botes y sin demora alguna.

La ruta inevitable pasaba a lo largo de uno de los mares más tempestuosos del mundo y en una de las peores épocas del año. El viento predominante, del SW, era tan intenso que ninguna embarcación pequeña podía soportarlo. Para navegar quedaba una sola alternativa: recibir el viento permanentemente de popa y dirigirse al este de la isla Elefante, y en esa dirección había un único punto donde recibir ayuda, la estación ballenera de Griytviken. Y estaba a 1.600 kilómetros de distancia.

Mucho más cerca quedaban Tierra del Fuego y las islas Malvinas, pero nadie podría avanzar recibiendo el oleaje de través. Solamente la extrema gravedad de la situación justificaba intentar el viaje.

Contaban con botes que no eran aptos para la travesía, solo el "James Caird" inspiraba confianza por la solidez de su construcción que se mantenía casi intacta después de los avatares de la deriva y de la accidentada y breve navegación que les permitió llegar a la isla Elefante.

El "Caird" tenía unos seis metros de eslora y Shackleton reflexionó mucho más tarde: "Nunca se lo vio grande; ahora parecía haberse encogido de una manera misteriosa".

McCarthy, el veterano carpintero, se puso a trabajar en el bote elegido. Con sus treinta años de trabajo a bordo tenía una inestimable experiencia en trabajar en medio de las circunstancias más difíciles. Cerró la cubierta del bote con unos esquís y tendió una lona fuertemente claveteada. No tenía clavos, pero entre sus herramientas conservaba muchos tornillos del "Endurance" que había transformado en clavos con lima y mucha paciencia; algunos eran tan pequeños que, inclusive, solía reparar las botas de sus compañeros.

McCarthy solo dejó una pequeña



Tras el penoso viaje de tres días en los botes, los naufragos toman en la isla Elefante su primera bebida caliente

apertura cuadrangular para que se asomara el timonel, que iba a estar al alcance del frío, la espuma del mar y el viento. Ese puesto sería el más difícil de cubrir en el viaje hacia las Georgias.

El "Caird" tenía un pequeño mástil al que se sumó luego el del "Stamcomb Wills". Cuando se acercaba el fin de los preparativos ya estaba designado el grupo de hombres que acompañaría a Shackleton: Worsley, Crean, McNeish, el mismo McCarthy y Vincent.

Se trató de una elección clave. Unos habían sido designados por su capacidad marinera o humana. Otros, porque estaban atravesando cierta situación psicológica que hacía desaconsejable su permanencia en el grupo que permanecería a la espera en la isla...

Para que el "Caird" resistiera mejor los golpes de mar se cubrió su fondo con pesadas piedras -en ese momento no repararon en que eran demasiado angulosas-, a manera de lastre y se cargaron las provisiones. Tenían cajas de nueces, galletas, azúcar, carne, 36 galones de agua dulce. Acomodaron sobre las piedras las bolsas de dormir y, principalmente, dos calentadores primus destinados a ser elementos fundamentales de este viaje.

Además, Worsley embarcó su sextante, varias cartas de navegación, sus binoculares, una brújula, un barómetro y el único y valioso reloj de los expedicionarios. En el "Enduran-

ce" hubo 24 cronómetros que no pudieron ser rescatados cuando el naufragio.

Mientras tanto, el océano mostraba su habitual cara invernal. Cada día era más desoladora la impresión de la pequeña playa y sus ansiosos moradores.

Por último, Shackleton redactó su testamento antes de partir. El día 24 de abril el bote fue echado al agua, el mar se cerraba cada día más y no cabían más demoras.

Se izaron las dos velas y el "Caird" inició su camino bajo la mirada de hombres que hasta ese momento tenían la mayor confianza en su jefe, una confianza absoluta y algo desconcertante en esos momentos, explicable solo si se piensa que era una forma de negar que estaban perdidos, que en definitiva no tenían escapatoria.

Pero aún más extraña fue la confianza de los seis navegantes. Jamás dudaron que lograrían auxilio.

Solo en una oportunidad Shackleton habló a solas con Worsley y le preguntó si en verdad estaba al alcance de ellos tocar las Georgias.

Porque todos tenían tras de sí diecisiete meses de incertidumbre y de cruentos trabajos para sobrevivir. Además, Shackleton, que había demostrado no temer a los hielos o a la tierra, en realidad guardaba cierto recelo respecto del mar antártico, estaba impresionado por algunas muestras



Photograph by P. Harv

Todos a salvo. Los botes descansan en la costa de la isla Elefante

del furor brutal que recibió de este océano, sabía de la violencia de los ciclones invernales, del frío y de la niebla.

Pero de todos modos ya estaban en altamar y de ellos dependía la vida de 22 hombres. Como esperaron, la guardia del timón era insufrible. En ese puesto estaban permanentemente mojados por las olas que alcanzaban al bote por la popa; por otra parte, bajo la improvisada cubierta de lona tampoco se podía estar seco, el agua se filtraba lentamente por los paños desgastados y ellos trataban, tal como relataron más tarde, de no estar demasiado mojados, de mantenerse solo húmedos.

Asimismo, la tablazón del bote dejaba filtrar bastante agua y el timonel completaba las tareas de su guardia achicando agua constantemente mientras los demás se refugiaban bajo la lona y disfrutaban del escaso calor que les daba uno de los primus, encendido permanentemente.

Todos le debieron la vida al modesto calentador, sin él el frío los hubiera matado.

Viajaban a la vela por un área de baja presión alrededor de los 67° de latitud Sur en la que son comunes los vientos de 320 kilómetros por hora y el bote se sacudía de manera increíble. Trataban de dormir sobre

las piedras cargadas como lastre y en medio de ese salvaje zarandeo descubrieron que las rocas tenían filos y puntas. Pronto todos estuvieron lastimados en ese agitado cuchitril que animaba la pobre llama del calentador.

Y todo ello en medio de las diversas alarmas del hombre a cargo del timón, que el viento giraba a otro cuadrante, que el mar los desviaba del rumbo, que el nivel del agua subía entre las piedras del fondo, etcétera. Pronto descubrieron que las tablas de navegación estaban arruinadas por el agua y que la consulta de las endebles páginas exigía el mayor cuidado. El libro estaba hecho una calamidad y cada una de las cifras de sus largas columnas de números estaba tan vinculada al destino de todos que se lo trataba como a un objeto sagrado.

Era muy difícil hacer una determinación de la posición. Worsley era sujetado por dos hombres mientras trataba de tomar la altura del sol o de alguna estrella, y el violento sacudirse del "Caird" hacía casi imposible cumplir con una operación que requiere cierta estabilidad y comodidad física. Asimismo, la consulta de la brújula en horas de la noche demandaba consumir fósforos que atesoraban preciosamente, lo mismo que las dos únicas velas de cera que poseían y que no fueron encendidas

en todo el viaje hasta las Georgias del Sur.

El sencillo aparejo del "James Caird" pronto estuvo cubierto de hielo que se espesaba diariamente agregando al bote una importante sobrecarga que los iba hundiendo lentamente y en un momento dado estuvo a punto de causar su naufragio.

En esa inmensidad gris y helada solo tuvieron por compañía a un solitario miembro del mundo exterior, un albatros siguió el viaje durante horas y horas con su mirada curiosa e impenetrable.

A la semana de partir de la isla Elefante Shackleton vivía torturado por la ciática, todos tenían heridas por congelación, estaban sucios y malolientes, bebían ya agua contaminada y sucia, especialmente porque estaba llena de pelos desprendidos de las pieles de reno de los abrigo. Los pelos y más tarde, la sal, invadieron las barricas de manera inexplicable.

Pero daban por hecho que verían tierra en el curso de la semana siguiente, aunque Worsley nunca estuvo seguro de las determinaciones de la posición del bote que él mismo realizaba en tan difíciles circunstancias.

El temor real, que nadie manifestaba, era el de alguna tormenta que los

apartara del rumbo de forma irreparable, o de la niebla que los dejaría pasar de largo sin advertir a lo lejos la meta buscada.

Con ese régimen de vientos, equivocarse y seguir de largo era el fin de todos. El "Caird" no podía virar y navegar contra el mar, y más allá de las Georgias solo había un mar vacío que se extendía seis mil kilómetros hasta África del Sur- y ellos sabían que no llegarían vivos.

LA ESPERA EN LA ISLA ELEFANTE

Los 22 hombres que permanecieron en la isla transformaron rápidamente los botes en aceptables refugios, aunque no enteramente a prueba del viento y la nieve.

En los momentos apacibles, relató Macklin más tarde, "los hombres se reunían en pequeños grupos y maldicían su suerte, pero no a gritos, sino con una fuerza contenida que revelaba hasta qué punto estaban cansados y asustados".

Ocupados en abrigarse, en mantener fuegos prendidos para cocinar o defenderse del frío, solo se abstraían para especular sobre la fecha en que serían rescatados. Los más optimistas suponían que Shackleton tardaría unos quince días en llegar a las Georgias y regresar con ayuda.

En esto todos eran optimistas, por lo menos exteriormente. Cualquiera podía ver que el invierno llegaba y los hielos se acumulaban espesándose alrededor de la isla cerrando el acceso para cualquier buque de rescate. Se trabajaba y se vivía mirando de reojo el estado del mar.

Tenían algunos problemas, infecciones menores, una primitiva e inevitable extracción de muelas, Rickenson que se reponía lentamente de su ataque cardíaco. En cuanto a Greenstreet, primer oficial del "Endurance", permanecía inmóvil en su bolsa de dormir con los pies semicongelados.

Hudson se curaba de sus dedos congelados, el gran absceso de su nalga le molestaba mucho, lo bastante como para justificar su silencio constante y su autoconfinamiento bajo los botes. No hablaba con nadie.

Blackboro, en cambio, presentaba en los dedos de uno de sus pies el principio de gangrena característico del fuerte congelamiento sufrido. El

Un bote volcado será transformado rápidamente en una cómoda y abrigada cabaña

médico McIlroy estaba preparado para la amputación, solo se aguardaba que la gangrena fuera seca y entonces cortar los dedos inútiles.

La operación se haría bajo uno de los botes, en medio de la suciedad, del mal olor y la miseria de lo que quedaba de la Expedición Imperial Transantártica.

A fines de mayo la isla yacía bajo una gruesa capa de nieve, el mar estaba cubierto de témpanos y el frío se hacía intolerable. Ya era imposible que el salvamento se cumpliera antes del invierno.

Con disimulo o sin él todos escrutaban el mar helado buscando un mástil lejano, el humo de una chimenea. Orde-Lees nos relata que nadie mencionaba la posibilidad de que el "Caird" no llegara a las Georgias y que estaba tácitamente prohibido preguntar por la suerte de Shackleton, especular por qué no regresaba para salvarlos. Más que nunca estaban atados a un lazo irrompible que unió a la gente con su jefe de una manera pocas veces vista.

"Es evidente que nadie se atreve a decir lo que piensa", termina Orde-Lees.

Pero, con el correr del tiempo no solo los ánimos decaían, las condiciones de vida empeoraban hasta límites insostenibles. "Todos pasamos el tiempo dentro de nuestras podridas bolsas de dormir, respirando humo de la grasa y de las pipas, así son nuestros asquerosos días", dijo después uno de los naufragos.



El blanco invierno en medio de la hostilidad de la isla Elefante los invitaba a creer en la muerte de Shackleton y algunos analizaban la posibilidad de que en caso de que vivieran, viajar hasta la isla Decepción a bordo del "Stancob Wills". Además, escaseaba la carne y también el combustible, pero nadie parecía preocuparse mucho, la soledad y el frío anestesiaban cuerpos y almas.

Así llegaron a mediados de agosto con la isla cercada por el hielo y alguno escribió en su diario: "Es inútil que nos engañemos más tiempo".

Estaban físicamente agotados, el "Wills" deteriorado y sin velas, no podría llevarlos a ninguna parte. Las cosas se ponían duras de verdad.

LA LLEGADA A LAS GEORGIAS

A lo largo del viaje Shackleton y sus compañeros pensaron avistar las Georgias y rodear la isla a bordo del "Caird" hasta entrar en bahía Stromness, donde estaba la factoría ballenera, pero la falta de agua los obligaba ahora a tocar tierra cuanto antes.

Navegaban pasando de un banco de niebla a otro. Durante dos días y dos noches no habían visto el sol y tampoco estrella alguna y, según los últimos cálculos se estaban acercando a la meta.

Se dirigían en procura de la costa oeste de la isla y en todo ese litoral no había un faro, ni una baliza o

una población. El bote continuaba moviéndose mucho y aunque el cielo se despejara sería imposible utilizar el sextante. Aunque las Georgias tienen picos de casi tres mil metros de altura no podían ver nada en esos días neblinosos hasta que una mañana aparecieron algas flotando en el agua y más tarde algunos pájaros surcaron el aire. Eran aves del mar, grandes voladoras, es cierto, pero en este caso indicaban ciertamente que la costa estaba cerca.

Así fue, poco más tarde, gracias a un momento en que se abrió el velo de niebla, McCarthy prorrumió en gritos. A unas diez millas se alzaba una montaña blanqueada por la nieve.

Con emoción inculcable Shackleton exclamó: "Vencimos".

Worsley echó mano a las cartas y a su derrotero, en poco tiempo pudo afirmar con certeza que estaban a la vista del cabo Demidov, su trabajo de navegante había sido exacto.

Aún faltaba desembarcar a pesar de las rompientes, del mar furioso que golpeaba la base de los altos acantilados desiertos que desde lejos anunciaba su voluntad de no dejar llegar a los audaces marinos, a los increíblemente afortunados que completaban un viaje que fue, por encima de todo, un desesperado lanzarse entre la oscuridad, el frío y las tormentas que son todo lo que hay entre la isla Elefante y las Georgias.

Fue el único viaje de su clase del que se tengan noticias y tal vez nadie lo repita jamás.

Ya sobre la tarde enfrentaban un fuerte oleaje y oían a lo lejos el trueno de las rompientes, debieron alejarse para pasar la noche lejos de las rocas y al amanecer intentar la aproximación a alguna playa. Durante la oscuridad estuvieron a merced de un vendaval, por primera vez ni siquiera pudieron comer.

El viento los arrimó de nuevo a las rompientes y les era imposible intentar un giro del rumbo y alejarse, hacía 17 meses que viajaban por la Antártida y ahora parecía que la isla no quería recibirlos. Pero, después de arrastrarlos a lo largo de la costa, el viento cesó y les dio oportunidad de desembarcar cuando la sed era un tormento que los hubiera matado de prolongarse un día más.

Por último, en una maniobra algo desesperada, lograron que el "Caird" se acercara a una pequeña playa rocosa, y allí sintieron el leve sacudón de la quilla asentándose en tierra firme, era el 10 de mayo de año 1916, a



Diseño para material supplied by the Royal Polar

522 días de iniciada la expedición.

El capitán Cook tocó la isla en 1775 -en el viaje del "Resolution"- y justificó así la desoladora impresión que causa la isla vista desde el mar: "Su aspecto era horrible y salvaje. Montañas sembradas por todas partes levantaban sus cumbres hasta las nubes que cubrían la isla. No se veía un solo árbol, un arbusto o un pasto con el cual se pudiera hacer un escarbadiantes", dijo en el diario del viaje.

EL CRUCE DE LA ISLA

Estaban tan extenuados que les fue difícil dejar el bote en seco, a pesar de que habían retirado la carga de piedras y las pocas provisiones que quedaban. El crepúsculo cayó rápidamente y con el bote en lugar relativamente seguro buscaron un hueco al pie del acantilado para pasar la noche.

Una noche llena de cavilaciones y proyectos.

Era imposible costear la isla en bote hasta bahía Stromness, el "Caird" era una verdadera ruina. El cruce de la Georgia parecía imposible. Hacía setenta y cinco años que la isla estaba habitada pero nadie la había recorrido, su montañoso interior seguía inexplorado y su sola contemplación desde lejos aseguraba que no era transitable tal acumulación de montañas y glaciares.

Las Georgias a la vista. Reconstrucción artística según fotografías de los navegantes

Shackleton tuvo que optar otra vez, estaban cerca de la salvación pero las opciones eran peligrosas, todo parecía un juego de azar mortal como había sido la expedición desde el lejano día en que el "Endurance" no pudo zafarse del abrazo del pack.

Así fue que Shackleton se jugó una vez más. Tres de los seis hombres que llegaron en el "Caird" debían cruzar la isla a pie. Uno de ellos sería el jefe de la expedición, por supuesto, los otros dos serían Crean y Worsley.

Se trataba de un viaje de solo 46 kilómetros en línea recta.

Desde el principio convienen en que no se puede penetrar en el interior desde la caleta en que hallaron abrigo, deben buscar un punto de la costa más accesible y de acuerdo con las cartas retroceden hasta la bahía del Rey Haakon, unas seis millas al sur. Entonces comieron algunos huevos y pichones de albatros capturados con gran dificultad y luego durmieron durante dos días sin interrupción. Como sus compañeros de la isla Elefante, dormían bajo la protección del bote dado vuelta.

Cuatro días después de llegar, el 14, terminan sus nerviosos preparativos, renuncian a más cosas para estar listos a partir con un mínimo de impedimento. Una liviana carga de galletas, harina para tres días, también llevan el primus, una cuerda de quince metros de largo sobreviviente

del naufragio, una azuela de carpintero a modo de pico de hielo y nada más.

Ni siquiera llevarían las bolsas de dormir, ni un paño de lona para abrigarse del viento. Así, con tan poco, se lanzaban a cruzar las Georgias en pleno invierno antártico.

Después de demorarse por diversos problemas salen el 19 de mayo de 1916 iniciando otro de los increíbles capítulos de lo que una vez fue la Expedición Imperial.

LA MARCHA HASTA BAHIA STROMNESS

El viaje comenzó poco después de las tres de la madrugada. Caminaban sobre una cuesta ascendente cubierta de nieve blanda. Pocas horas más tarde la fatiga se presentó de nuevo y, con las primeras señales inequívocas del hombre previamente extenuado por meses de penurias, se vieron envueltos en una niebla que ocultaba todo lo que los rodeaba.

Solo veían el piso de nieve sobre el cual andaban hasta que confirmaron que la pendiente se estaba transformando en una planicie. Cuando a la mañana la niebla se disipó vieron que a su frente se extendía un vasto lago helado y entre ellos y el lago una lisa superficie de hielo prometía una marcha fácil. Pero no fue así, el hielo estaba surcado por grietas anchas y profundas. Sin duda aquello era un glaciar y los glaciares antárticos desembocan en el mar... Ese lago amplio que llegaba al horizonte debía ser el mar, estaban

en bahía Posesión. Mal orientados se dirigían demasiado al norte de su objetivo y llegarían a una costa donde los glaciares caen a pico sobre el mar.

Debían retroceder y perder horas cuando hasta los minutos eran importantes para la propia salvación.

No tenían ni tiempo ni víveres para aprovechar las mejores condiciones del tiempo para caminar, sin capas o bolsas de dormir cualquier temporal podía acarrearles la muerte.

Después de preparar en el primus una sopa de galletas reanudaron su camino, que ahora era lento y angustioso. Frente a una empinada ladera debieron treparla excavando escalones en el hielo, para eso habían llevado la azuela de McCarthy. La penosa ascensión terminó en lo alto de una cadena de picos. Al otro lado de la cumbre solo había un precipicio de unos quinientos metros de profundidad, pudieron descender las resbaladizas paredes solo con la promesa de que la siguiente cadena de montañas parecía ser más accesible. Era mediodía, hacía casi diez horas que caminaban y debían detenerse a descansar cada vez con intervalos más breves... Hacia las tres de la tarde un sol débil y rojizo fue ocultado de nuevo por la niebla y junto con ésta se agudizó el frío.

El crepúsculo los sorprendía sobre una cumbre filosa como un cuchillo y al otro lado, a un metro de sus ojos, caía a pique un nuevo abismo. Pero ahora no se distinguía el fondo, la niebla ocultaba posibles rocas y Shackleton prefirió creer que el

fondo era un plano nevado, como suele ser. Entonces asombró a sus compañeros con un plan. Arrollar la cuerda que traían a manera de un deslizador o pequeño trineo, sentarse los tres fuertemente agarrados entre sí y lanzarse ciegamente por la ladera.

Las dudas y las discusiones duraron pocos minutos, había que salir de allí y se lanzaron al abismo...

El descenso duró pocos segundos, adquirieron una velocidad increíble, el viento aulló en los oídos, ninguno sabía realmente que pasaba y ninguno pudo reprimir esos gritos que solamente el espanto puede arrancar a la garganta del hombre.

Pero tuvieron suerte, abajo, entre la niebla, la ladera abrupta terminaba en un banco de nieve y el miedo se cambió en emoción triunfal.

Se había hecho de noche y avanzaban a la luz de la luna, una providencial luna llena. Hacia las dos de la mañana avistaron a lo lejos el perfil de una isla conocida, era la isla Mutton y supieron que seguían errando en medio de las montañas. La meta estaba más al sur y debían retroceder el camino hecho durante las tres últimas horas.

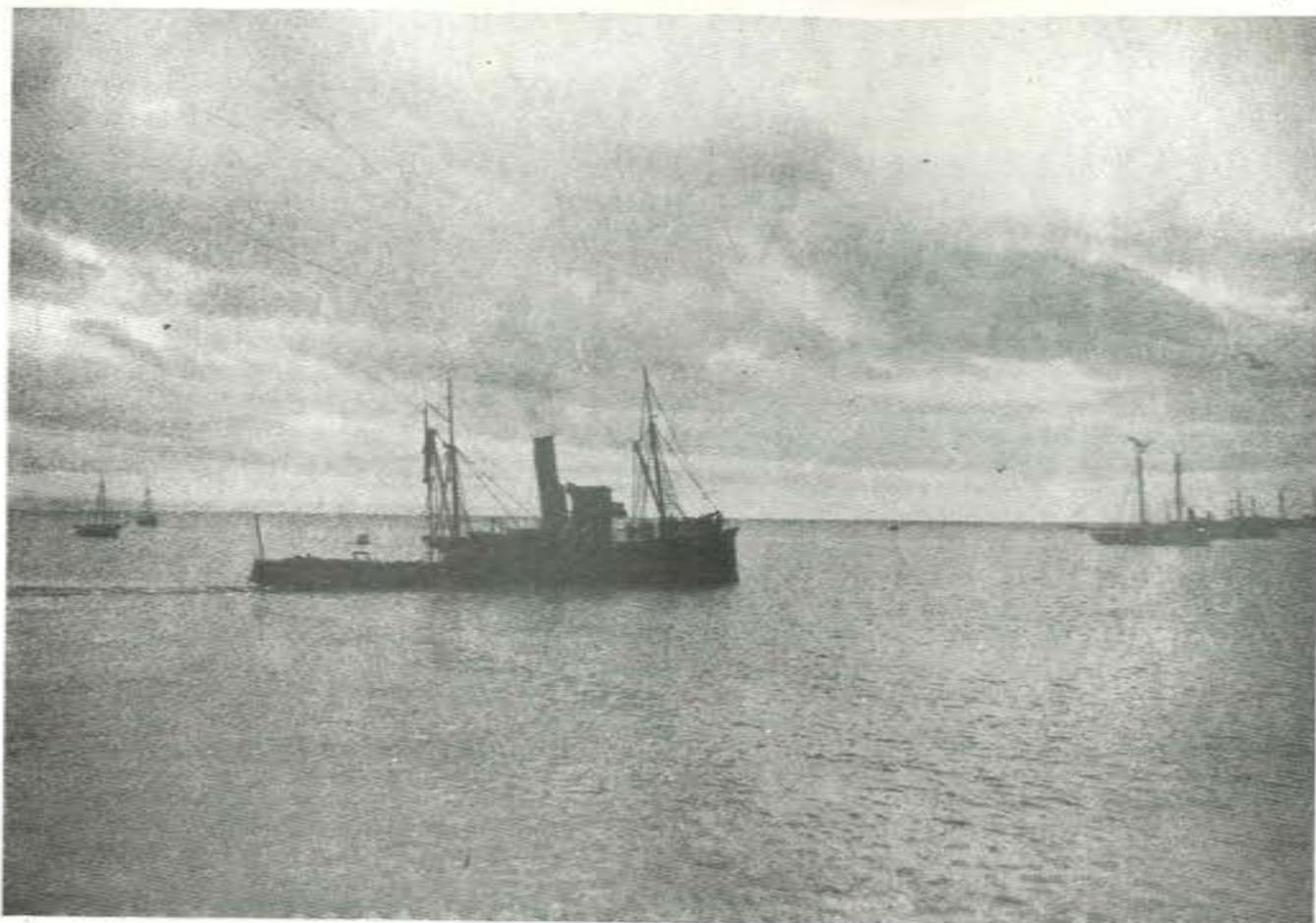
Solamente hacia las cinco de la mañana retomaron el rumbo hacia bahía Stromness, pero casi no podían moverse. Para darse calor, se sentaron y se abrazaron al abrigo de una roca. Solo Shackleton permaneció despierto, una alarma interior empezó a sonar. De pronto saltó sobre sus pies, ese sueño era el preludio de la muerte por frío. El aire helado de la Antártida y el cansancio habían tendido otra vez su trampa mortal.

Se incorporaron penosamente, moverse les causaba verdadero dolor, pero lograron reavivar en sus corazones el propósito único, excluyente, que no entendía de debilidades, el propósito de alcanzar el paso en la cadena de montañas que tenían a la vista. Habían cumplido veinticuatro horas de marcha y se salvarían solo si algún angosto desfiladero les abría el paso hacia bahía Stromness, hacía las instalaciones balleneras donde otros hombres les tenderían una mano salvadora.

Así fue, al principio no estaban seguros del lugar pero al amanecer sucedió algo muy especial, algo que el mismo Shackleton -emocionalmente



Playa de faenamiento en una factoría ballenera de las islas Georgias en 1914



El "Yelcho", la pequeña nave que rescató al personal de Shackleton que había quedado a la espera en la isla Elefante. Su exitoso operativo fue el cuarto de los que se hicieron para salvar a los 22 hombres

Photograph by F. Hurley

recatado, británicamente discreto, recuerda con verdadera vehemencia.

De pronto el aire frío de la madrugada fue cortado por el lejano silbato de una fábrica convocando a sus obreros. Miran el reloj, eran las 6.50, si aquello hubiera sido una ilusión solo debían esperar diez minutos más. A las siete de la mañana volvió a sonar el llamado de la factoría ballenera...

Era el primer ruido del mundo humano que volvían a oír, fuera de sus propios ruidos, de sus propias voces. Hacía diecisiete meses que estaban aislados de la humanidad.

Como silenciosos espectros, con sus harapos de náufragos, los tres caminaron silenciosamente por el muelle de la estación ballenera observados con estupor por algunos obreros.

Nadie reconocía en ellos a los tripulantes seguros y confiados del "Endurance", y menos en esos hombres que bajaban de las montañas, al parecer del otro lado de la isla.

Alguien los condujo ante el gerente de la factoría, ante Peter Sorlle que había ayudado a los expedicionarios cuando pasaron por Grytviken en 1914.

"Soy Shackleton...", dijo presentándose a sí mismo.

Recién en el año 1955 un equipo de alpinistas ingleses, encabezados por Duncan Carse, logró el cruce de las Georgias. Era un equipo compuesto por especialistas, con carpas, víveres, medicamentos, equipos modernos, etc. Carse encontró muy difícil el cruce y determinó dos caminos a través de la isla. Uno era relativamente factible, el otro era tan accidentado que se lo podía considerar imposible. Y los desesperados náufragos habían recorrido el camino imposible.

LOS OPERATIVOS DE RESCATE

Inmediatamente, un ballenero que estaba amarrado en la factoría partió hacia la bahía Rey Haakon donde permanecían McNeish, McCarthy y Vincent. Mientras en uno de los grandes galpones en que se faenan las ballenas se celebraba un agasajo a los exploradores se alistó un ballenero con casco de madera, el "Southern Sky" para buscar a los 22 hombres que aguardaban en la isla Elefante. Están ya en el día 22 de mayo de 1916 y Shackleton ignora que se abre el comienzo de tres meses de repetidos intentos de rescate.

A la semana de partir el "Southern Sky" regresó rechazado por el duro

pack que cercaba a las islas.

Más tarde el buque uruguayo "Instituto de Pesca N°1" se dirige a la isla Elefante pero no puede abrirse paso. El hielo resiste sus embestidas y con el casco de hierro severamente averiado abandona el operativo.

La estación de radio de las Malvinas pasa las fervorosas reclamaciones de Shackleton. Pide a los gobiernos sudamericanos que alisten alguna embarcación capaz de levantar a los hombres aislados.

Por último pide ayuda a la lejana Inglaterra y desde Londres se le informa que casi está listo para partir el glorioso "Discovery", que en 1901 llevó a la Antártida a Robert Scott. Pero tardará más de un mes en llegar y no se puede esperar tanto.

Entonces otro buque intentó el rescate, la goleta "Emma", que llegó a unas cien millas de la isla Elefante. Se la pudo salvar gracias a los denodados esfuerzos de su tripulación...

Es que estaban en pleno invierno, las esperanzas iban muriendo en el ánimo de tantos capitanes y balleneros que podían estimar mejor que nadie la grave situación de los hombres aislados en medio del océano Antártico.

Mientras tanto, en la isla se mante-

nía la misma rutina de días fríos y ventosos. En el mes de agosto la costumbre de la gente de trepar a las rocas para avizorar el horizonte había ido creciendo. Pero, como dijo Lansing, "se trataba solo de un rito al cual estaban acostumbrados. Escalaban aquella cima sin expectativa alguna y volvían a bajar sin desilusión".

Para ellos el "James Caird" no había llegado a las Georgias y solo esperaban sobrevivir para salir por mar hacia la isla Decepción, era todo lo que esperaban.

A las 12.45 del 30 de agosto el pintor de la expedición, Marston, estaba en un promontorio tomando algunos apuntes y entonces vio el penacho de humo y el punto oscuro que se movía hacia ellos. Era un pequeño barco que se acercaba aprovechando que el mar estaba libre de hielo pues una tormenta reciente había resquebrajado el pack y lo había arrastrado hacia el norte.

El buque venía a buscar a los 22 hombres. Todo perdía importancia, la carne de foca, los botes averiados, las enfermedades, y también el miedo.

Se trataba del "Yelcho", un remolcador de mar puesto a disposición de Shackleton por el gobierno chileno. Por primera vez la Providencia estaba de parte de los expedicionarios.

El jefe de la Expedición Imperial se acercó a tierra en bote pero no pisó la orilla, se limitó a urgir la subida a bordo de los náufragos, quería terminar cuanto antes la escena final del drama que habían vivido.

Shackleton ignoraba que jamás volvería a pisar la Antártida verdadera, la tierra que lo había llamado extrañamente, que le había sugerido una empresa tan audaz, un continente que había absorbido los mejores momentos de su vida.

EL FINAL

De aquel lugar siniestro el "Yelcho" se dirigió a Punta Arenas.

Todos se volvieron a Europa donde esposas, novias y amigos los aguardaban como a seres vueltos de la muerte. Y algunos la encontraron más tarde en los campos de batalla de Europa.

Shackleton se embarcó para Nueva Zelanda, tenía que ocuparse ¿todavía? del olvidado Grupo del Mar de Ross, del "Aurora" y del capitán Eneas Mackintosh, que habían pasado sus propios peligros y dificultades. En cuanto a sir Ernest Shackleton,



Entierro de Shackleton en la Georgias. Tripulantes del "Quest" rodean la tumba del explorador

cerraría el ciclo de su vida frente a la Antártida, en el inicio de una nueva aventura. Atraído de nuevo por la aventura, sin miedo por la experiencia pasada, volvió a Grytviken el 2 de enero de 1922 a bordo del "Quest".

La vista de aquel paisaje familiar le obligó a reflexionar y a escribir que se sentía viejo y cansado, pero obligado siempre a seguir adelante. Su viejo sueño de vivir como un tranquilo propietario rural no se había concretado y ahora lo veía como irrealizable.

En cambio, su espíritu se volcaba a escuchar el sonido apagado de su gran epopeya, de sus experiencias extrañas. Así es que en la última nota de su diario personal -4 de enero de 1922, día de su muerte, a los 48 años de edad-, Shackleton abandonó su actitud cuidada e impersonal para rubricar sus años de incesante actividad con una anotación llena de sugerencia: "En la oscuridad veo una lejana estrella destellando sobre la bahía como una joya".

Estaba solo, rumiando sus recuerdos, sin duda alguna. Y solo entró en la muerte.

Sus restos yacen en el cementerio de los balleneros de Grytviken.

LA CORBETA "URUGUAY" Y LOS NAUFRAGOS DEL "ENDURANCE"

El 9 de marzo de 1948 el doctor Armando Braun Menéndez, meritorio historiador de nuestra Patagonia, dirigió una nota al doctor Carlos A. Menéndez Behety respecto de la no intervención de la corbeta "Uruguay" en el rescate de la expedición de Shackleton... (No olvidemos que era reciente la intervención de nuestra

nave en el salvamento de Nordenskjöld y su gente, y que en esa época la "Uruguay" tal vez fuera el mejor buque que existía en el mundo para ese tipo de trabajo).

Braun Menéndez afirma, después de recibir una bien documentada nota del señor Angel Rodríguez que a principios de 1916 el Ministerio de Marina "requerido por Shackleton consideró la posibilidad de enviar a la "Uruguay" en busca de los náufragos del "Endurance" y a tal efecto ordenó a su comandante, por telegrama, que informara si el barco estaba en condiciones de realizar un viaje a la zona antártica a lo que éste contestó que las averías que en ese momento se estaban reparando provisoriamente no lo permitían". Efectivamente -de acuerdo con el doctor Braun Menéndez-, la corbeta acababa de ser embestida por el barco belga "Trevier", que entraba al puerto de San Julián llevando un cargamento de carbón para el frigorífico local.

La "Uruguay" en esos momentos realizaba trabajos hidrográficos en la zona y apenas pudo continuarlos después del choque, en que sufrió diversas averías en la popa. Fue reparada con ayuda de los talleres del frigorífico de San Julián y continuó sus trabajos hasta que el 6 de julio de 1916 regresó a Buenos Aires.

En esos momentos el comandante de la corbeta era el teniente de navío Dalmiro Sáenz.

A bordo se contaba con un libro de recepción o emisión de telegramas que al parecer ha desaparecido pues era de importancia menor dentro de la documentación de la nave, cuyos libros de bitácora se conserva celosamente en el Archivo General de la Armada.



Un avión de la Fuerza Aérea voló 10.000 kilómetros para llevar ayuda a un barco norteamericano que navegaba en el Mar de Weddell.

ARGENTINA SE EXTIENDE SIN LIMITES DE DISTANCIA

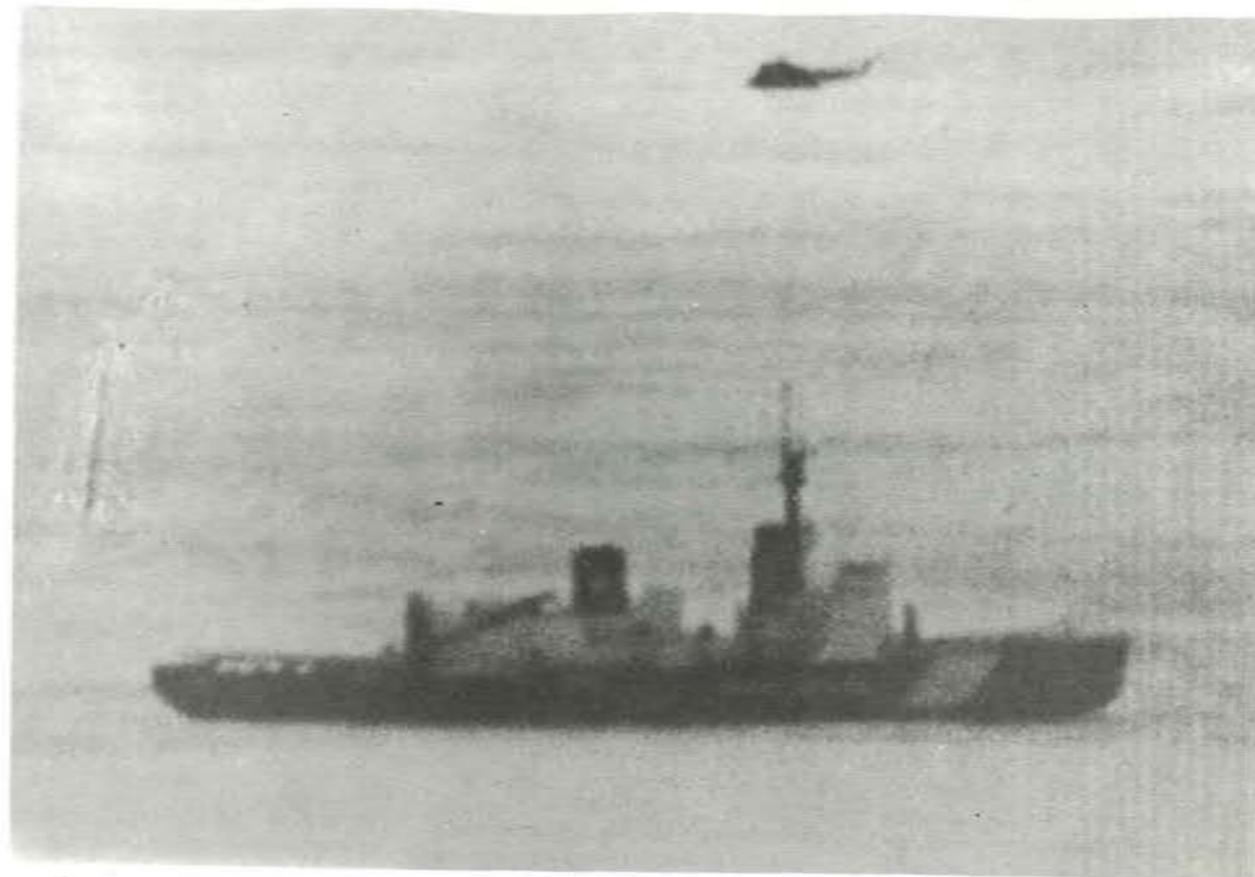
La Fuerza Aérea Argentina, en ejercicio de sus responsabilidades de reafirmación de la soberanía nacional, ejerce, en forma permanente, una intensa actividad en el sector antártico argentino, cumpliendo durante todo el año tareas rutinarias de apoyo a las bases científicas instaladas en aquel sector y además, cuando las circunstancias lo exigen deben cumplir operativos de emergencia de indudable importancia en salvaguarda de vidas y bienes.

Es así que en la primera quincena de febrero de 1980, el rompehielos POLAR SEA del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América, que se encontraba navegando en el Mar de Weddell, tuvo averías en un motor Diesel que le dificultaban la navegación y por lo tanto la continuación de sus tareas de estudios de corrientes marinas y otras actividades científicas. Considerando las grandes distancias comprometidas en el opera-

LA SOLIDARIDAD

por RICARDO ROMERO

tivo, la necesidad de circunnavegar las formaciones de hielo o transitarlas a muy baja velocidad, el gobierno de los Estados Unidos, por intermedio de su agregado aeronáutico de la Embajada en nuestro país, solicitó el auxilio a la Fuerza Aérea Argentina. El pedido tuvo en cuenta, no solamente la vasta experiencia de nuestro personal de vuelo, sino también la capacidad operativa de las aeronaves afectadas a la actividad de Búsqueda y Salvamento,



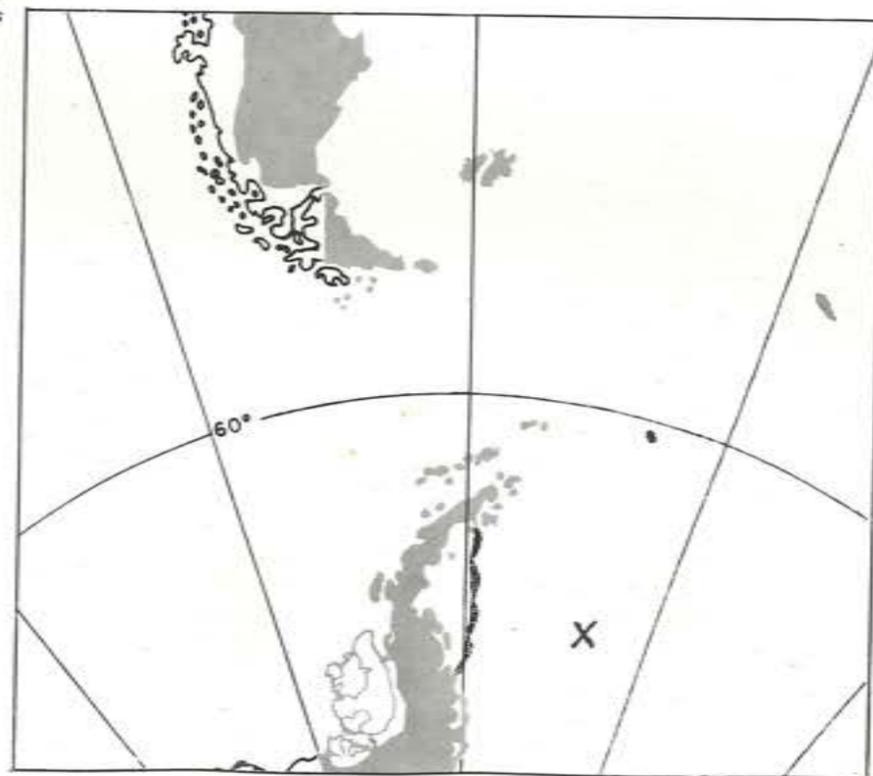
El "Polar Sea", detenido en medio de los hielos espera que el Hércules le arroje los repuestos

de acuerdo con las normas internacionales en la materia.

El requerimiento fue formulado oficialmente el 14 de febrero solicitando el lanzamiento por paracaídas del bulto conteniendo los repuestos, en el pack de hielo cercano al POLAR SEA -nave que está dotada de helicóptero- como fecha límite el 19 del mismo mes, como primera opción. Se daban como alternativas, teniendo en cuenta las dificultades de la misión -especialmente condiciones meteorológicas- el lanzamiento en la Base General Belgrano del Ejército Argentino o la Base Vicecomodoro Marambio de la Fuerza Aérea, a donde tras penosa navegación podría acercarse el rompehielos y recoger los repuestos por medio de su helicóptero.

EL OPERATIVO

El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, ordenó la realización del operativo en la primera de las opciones. Es decir, emplear un avión Hércules KC-130, moderna



La distante región del mar de Weddell donde se cumplió la invaluable operación de ayuda

El Hércules C-130, el aparato de gran autonomía de vuelo que la Argentina viene utilizando en sus grandes vuelos transpolares o en operaciones entre Buenos Aires, Río Gallegos y las bases en la Península Antártica



máquina, recientemente incorporada a la dotación de la I Brigada Aérea de El Palomar, capacitada para realizar vuelos de extraordinaria autonomía, ya que estaba provista de tanques suplementarios de combustible y por sus características es perfectamente adaptable a las condiciones severas de vuelo en los cielos australes.

Las condiciones meteorológicas en el lejano sur, recién permitieron el despegue del Hércules TC-70 desde El Palomar el 19 de febrero a media mañana, con destino a Río Gallegos. Pero ya el POLAR SEA estaba alertado en la demora de la llegada del auxilio, porque también se había demorado la entrega de los repuestos por parte de las autoridades norteamericanas.

Con la imprescindible tripulación a bordo, pero reforzada en los puestos de comando, la máquina estuvo alistada, cargada a pleno de combustible -los neumáticos de su tren de aterrizaje mostraban el peso enorme que soportaban- poco antes del mediodía del día 20. La comunicación con el POLAR SEA y con otras bases polares, informaban que las condiciones del tiempo eran óptimas en el lugar donde se encontraba aguardando la nave norteamericana.

Se había calculado más de cinco horas de viaje, hasta encontrar el rompehielos. No fueron horas de es-

pera ociosa. El personal especializado de a bordo, entre ellos un suboficial paracaidista, especialista en supervivencia en zonas inhóspitas, con la colaboración de parte de los pocos tripulantes, estuvieron ocupados en el acondicionamiento del bulto que debía lanzarse. Se trataba de un tambor metálico de unos 15 kilos de peso, al cual se le acondicionó una red de cordeles de alta resistencia para sostener el paracaídas especialmente seleccionado para permitir la adecuada caída del bulto. Para cubrir la eventualidad de su descenso en las aguas, se le colocaron flotadores, del característico color naranja vivo, que facilita su ubicación visual.

EL LANZAMIENTO

Aproximadamente unos 30 minutos antes de la hora estimada para el sobrevuelo del POLAR SEA, con quien se mantenía contacto radial permanente, y que se encontraba navegando a los 73°23' de latitud sur y 45°52' de longitud oeste en pleno Mar de Weddell, más hacia el sur del Círculo Polar Antártico, el comandante de la nave argentina, Vicecomodoro Ronaldo Ferri, alertó a la tripulación. Se habían adoptado severas medidas de seguridad abordo. Quienes intervenían en la operación del lanzamiento, los fotógrafos y el periodista autor de la nota que íbamos a estar en las cercanías de la com-

puerta de lanzamiento estábamos provistos de correa y sujetos a los anclajes del piso de la aeronave.

Minutos después de las 16.30 fue avistado el rompehielos y luego de un sobrevuelo, el Hércules se orientó para efectuar el lanzamiento sobre el blanco trazado por tripulantes del POLAR SEA sobre el pack de hielo cercano al buque. Sobre este sobrevolaba el helicóptero listo para el rescate.

Comenzó a ulular la alarma de inminente operación. La compuerta fue abierta, bajada la rampa trasera para facilitar la operación de fotografías y se dio la orden de lanzar...Cinco minutos después ya los esperados repuestos estaban en poder de los tripulantes del rompehielos norteamericano. Por los intercomunicadores internos se oyó una voz extranjera: "Tank you". Ya la pequeña carga de 15 kilos estaba a bordo del POLAR SEA.

A las 16.48 el comandante del Hércules TC-70 de la I Brigada Aérea de El Palomar comunicó a su base: "Lanzamiento cumplido". Empezamos el retorno. Aterrizamos en Río Gallegos a las 23.15.

Se había cubierto cerca de 10.000 kilómetros, de los cuales más de 5.500 se volaron sobre las inmensidades desoladas de las cercanías del Polo Sur para cubrir una acción de solidaridad internacional.

LOS PRIMEROS HOMBRES QUE EXPLORARON EL SUR DE LA BARRERA DE FILCHNER FUERON ARGENTINOS

por RICARDO CAPDEVILA

"En enero de 1912 el "Deutschland", buque polar que llevaba a su bordo la expedición alemana de Wilhelm Filchner, alcanzaba por primera vez en la historia el límite austral del mar de Weddell. Ese mar que, permanentemente congelado, semeja un inmenso plato de hielo al Este de la península Antártica, y había resistido los intentos de quienes pretendieron penetrarlo, fue vencido por la astucia del ilustre científico germano, que eligió la derrota del Este, avanzando entre el hielo continental y el hielo marino, por el camino que hoy habitualmente recorren nuestros rompehielos que abastecen las bases Belgrano. (1)

"En enero de 1915 la Expedición Imperial Transantártica que comandaba Ernest Shackleton, había de pagar tributo al intento de reeditar la derrota de Filchner, con menos fortuna que el expedicionario alemán. La pretensión de unir por tierra los mares de Weddell y Ross se frustraría con el hundimiento del "Endurance" luego de navegar prisionero de los hielos desde aquel mes hasta el 21 de noviembre en que se perdió definitivamente bajo el hielo marino en la zona central del mar de Weddell, generando en cambio una epopeya que ha transformado al insigne marino y explorador británico en paradigma de los héroes polares, junto a su connacional Scott y al noruego Roald Amundsen, primeros hombres que llegaron al Polo Sur. (2)

"Luego los hombres olvidan por un tiempo la derrota del mar de Weddell. Hacia 1955, los ingleses tientan nuevamente el sueño de Shackleton, y es también un distinguido científico británico, el doctor Vivian Fuchs, quien corona el proyecto Shackleton, uniendo los mares de Weddell y de Ross.

"En el año 1954, merced a la visión y el empuje del Director del Instituto Antártico Argentino, el entonces General Hernán Pujato, se incorpora a nuestra Armada el rompehielos General San Martín. Este moderno

medio de transporte, posibilita la instalación en los confines del mar de Weddell, sobre la barrera de Filchner, de un establecimiento permanente para la exploración y el estudio de aquella lejana región del territorio patrio.

"Desde la Base Belgrano, y utilizando como medio de aproximación al Polo dos pequeños aviones -un Cessna 180 y un Beaver- el General Pujato inicia su escalada hacia el Sur. Un pequeño grupo de argentinos, el mencionado Jefe y los suboficiales Obermeier, Muñoz y Molinari, barren una amplia zona al Sur de la Gran Grieta, y así, por primera vez en la historia, se avista una serie de accidentes que interrumpen la monotonía del paisaje hacia la meseta polar. (3)

"Los montes Rufino, el cordón Los Menucos, el Entre Ríos, el glaciar Ejército Argentino, el macizo Santa Teresita, los picos Santa Fe y Buenos Aires y la cordillera Diamante, se incorporan al conocimiento geográfico del hombre merced al coraje de estos cuatro argentinos que en dos pequeños aviones monomotores sobrevolaron y anevizaron en muchos casos, hasta la latitud de 83° Sur, en la ruta que luego recorrería Vivian Fuchs, el Comandante Olezza, el Capitán Quijada, el Coronel Leal y ahora, con carácter de ruta antipolar permanente las modernas aeronaves de Aerolíneas Argentinas.

"Aquellos pioneros, acreditaron mérito suficiente para que la toponimia reciba y respete los nombres que impusieron a los accidentes descubiertos. Es principio recibido el derecho del descubridor a denominar los accidentes que descubre. Pero este principio ha de trascender de una simple exposición informativa, al conocimiento nacional e internacional de la prioridad para que también la cartografía internacional reciba los nombres originales y los incorpore a sus ediciones.

"Las normas de Política Toponímica (4) que rigen el accionar especí-

fico en la región antártica de nuestro país, han sido respetadas por los hombres que por primera vez exploraron las tierras heladas al Sur de la barrera de Filchner. La Comisión de Coordinación Geográfica, que depende del Ministerio de Defensa ha incorporado su toponimia (5) los nombres impuestos por Pujato y sus hombres. Falta ahora que por intermedio de los organismos internacionales con jurisdicción en el tema (SCAR-Bureau Hidrográfico Internacional) los topónimos originales sean recibidos en la cartografía internacional.

"Si bien es cierto que luego Vivian Fuchs y durante el Año Geofísico Internacional, ingleses y americanos aerofotografiaron el área e impusieron otros nombres a los accidentes, no es menos cierto que la prioridad en el descubrimiento da derechos suficientes para abogar por el restablecimiento de los topónimos originales.

"También es cierto, como decía el doctor Ernesto J. Fitte, que "...las denominaciones propias que cada país aplica a los mismos lugares, solo sirven para dificultar las cosas, fuera de que no sientan precedentes legales. Juzgamos que la guerra fría de la Antártida no se ganará tampoco en las batallas de las cartas... (6), es decir que la diversificación de topónimos para designar un mismo lugar -batallas de las toponimias diría yo- solo confunde y no crea precedentes.

"Pero es importante la proyección internacional de estas prioridades argentinas. Una política coherente en tal sentido, ha posibilitado que las Naciones Unidas dispusieran para la cartografía de los países adheridos, que junto al topónimo británico, se designe con el nombre español a las islas Malvinas. ¿Y por qué no ha de ocurrir lo mismo con los accidentes descubiertos por argentinos en su territorio al sur de la barrera de Filchner?

"La reposición de los topónimos originales, será un acto de estricta Justicia".

(1) La barrera que detuvo a Filchner-Revista Antártida N°7 B.A. 1976

(2) La increíble aventura de Ernest Shackleton-Revista Antártida- N°11 B.A. 1981

(3) Los vuelos precursores del General Pujato-Revista Antártida N°10 B.A. 1977

(4) Política Toponímica Antártica-Ministerio de Defensa-B.A. 1978.

(5) Nuevos Topónimos Aplicados en el Sector Antártico Argentino-Ministerio de Defensa-B.A. 1981

(6) El descubrimiento de la Antártida-Ernesto J. Fitte-EMECE B.A. 1962 pag. 19



UN MOMENTO CULMINANTE DE NUESTRO HISTORIAL ANTARTICO, LA PATRULLA AL MANDO DEL GENERAL LEAL HA LLEGADO AL POLO SUR

El Ejército Argentino en sus 30 años de Actividad Antártica

El Ejército Argentino cumplió treinta años de actividad permanente en nuestra Antártida.

El 12 de febrero de 1951 fue el día inicial de estas tres décadas de trabajo antártico, cuando partió del puerto de Buenos Aires el buque mercante "Santa Micaela" con rumbo a bahía Margarita, un punto al sur del Círculo Polar donde se iba a levantar la Base de Ejército General San Martín.

Aunque mucho antes de la partida del pequeño carguero tenemos que anotar un largo tiempo lleno de proyectos, estudios, de toma de decisiones. Un tiempo en que algunos pocos hombres gestaron la construcción de algo que sería luego la escuela polar de nuestro Ejército.

Todos tenemos la obligación de saber o de recordar aquellas cosas que integran, en mayor o menor grado, nuestra historia o, si no, que se suman silenciosamente al acervo cultural y espiritual de una nacionalidad que venimos trabajando desde la Revolución de Mayo.

Nuestra bandera flameaba en el observatorio meteorológico de las Orcadas desde 1904. Buques y aviones la ostentaron en el mar y en el aire de la Antártida. Luego fue necesario no solo vivir en tierra firme; se precisaba explorar, reconocer esas tierras montañosas y cubiertas de nieve.

En fin, lo que se buscaba era que definitivamente el país ocupara una parte del mundo que nos correspondía por numerosas razones... La historia, la geografía, el derecho estaban de nuestra parte.

Y fue un hombre del Ejército el que materializó esas inquietudes y obligaciones nuestras: el entonces Coronel D. Hernán Pujato. El fundador y primer director del Instituto Antártico Argentino organizó una expedición antártica que se instalaría en un lugar inclemente y de difícil acceso.

Precisamente sobre la costa de bahía Margarita, a los 68° de latitud sur, azotada por el viento, con las aguas casi siempre congeladas, dificultando el paso de los barcos.

Hasta los islotes Barry llegó el "Santa Micaela" con su pequeño grupo de hombres, y allí se levantaron con febril esfuerzo las instalaciones de la Base de Ejército General San Martín.

Esa base fue el principio difícil de un proceso casi colonizador del Sector Antártico que se prolonga hasta el día de hoy.

Allí continuó la elaboración de nuevos planes, se estudió la naturaleza de la región y se dejó un testimonio de soberanía.

Por sobre todo, a pesar del rigor del clima, se viajó y se exploró instalando refugios, efectuando observaciones científicas. En un largo viaje -que el clima adverso frustró- se trató de buscar un paso para ascender a la meseta polar, hallar un camino hacia el Polo Sur, allí donde estaba el límite austral del país.

Pero mientras tanto desde las antenas de radio de la base se enviaban a Buenos Aires partes meteorológicas. Las tareas científicas se cumplían en la medida que eran permitidas por los medios disponibles en los distantes islotes. Quedaban refugios para futuros viajes y se confiaba a la misión de relevo -que llegó a principios de 1952, al mando del capitán D. Humberto Bassani Grande- una tarea riesgosa y sin precedentes en nuestras crónicas antárticas: cruzar a pie la cordillera que, a manera de columna vertebral, recorre la Península Antártica y dejar un testimonio de presencia y de soberanía sobre la costa opuesta, sober el mar de Weddell.

Y se cumplió la misión, se logró cubrir el camino imposible, trepar los abruptos pasos entre las cumbres. Fue algo que los expertos consideraban irrealizable...

La Base San Martín soportó el viento y el frío y también la soledad mientras el Ejército erigía nuevas construcciones cuidadosamente planeadas. En diciembre de 1952 el entonces capitán D. Jorge Edgard Leal instaló en bahía Esperanza en el extremo norte de la Península -que oficialmente denominamos Tierras de San Martín- un nuevo jalón de soberanía en que se utilizó la experiencia adquirida por el Ejército en la etapa inicial cumplida en bahía Margarita.

Desde Esperanza se reconoció un extenso territorio montándose refugios para protección de las riesgosas patrullas que se desplazaban en invierno y verano siguiendo todos los rumbos posibles.

En un operativo sin precedentes, en colaboración con la Fuerza Aérea, desde Esperanza los hombres se aventuraron sobre la barrera de hielos de Larsen para fundar la Base Conjunta Teniente Benjamín Matienzo y, más tarde, el Ejército cumplió el primero de sus largos viajes en la Antártida.

En pleno invierno del año 1962

una patrulla descendió desde Esperanza, tras superar arduos obstáculos cruzó el Círculo Polar y volvió a pasar la cordillera antártica para llegar hasta la Base San Martín, en esos momentos inactivada.

Este grupo de hombres al mando del capitán D. Gustavo Giró Tapper demostró que era posible la comunicación por tierra entre Esperanza y bahía Margarita... En esta bahía hostil a veces fue imposible el relevo de las dotaciones de invernada y era necesario contar con una vía de escape, aunque fuera a través de las montañas, a pesar del frío y del viento que transforman en una cruel penuria cualquier viaje en el Continente Blanco.

Sin embargo, el objetivo real estaba aún más allá de tantos trabajos. En verdad el Ejército quería llegar por tierra hasta el Polo. Contaban con la experiencia y con los medios, solo faltaba elegir el camino.

Desde San Martín o desde Esperanza se consideró poco factible la realización de un viaje semejante.

Era necesario contar con un punto de apoyo más al sur y que no presentara obstáculos naturales demasiado peligrosos.

Había una sola posibilidad. Tener una base sobre la barrera de hielos de Filchner, en el fondo del mar de Weddell....

Contábamos con el flamante rompehielos "General San Martín" y el Ejército disponía del material humano adecuadamente preparado para la actividad polar... En nuestro quehacer antártico reapareció el ya general D. Hernán Pujato, listo para intentar cumplir sus viejos sueños...

En la Campaña Antártica 1954-1955 el rompehielos "San Martín" llegó hasta la barrera de Filchner. Otra vez, los audaces intentaban vencer todas las dificultades. Excavarían sus habitaciones, sus depósitos, un hangar para dos aviones bajo la superficie de esa llanura de hielo donde los vendavales eran un peligro constante y donde se proponían permanecer un año, con su larga noche polar y con su frío extremo.

Y lo hicieron. Volaron hacia el sur pasando sobre cadenas de montañas nunca vistas antes y recibieron nombres argentinos accidentes geográficos desconocidos.

Se relevaron mapas con áreas agrietadas para alertar a futuras patrullas y en uno de esos vuelos los pequeños aviones monomotores, un Beaver y un Cessna llegaron hasta los

83° de lat. Sur. Allí se perdió el Cessna a causa de un aterrizaje forzoso y sus restos son un silencioso testigo de tantos esfuerzos y planes que el destino hizo fracasar.

Aquella primera dotación de Belgrano estuvo aislada durante dos años y cuatro meses. Postergados sus anhelos de alcanzar el Polo Sur debieron esperar diez años hasta que otros hombres llevaran nuestra bandera al vértice sur de la Nación. Pero algo quedó asentado para siempre, en esa región de la Patria "fuimos los primeros ocupantes y fuimos descubridores, derechos irrefutables que nadie puede desconocer", como dijo el general Pujato.

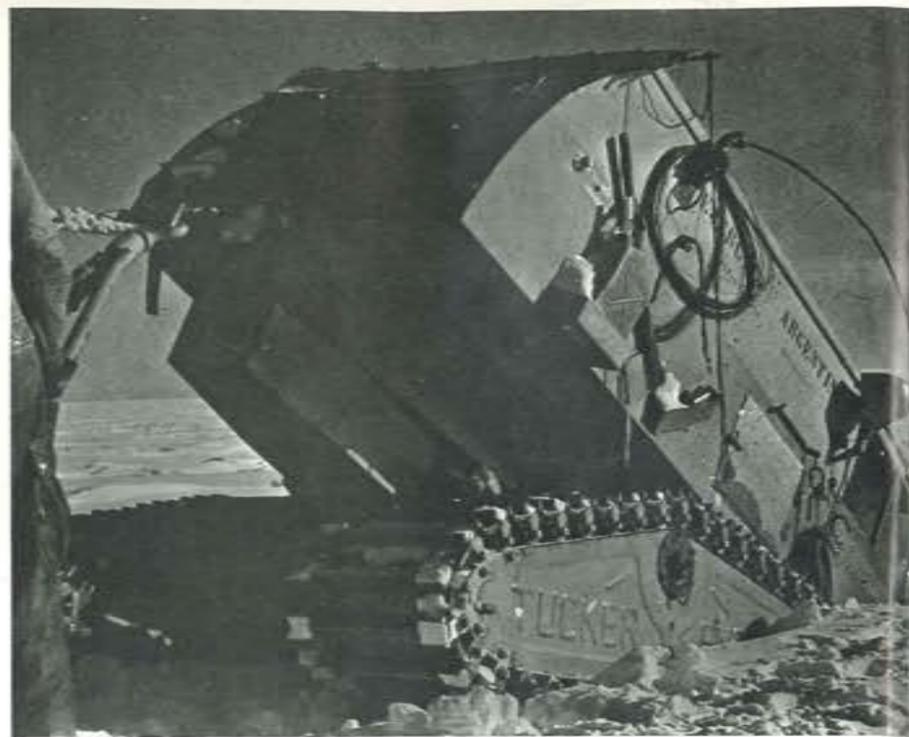
En 1965 se dieron las condiciones mínimas para lanzarse al camino que nos llevaría al Polo. Una patrulla de nueve hombres al mando del coronel D. Jorge Edgard Leal pasó la Gran Grieta que se abre al sur de Belgrano e iniciaron la marcha trepando hacia la alta meseta polar. Pasaron muchos días castigados por el viento, engeguados por la nieve. Hombres, máquinas y trineos soportaron duros esfuerzos, tensiones máximas, el cruce de zonas muy agrietadas.

Debieron permanecer inmovilizados días y días sujetos por la violencia de las ventiscas, consumiendo un combustible precioso, extenuándose inútilmente, temiendo el fracaso.

Pero en aquella expedición terrestre los veteranos de la Antártida pudieron aplicar la experiencia que el Ejército venía acumulando desde antes, y ahora podemos decir que en San Martín se han dado, verdaderamente los primeros pasos para forjar a ese tipo de hombres que el 10 de diciembre de 1965 izó la bandera celeste y blanca en la elevada planicie donde está el Polo Sur.

Alcanzado el sueño de haber llegado al punto más austral de nuestro propio territorio, el Ejército continuó consolidando su posición en la Antártida, se reactivó la Base General San Martín, se desarrolló el Refugio Naval Cobbett fundándose la Base de Ejército Primavera y, considerándose como precaria la situación de la Base General Belgrano, se estudió su desdoblamiento.

Así nació Belgrano 2, montada al Este y cerca de la vieja base Belgrano, pero sobre roca viva, en el nunatak Bertrab. Allí se alojan ahora los equipos, los instrumentos científicos con los cuales hace más de veinte años se observan las auroras polares, se estudia la alta atmosfera, la meteorología y la glaciología de la región.



Lo que pudo ser un trágico accidente: un tractor semihundido al borde de una grieta en el hielo

Poco después, más hacia el oeste de Belgrano, sobre la isla Berkner, surgió Belgrano 3, otra señal viva de indeclinable interés nacional por la Antártida.

Mientras tanto, en la Base Esperanza se iba desarrollando lenta pero seguramente un pequeño pueblo, el Fortín Sargento Cabral. Allí viven ahora familias, tienen una escuela, una capilla y su sacerdote, una emisora de radio, etcétera.

Fue una gran experiencia en esos lugares y más emocionante aún cuando en la Antártida nació el primer niño, un antártico argentino que vió la luz el 7 de enero de 1978 en la Base de Ejército Esperanza. Hubo más nacimientos y actos jurídicos y administrativos, en el Fortín Sargento Cabral, como en cualquier otro rincón de la Patria.

Pero, los trabajos y los peligros se cobraron un precio, y el Ejército también recuerda a sus muertos en la Antártida. La memoria de quienes dejaron su vida cumpliendo su misión obliga a continuar el trabajo para que su sacrificio no sea inútil.

Llegará el día en que las viejas instalaciones sean reemplazadas por otras nuevas, en que se cambien planes y bases, pero nunca se olvidarán las primeras, las solitarias construcciones de San Martín, Esperanza o Belgrano, símbolos de audacia y de trabajo al servicio de la Nación.

Y así como el pasado, con nada más que corazón y espíritu lograron hacer una Patria, hoy en la Antártida Argentina, asiento de hombres, mujeres y niños, viven en dura lucha para afirmar una realidad soberana.

Héroes anónimos, que con grandes esfuerzos y sacrificios han conquistado un puesto en la historia como auténticos conquistadores del desierto blanco del país, donde el coraje es una necesidad para sobrevivir, donde la amistad se mide en su justo valor y en los momentos difíciles sirve para revitalizar los lazos de amor entre hermanos con la bendición del Altísimo.

Es una verdadera escuela de autodominio, soledad, esfuerzos, etc y que solo se consigue con voluntad, abnegación y sacrificio, en una palabra, "Argentinos".

El 25 de marzo de este año se efectuó en la Base General San Martín, en la Antártida Argentina, una formación en la cual el Ejército recordó sus treinta años de accionar en el continente helado (21-3-51/21-3-81).

El secretario general de la Dirección Nacional del Antártico, teniente coronel (R) D. Luis Roberto Fontana leyó ante el personal de esa base un mensaje del general de división (R) D. Hernán Pujato.

El mensaje decía así: "El día 12 de febrero de 1951, en horas tempranas partió rumbo a Bahía Margarita el carguero BDT "Santa Micaela" conduciendo a la Expedición Científica a la Antártida Continental Argentina.

"Partan sabiendo que el corazón de los argentinos los acompaña", se nos dijo al despedirnos.

"El barco era totalmente inapropiado para navegar en los mares antárticos, pero quien lo comandaba, el capitán de ultramar D. Santiago A. Farrell, la tripulación y los miem-

bros de la Expedición tenían que cumplir una misión. Ellos tenían fe en Dios, en la Patria, en sí mismos. La timidez, el miedo, el enfermizo agorero, no estaban presentes; sí, en cambio, la audacia, la osadía, el sentimiento de cumplir con su deber.

"El 8 de marzo se anclaba en Bahía Margarita. Con entusiasmo, con total dedicación todo el personal, entre ellos jóvenes conscriptos recién incorporados que habían sido especialmente entrenados en el armado de las casas habitaciones, consiguieron en el tiempo récord de 13 días armar las dos casas, cinco galpones, montar las dos torres para comunicación radial y descargar 3000 toneladas de abastecimientos.

"Y así se llegó al día 21 de marzo, día que se inaugura esta base que tiene el honor de llevar el nombre del más grande y capaz de los argentinos el Padre de la Patria, general don José de San Martín.

"Esta Base que albergará la primera dotación argentina que invernará al sur del Círculo Polar Antártico, ha sido la escuela polar de nuestro país. En ella se tomó la experiencia y se fue formando el personal antártico que luego recorrería los ámbitos de nuestro Sector polar, culminando con la llegada al extremo sur de la Patria: el Polo Geográfico Sur.

"Del personal que actuara, el capitán Farrell y dos miembros de la Expedición, el suboficial mayor (R) D. Haroldo Riella y el señor Antonio Moro, han vuelto al seno de Dios. Sus compañeros cumplen un deber y una necesidad espiritual de colocar estas placas con sus nombres. Ellos no necesitan ser honrados, su honor reside en que supieron cumplir con su deber cuando la Patria les encargó una misión.

"Desde estas placas, estos compañeros cuyas memorias están en lo mejor de nuestros corazones, se dirigen hacia nosotros y exigen que aquí, en este bastión de soberanía cuyo sitio consagran, sea siempre un lugar donde se trabaje con entusiasmo, total dedicación y donde si fuera necesario, se sepa morir por la Patria".

HERNAN PUJATO
General de División (R)

Inmediatamente después de la lectura de este mensaje fueron descubiertas las placas de bronce que honran la memoria del suboficial Riella, del señor Moro y del capitán Farrell.

Minutos después se escuchó la palabra del señor José Francisco Tarrés, vicepresidente del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Austr-

les Argentinas, que se sumó al acto de homenaje con el siguiente discurso:

"Señores jefes, oficiales, suboficiales y soldados de las Fuerzas armadas argentinas

Señores marinos peruanos

Civiles presentes:

"El Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas se hace presente en esta ocasión para adherirse a la celebración del trigésimo aniversario de esta base "General San Martín", inaugurada el 21 de marzo de 1951, y al justiciero homenaje rendido al comandante del "Santa Micaela" capitán de ultramar Santiago A. Farrell, al encargado de radio estación suboficial ayudante Haroldo Riella y al cocinero Antonio Moro los tres fallecidos pero vivos en la memoria de quienes fueron sus superiores o compañeros.

"Como bien lo ha recordado el señor teniente coronel Luis Roberto Fontana integrante de la intrépida dotación fundadora, a través del reciente mensaje del comandante de aquel grupo iniciador, el entonces coronel Hernán Pujato, levantar al sur del círculo polar antártico la que durante años fue la base mas avanzada, requirió, esencialmente, patriotismo, tesón y fe, de ahí que la actitud del Instituto que represento al consubstanciarse con este jubilo acto y con esta reverencial ceremonia, cristaliza un aspecto

más de su misión de esclarecimiento difusión y afirmación de los derechos argentinos en estas latitudes como en otras no lejanas y también en aquellas en las cuales usurpadores extranjeros pretenden adueñarse definitivamente de porciones insulares pertenecientes a nuestra soberanía.

"Tal vez para Uds. antárticos, por esa natural modestia propia de quienes realizan tareas que redundan en bien de la humanidad, les parezca que los trabajos que efectuaron y que efectuarán en estos lugares, aunque inhóspitos de imponente belleza, sean nada más que uno de los tantos compromisos que se contraen con la Patria y la comunidad pero quienes somos ajenos a la función específica adjudicamos a esta acción de Uds. la más alta consideración por el esfuerzo y sacrificio que demanda, por los beneficios que aporta y, sobre todo, por el carácter patriótico que reviste derivado de esta presencia y actuación personal en espacios que son irrenunciables para la argentinidad.

"En breve lapso los que navegamos en el "Almirante Irizar" proseguiremos haciendo las singladuras previstas. Con nosotros vuelven los que se reintegrarán a sus hogares con la honrosa y ejemplar satisfacción del deber cumplido. A ellos, nuestras felicitaciones. A los que quedan les dejamos nuestras expresiones de solidaridad patriótica y nuestros mejores augurios fraternales,



El entonces coronel Jorge E. Leal durante el viaje al Polo Sur, cuando personal del Ejército logró llegar por vía terrestre al extremo más austral de la Nación

a cambio de ello, nos llevamos la imagen imborrable de espíritus envidiables y la visión de fisonomías de hombres cabales dispuestos, como tales, a sobrellevar las más adversas contingencias que puedan aparecer en este auténtico servicio a la Nación.

"Compatriotas, quiera Dios y el reconocimiento de los argentinos que todos los que se han desempeñado y desempeñarán en nuestra Antártida, hombres de las Fuerzas Armadas y civiles, así como los que la transitan por razones de misión, figuren alguna vez en páginas destacadas del libro de los beneméritos de la República.

"Nada más."

BASE SAN MARTIN

Fue fundada sobre un grupo de islotes cercanos a la costa de bahía Margarita, una bahía amplia, de aguas profundas pero de muy difícil navegación a causa del hielo que la cubre la mayor parte del año.

En esta zona tan poco frecuentada por las dificultades que presenta su acceso marítimo, existe un grupo de islas, islotes y rocas entre los cuales existe una red de canales que se presentan, por lo general, completamente helados. Entre las islas principales debemos mencionar la Pourquoi Pas, Neny, Herradura y Millerand. Próximos a esta última isla están los islotes Debenham, en uno de los cuales -el Barry- se erigió la Base de Ejército General San Martín.

El rasgo climático más significativo de esta zona es la violencia que adquieren los vientos de 100 a 200 km y con ráfagas que suelen sobrepasar los 300 kilómetros por hora, y que a veces se mantienen por cinco o seis días seguidos haciendo imposible la permanencia al aire libre e inmovilizando al personal en el interior de los edificios. Además, el régimen de los hielos que cierran bahía Margarita permite la entrada de barcos solamente en los meses de febrero y marzo, circunstancia peculiar que en muchas ocasiones dificultó o impidió el relevo del personal de internada en San Martín.

Esta base -por mucho tiempo fue una de las más australes del mundo- fue fruto del interés nacional por ejercer una soberanía efectiva en la Antártida y, a la vez, contar con una estación científica al sur del Círculo Polar.

La dotación fundadora de la base estuvo integrada por el coronel D. Hernán Pujato, el capitán D. Jorge Julio Mottet, el teniente D. Luis Ro-

berto Fontana, el suboficial ayudante Haroldo Riella, los cabos mayores Lucas Serrano y Hernán S. González Supery, el doctor Ernesto Gómez y los señores Angel M. Abregú Delgado y Antonio Moro.

Entre las dificultades iniciales que debió enfrentar esta Primera Expedición del Ejército a la Antártida Continental la mayor de todas fue la falta de un barco que llevara al personal, equipos, víveres y combustible hasta un lugar casi inaccesible, como lo eran los islotes Debenham.

Finalmente debió recurrirse a un carguero de la Compañía Naviera Pérez Companc, el "Santa Micaela", comandado por el capitán de ultramar Santiago Farrell.

El "Santa Micaela", usado durante la Segunda Guerra Mundial, partió de Buenos Aires el 12 de febrero de 1951 y fue despedido por el entonces presidente de la Nación.

La pequeña nave superó la dura travesía hasta anclar en bahía Margarita el 8 de marzo, acompañada en la parte final de su viaje por el remolcador "Sanavirón", de la Armada Ar-



Poco antes de partir la comisión de relevo de la base San Martín: teniente Rubén N. Rinaldi, capitán Humberto Bassani Grande y teniente primero Alberto Pedro Giovannini (sentados). Subteniente José M. Soares Gache, doctor Félix A. Olmedo Díaz, teniente Luis Roberto Fontana y teniente José María Toribio Vaca (de pie, de izquierda a derecha).

gentina.

Durante trece días se cumplió un trabajo ímprobo, se levantó la casa habitación, una estructura prefabricada de dos pisos, con paredes dobles de madera y aislación térmica. Además, se instaló una casa depósito y otra de emergencia, galpones para víveres, los generadores y las jaurías. Sobre el grupo de construcciones se elevaron también las cuatro torres -25 metros de altura- de la antena róbica.

El 21 de marzo fue inaugurada la nueva base estando presentes las dotaciones del "Sanavirón" y del "Santa Micaela". En su primer etapa de actividad la base sufrió varios contratiempos que demoraron el trabajo científico, pero se mantuvo diariamente el programa de observaciones meteorológicas que se irradiaban a Buenos Aires.

La base, ubicada en el paso de los ciclones que desde el mar de Bellingshausen llegan hasta la Tierra de San Martín, proporcionaba datos invaluable para la navegación de los mares vecinos a la península Antártica.

En marzo de 1952 el ARA "Bahía Aguirre" transportó a la comisión de relevo. En esta oportunidad hizo su aparición en la Antártida el primer helicóptero argentino, un Sikorsky S 51, a cargo del piloto civil Hugo Parodi.

Su actividad en bahía Margarita fue relativamente corta, cuando apenas había completado los primeros vuelos de exploración el aparato se destruyó al descender sobre un colchón de nieve. Pero, a pesar de ello, alcanzó a corregirse desde el aire ciertos detalles topográficos y se pudo estimar la altura del cordón montañoso que se alza al Este de la bahía y resultó mucho más elevado de lo que se estimaba anteriormente.

Meses después, el día 30 de junio, se abatió sobre la base uno de los peores enemigos que tiene el hombre en esas regiones: el fuego. Un incendio, avivado por el huracán, devoró la casa principal, dos depósitos de víveres, la usina y la estación de radio.

El personal quedó prácticamente desamparado.

Pero, a pesar de los víveres severamente racionados y de la escasez de combustible los hombres prosiguieron su plan de patrullas de exploración, y no solo de la región vecina a la base. Desde el principio mismo de la Base de Ejército San Martín se venía manteniendo una idea directriz fundamental, explorar en procura de un acceso al interior de la meseta polar, elegir el camino para alcanzar el Polo.

Durante el verano 1952-1953 el hielo frustró todo intento de llegar hasta la base. Los barcos no pudieron pasar y la situación de los veinte ocupantes del islote se vio muy agravada.

A pesar de las serias dificultades que se presentaron se pudo realizar una serie de viajes de reconocimiento y se planeó una empresa que el inglés John Rymill consideró imposible, el cruce a pie de la cordillera Antártica para llegar al otro lado de la península, hasta la bahía Mobiloil, sobre el mar de Weddell.

Rymill pensó que era una aventura irrealizable por lo abrupto del terreno y porque existía un tramo de camino de unos ocho kilómetros de longitud que visto desde el aire parecía amenazador e intransitable. Desde lo alto de las cumbres que lo cercaban caían regularmente avalanchas de rocas, hielo y aludes.

A pesar de que lo hicieron en condiciones penosas, los hombres de la base San Martín lograron el cruce de los altos pasos, más de 1.750 metros,



Con la fundación, en 1951, de la base General San Martín, el Instituto Antártico Argentino materializó su presencia al sur del Círculo Polar. Alineados ante el mástil de la base aparecen el cabo mayor Lucas Serrano, el señor Angel R. Abregú Delgado, capitán Jorge Julio C. Mottet, coronel Hernán Pujato, teniente farmacéutico Luis R. Fontana, suboficial ayudante Haroldo J. Riella, doctor Ernesto Gómez, señor Antonio Moro y cabo mayor Hernán S. González Superi.

y llegaron a bahía Mobiloil. El viaje exigió 43 días de indecibles esfuerzos y pudieron completarlo el capitán Bassani Grande y los sargentos Urtasun, de la Torre, Osés, González y el cabo Burgos.

Los otros integrantes de la patrulla fueron evacuados a la Base, víctimas de lesiones, del frío o de algún accidente.

En esos tiempos en bahía Margarita estaba en pleno funcionamiento la escuela polar del Ejército...

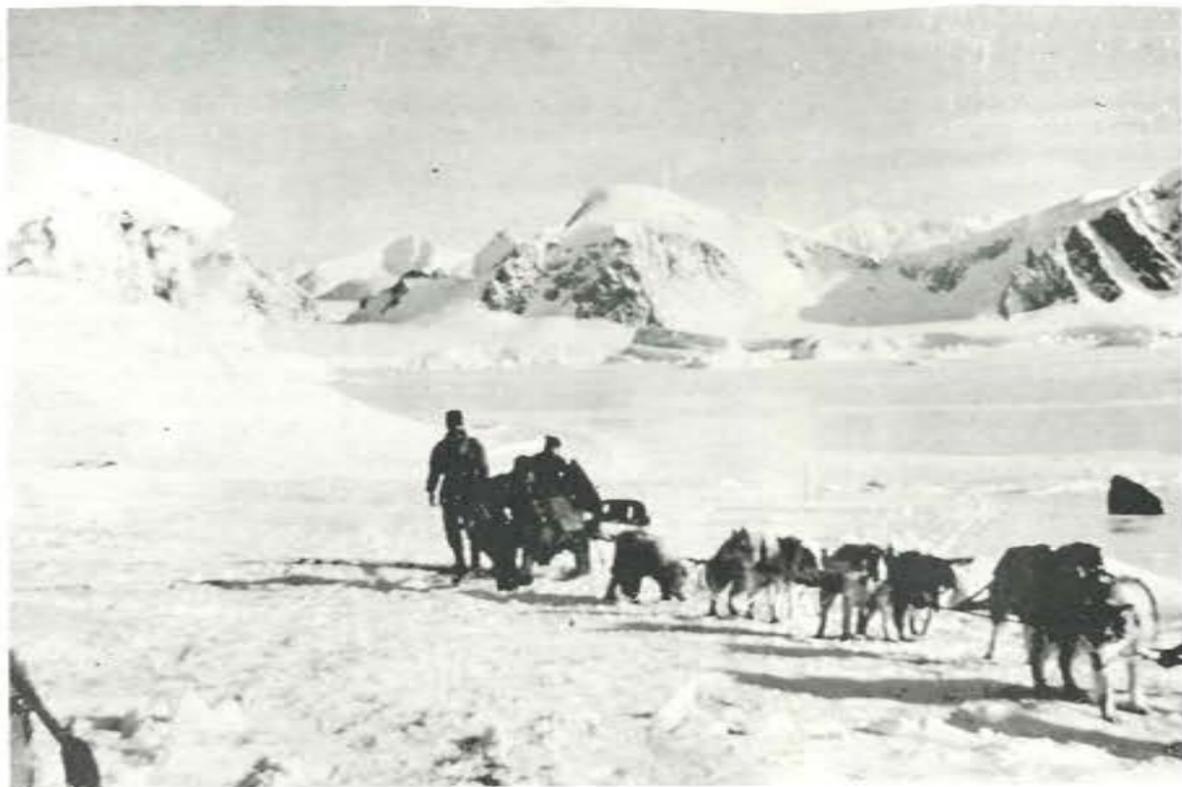
EN BAHIA ESPERANZA

A orillas del estrecho Antártico existe una pequeña bahía que figura entre los lugares históricos más importantes del Antártico. Se llama bahía Esperanza, denominación que consagró el doctor Otto Nordenskjöld, jefe de la célebre expedición polar que los suecos efectuaron a principios de este siglo, (1901-

1902). Conocida desde 1822, año en que aparece por primera vez en los mapas, en su rocosa playa invernal un grupo de tres suecos a lo largo de un riguroso invierno hasta que el tiempo les permitió reunirse con sus compañeros que permanecían en la isla Cerro Nevado.

Un gran glaciar cierra el fondo de la bahía y tres altos montes le conceden al paisaje un aire muy característico. El más notable es el monte Flora -célebre por su vegetación fósil de helechos- y su rasgo climático más especial es la violencia de los vientos que azotan a la región, con ráfagas superiores a los 220 kilómetros por hora.

En marzo de 1952 quedó inaugurado en este lugar un Destacamento Naval al mando del teniente de fragata D. Luis M. Casanova. El personal de la Armada trabajó en la zona hasta que en diciembre de ese mismo año el Ejército se hizo presente para lle-



Una patrulla del Ejército retorna a la base. Esperanza fue el punto de partida de innumerables viajes de exploración.

var adelante planes de estudio y exploración similares a los que se desarrollaban en la Base San Martín. Razones meteorológicas impidieron el desembarco de materiales, víveres y equipos, lo cual exigió que un reducido número de hombres conviviera con sus camaradas de la Armada hasta diciembre de 1953, cuando el Ejército pudo dar por concluidas sus propias instalaciones.

La primera dotación de la Base Esperanza estuvo formada por el capitán D. Jorge E. Leal; capitán D. Héctor M. Benavídez; teniente Héctor D. Crotti; teniente D. Carlos N. Bulacios; sargento ayudante Alberto N. Balegno y el sargento ayudante Pedro N. Ramos.

La Base Esperanza se creó para cumplir ciertos objetivos y rápidamente se comenzó a probar equipos y materiales, inclusive a readaptar, modificar todo aquello que fuera necesario. Las patrullas que se habían realizado en San Martín pusieron de relieve que no todo el equipo polar clásico era apto para transitar sobre el hielo antártico y sobrevivir a un clima más inclemente que el del Polo Norte.

En la Base Esperanza se precisaron también trineos y perros. Contando con una pareja de perros huskies traídos de Base San Martín se

trabajó hasta contar con una pequeña jauría adiestrada que facilitara la exploración del interior de la península Antártica. En esos tiempos la cartografía de la región era incompleta y a veces equivocada.

Lanzarse a la búsqueda de información cartográfica entre las montañas, barrancos y glaciares, el peligroso territorio que comienza a pocos kilómetros de bahía Esperanza, era difícil y hasta riesgoso. La búsqueda de posibles caminos en el desierto de hielo que fueran un nexo en la red de estaciones que se esperaba tender siempre más hacia el sur se constituyó en una tarea paciente que consumió años de esfuerzos.

El grupo del capitán Leal efectuó numerosos reconocimientos que fueron desde el mar de la Flota hasta la isla Ross. En uno de sus primeros viajes se levantó en la costa de bahía Duse el refugio Martín Güemes, que fue el segundo construido por nuestro país en el continente y el primero sobre el mar de Weddell.

Y el refugio Güemes fue el inicio de una serie de muchos otros que hoy son verdaderos puertos donde se amparan patrullas castigadas por los temporales, hombres amenazados por el hambre... Provistos de víveres y de combustibles sus puertas están abiertas para cualquiera que los necesite

sea cual fuere su nacionalidad, ofreciendo seguridad al científico o al explorador de esas soledades que poco a poco vamos superando.

En enero de 1954, a bordo del ARA "Bahía Aguirre", el personal de Esperanza llegó hasta Cerro Nevado, la isla donde aún se levanta la casa de madera de la expedición Nordenskjöld. Después de cincuenta años de la más completa soledad alguien volvía a visitar ese lugar casi legendario cuya custodia nos pertenece, por razones obvias.

Durante 1957 la Base fue agitada por los preparativos del Año Geofísico Internacional que en 1958 concentró en la Base, además de su dotación normal, a equipos de estudio de la Marina de Guerra y del Servicio Meteorológico Nacional. Ese mismo año la base fue enlutada por la muerte del teniente D. Ever Sixto Rodríguez Argumedo, quien falleció trágicamente durante una patrulla en momentos en que, portando una pesada carga, se desplazaba por las laderas del monte Taylor.

Mientras tanto, en sucesivos viajes se fue extendiendo la cadena de refugios y se llegó en dirección Sur hasta los nunataks Foca, unos desolados peñascos volcánicos que apenas sobresalen en la barrera de hielos de Larsen.

Pero entre todos los viajes que tuvieron a Esperanza como punto de partida hay uno que debe recordarse especialmente.

Se trata de la expedición que en pleno invierno del año 1961 realizó el viaje de ida y vuelta entre Esperanza y San Martín incluyendo el cruce de la cordillera Antártica. La patrulla, al mando del teniente primero D. Gustavo Giró Tapper partió de Esperanza el 14 de junio y un mes después llegó a los nunataks Foca donde ya se había construido la base Matienzo -de la cual trataremos más adelante-, después de nueve días en que se vigiló hasta el menor detalle se inició el camino hasta bahía Mobiloil, al sur del Círculo Polar, donde se intentaría el cruce de las montañas. Y el cruce de estas montañas era una operación peligrosa, antes los únicos que la habían logrado exitosamente fueron los hombres de la Base San Martín.

Este viaje -que mereció ya su propia historia en estas páginas-, terminó con el regreso a Esperanza el 24 de octubre, más de cuatro meses de viaje solitario en que se aprendieron nuevas experiencias y se templó el espíritu para tareas aún más difíciles o de mayor envergadura.

SOBRE LA BARRERA DE FILCHNER

Manteniendo la coherencia de toda la actividad que el Ejército había desarrollado hasta ese momento en la Antártida se llegó a la toma de una decisión audaz.

Era necesario llegar hasta la barrera de hielos de Filchner, en la costa sur del mar de Weddell, a los 78° de lat Sur. Había que contar con un asentamiento en ese lugar, inhóspito como pocos, porque debíamos iniciar desde allí la larga marcha por tierra hasta el Polo, otro de los viejos sueños que desvelaban a muchos.

Se trataba de la misión de llegar y vivir en la barrera, barrida por huracanes, de acceso difícil y en donde se registraron marcas térmicas de más de 50 grados bajo cero.

La barrera de Filchner es una gigantesca plataforma de unos 400.000 kilómetros cuadrados alimentada por los hielos que descienden de la meseta polar y que se prolonga, como un estante que flota sobre el mar. Este estante de hielo tiene, en el borde de la barrera unos trescientos metros de espesor.

Este manto de hielo se mueve len-

tamente y, como todas las formaciones similares de la Antártida, se fractura para originar los grandes témpanos tabulares característicos del océano Austral. La velocidad de desplazamiento de la barrera se calculó en algo más de mil metros por año. Entre su posición actual y la que se tomó en el año 1912 por la expedición de Filchner se pueden notar diferencias de hasta 60 kilómetros. Toda base que se levante allí terminará, fatalmente, desprendiéndose y derivando ciegame con sus casas, equipos, hombres...

La llegada de los barcos hasta la ensenada Piedrabuena -el lugar elegido- se puede lograr aprovechando la existencia de un canal costanero que los vientos mantienen despejado en los meses de verano. Gracias a este canal se evita el cruce directo a través del mar de Weddell, cubierto por hielo, témpanos y "escombros" del pack que hacen que el paso sea peligroso o imposible.

Otro rasgo peculiar de esta región en la ausencia casi total de vida animal. Durante el verano se ven algunas focas y pingüinos emperadores. De vez en cuando sobrevuela el lugar algún skúa o un petrel de las nieves, únicos visitantes de este apartado lugar. Todo es allí una llanura blanca y ennegrecida durante los días claros del verano, y en invierno, sumergida en la noche polar, lejos de toda vida humana, fue uno de los lugares más inhóspitos donde haya flameado nuestra bandera.

El 18 de noviembre de 1954 zarpó de Buenos Aires una Fuerza de Tareas -en la que figuraba el rompehielos "General San Martín", recientemente adquirido por el país- con el objetivo de llegar hasta la barrera, en un punto que fue reconocido desde el aire el día 3 de enero de 1955.

Aquí se seleccionó una pequeña ensenada donde el alto paredón de hielo descendía suavemente hacia el mar y se dio inicio a quince días de trabajo en que se construyó -siempre bajo la superficie- una casa habitable, depósitos de víveres y combustibles para tres años.

En el hielo se excavó un hangar para alojar a dos pequeños aviones, un Beaver y un Cessna, y mantenerlos al abrigo de los vientos.

Ahora, viviendo ya en Belgrano los pioneros del Ejército solo medían los 1400 kilómetros que los separaban del Polo Sur.

DOTACION FUNDADORA DE LA BASE DE EJERCITO GENERAL BELGRANO

General de división D. Hernán Pujaño; teniente primero D. Jorge Oscar Morganti; teniente D. Alberto S. Maciel; teniente D. Juan Luis Coelho; doctor Félix Olmedo Díaz; suboficial ayudante Alfonso Obermeier; suboficial ayudante Juan J. Naveira; suboficial ayudante Domingo Molinari; sargento primero Américo Dávila; sargento primero Juan B. Carballo; sargento Julio Germán Muñoz; sargento Eduardo A. Logares; cocinero José A. Correa y cocinero Alejandro Casis.

El personal de Aeronáutica, suboficiales Obermeier y Molinari, alistó rápidamente el Cessna 180, cuyo montaje y adaptación para los esquís se cumplió en un tiempo excepcionalmente breve.

Seis días después de llegar a la barrera de hielos el sargento Muñoz realizó el primer decolaje de un aparato argentino en esa región, y de un avión que ostentaba la inscripción Instituto Antártico Argentino, organismo creado poco antes para apoyar toda la amplia gama de investigaciones científicas de las regiones polares.

En ese momento se registró un verdadero récord, nunca antes había operado un avión argentino desde una pista -aunque improvisada- ubicada a los 77°55' de lat Sur.

Al año siguiente se habían completado unos 24 vuelos desde la Base Belgrano hasta bahía Gould -en el oeste-, y desde Belgrano hasta el nunatak Moltke, en el este. Pero el vuelo más importante se realizó con rumbo sur, llegando a avistar accidentes geográficos nunca registrados, pues se llegó a los 83° de latitud Sur. Se descubrió y bautizó una alta planicie de hielo, dos cordones montañosos cuyos picos apenas afloraban sobre la nieve y un accidentado y largo glaciar que se derramaba desde el interior del continente sobre la barrera de Filchner.

Si bien los vuelos de exploración se interrumpieron por la pérdida del Cessna, cuyos restos quedaron a 600 kilómetros al sur de la Base, el levantamiento cartográfico fue muy valioso.

El famoso explorador Finn Ronne, de origen noruego pero perteneciente a la reserva de la marina de Estados Unidos manifestó en una ocasión que debía tenerse en cuenta la toponimia argentina de esa época.

PALABRAS DEL SEÑOR GENERAL DE DIVISION (R) DON HERNAN PUJATO EN OCASION DEL 30º ANIVERSARIO DE LA PRESENCIA DEL EJERCITO ARGENTINO EN LA ANTARTIDA

"El día 21 de febrero de 1951, en horas tempranas, partí rumbo a Bahía Margari-
el capitán R.T. de la Expedición Científica a la Antártida Continental Argentina."

"Parten sabiendo que al coronar de los argentinos los acompaña a mi jefe al continente."

El viaje era totalmente desconocido de para navegar en las mareas antárticas, pero quise recomendar, al capitán de ultramar Sr. Santiago A. Farrell, la tripulación y los miembros de la expedición. Tenían que cumplir una misión. Ella tenía fe en Dios, en la Patria, en sí mismos. La Trinidad, el miedo, el esfuerzo, el dolor, me estaban presentes, sí, en cambio, la audacia, la audacia, el sentimiento de cumplir con un deber."

El 8 de marzo se anclaba en Bahía Margari-
con entusiasmo, con total dedicación todo el personal, entre

ellos firmes convencer a los enfermos que habían sido espial-
mente entrenados en el manejo de las cosas habituales, conseguimos en el tiempo récord de 13 días armar las dos casas, como gallinas, montar las dos torres antárticas para comunicaciones radial y transmitir 300 toneladas de carga útil. Y así el 11 de mayo, día que se inauguró esta Base, que tiene el honor de llevar el nombre del más grande jefe de los argentinos, al Cacho de la Patria General Eva Perón de San Martín."

Esta Base que alberga la primera estación argentina que permanece al Sur del Círculo Polar Antártico, ha sido la escuela para el personal que en ella se formó la expedición y se fue formando el personal en la tierra que

Surge de nuevo. Los ambientes de nuestra tierra polar, descubrimos con la ayuda al extremo Sur del polo: el Polo Sur.

Del personal que actúan, el Capitán Farrell y dos miembros de la Expedición, el Suboficial Mayor D. Haroldo Rella y el Sr. Antonio Moro, han vuelto al Sur de Dios. Sus compañeros cumplen un deber y una vocación espiritual de colocar estas placas, con sus nombres. Ellos no necesitan ser honrados, su honor reside en que cumplan un deber, cuando la Patria les encargó una misión."

Desde estas placas, otros compañeros, cuyas memorias están en la memoria de nuestros argentinos, se dirigen hacia nosotros y saben que aquí, en este Cacho de Sobremonte cuyo sitio es una gran sea siempre en lugar donde se trabaja con entusiasmo, total dedicación y donde si fuera necesario, se sabe morir también por la Patria."

Hernán Pujato
Jefe del Sur (R)



UN RELATO DE FINN RONNE

El capitán Finn Ronne nos ha dejado una impresión de la época en que conoció a los fundadores de la Base General Belgrano.

Cuando en oportunidad de iniciar los trabajos del Año Geofísico Internacional Ronne llegó al mar de Weddell utilizó un helicóptero para reconocer el borde de la barrera, nos cuenta que visitó la base argentina de la cual nadie tenía idea de su existencia en la región: "...se desayunaban cuando descendimos. Con nuestros atuendos encapuchados para sobrevivir al frío, debimos parecerles gente de otro planeta, en especial porque éramos los primeros extraños que habían visto en más de un año."

"Cuando aterrizó mi helicóptero no vi ningún edificio, solo un pequeño avión Beaver, una maroma con perros polares, cuatro tractores con orugas y torres de radio. De pronto surgió un hombre con los brazos abiertos para recibirme y hablando en español. Era el jefe, el general Hernán Pujato. Pronto aparecieron otros dos no sé de dónde. El médico argentino, doctor Olmedo Díaz, que hablaba bien inglés actuó como intérprete. El general abrió la marcha hacia una especie de claraboya que había en el hielo. Por ella descendimos unos cinco metros hasta llegar a un vestíbulo, un túnel conducía a las viviendas en lo profundo de la barrera de hielo. Aparentemente el túnel era más alto, pero el peso de la nieve le había hecho perder altura. La luz llegaba desde lo alto por una pequeña abertura. A un lado estaba la cocina y cerca la estación de radio, la bodega y demás dependencias.

"...todos parecían tener buena salud y se los veía optimistas. Después de explorar hacia el sur con vehículos, trineos y aviones, habían estado trabajando en meteorología, geofísica y glaciología. Entre sus descubrimientos figuraba el de un glaciar de doscientos kilómetros de largo y el de cadenas de montañas parecidas a los Alpes".

"Nuestra visita de media hora pareció de pocos segundos. Estaban esperando la llegada del barco de relevo y les dejé una carta para mi esposa que ellos harían llegar antes de mi regreso... Con un abrazo de despedida el general me estampó en una postal el sello de correos de su base y me dio algunas fotografías. Mientras ascendíamos, el pequeño grupo de ocho hombres nos despedía con las manos en alto, desafiando el frío".

LA CONQUISTA DEL POLO

El 26 de octubre una patrulla de hombres del Ejército partió desde la Base General Belgrano iniciando una marcha terrestre hacia el Polo Sur.

Casi dos meses después -el 10 de diciembre de 1965-, esa patrulla alcanzó el extremo más austral de la Nación.

Tras una azarosa marcha de 2.900 kilómetros y a lo largo de 66 días de penurias y trabajos aquellos hombres regresaron a Belgrano el último día de 1965 concretando la mayor de nuestras hazañas antárticas.

Culminado el trabajo se consideró cumplido completamente el objetivo político de la expedición: reforzar nuestros derechos antárticos demostrando la capacidad argentina de accionar a lo largo de todo el territorio patrio.

Durante los meses de marcha se efectuaron observaciones científicas, que significaron un gran esfuerzo para el personal por las condiciones meteorológicas y glaciológicas adversas.

"Una tierra donde se enseñorea una naturaleza hostil -la más fría y tempestuosa del planeta-, reacia a los hombres, perros y máquinas y donde las tormentas polares y las interferencias magnéticas anulan las comunicaciones y afectan a los instrumentos volviéndolos inexactos e influyendo, por lo tanto, en la inteligente confianza que el hombre debe depositar en los mismos. Un lugar en donde los lubricantes se convierten en sebo y los metales se cristalizan, donde las mejores aleaciones se quiebran al desintegrarse la materia", así resume el general Leal los trabajos de las patrullas en su relato del viaje.

Teniendo a la Base Belgrano como punto de partida, o base de operaciones, el viaje comenzó a planearse a fines de 1963, se estudiaron las rutas posibles para llegar a la meseta polar y se observó que era imprescindible contar con una estación de apoyo -lo cual quiere decir tener víveres, repuestos y combustibles-, en algún punto cercano a los 83º de latitud Sur.

Hubo que seleccionar al personal preparado para la empresa, y la selección se hizo entre veteranos antárticos. Entre los elegidos se destacó el teniente primero D. Gustavo Adolfo Giró Tapper, ex jefe de San Martín y de Esperanza, que cubrió todo el trabajo de preparación para viajar hasta los 82º -al pie de las primeras estribaciones de la meseta

polar- jalando la ruta y montando luego una construcción que ahora conocemos como Base de Avanzada Científica Alférez de Navío Sobral.

Esta base exigió grandes esfuerzos antes de su habilitación definitiva, el 2 de abril de 1965, y en ella permanecieron como dotación inicial el teniente D. Adolfo Eugenio Goetz, el sargento ayudante Julio César Ortiz, el sargento primero Adolfo Oscar Moreno y el cabo primero Leonardo I. Guzmán.

Todo se llevó a cabo en la mitad del tiempo previsto y se dieron las condiciones para que el teniente primero Giró solicitara que el asalto al Polo Sur se hiciera cuanto antes. Giró recomendaba que "demorar la expedición un año más era contraproducente y puede constituir un fracaso por las siguientes causas: la masa de hielo de la barrera de Filchner está en continuo movimiento y la actual ruta, reconocida y enmarcada, puede en un plazo de dos años sufrir variantes que la anulen, perdiéndose los abastecimientos ya adelantados y el esfuerzo que ello significa".

Teniendo un posible desprendimiento de hielo en la zona de Belgrano -en ese entonces a dos kilómetros del borde de la barrera-, Giró continuaba: "Si Belgrano sale a navegar para siempre perdemos la oportunidad de llegar al Polo Sur".

Sobre la medianoche del 4 de noviembre la patrulla arribó a Sobral con una temperatura de 33 grados bajo cero. Allí se estacionó para efectuar tareas de mantenimiento mecánico, los trineos tenían graves daños en los patines y había también que reparar a los sno-cats, el viaje desde Belgrano resultó más duro de lo esperado.

De allí en adelante, el frío, los sastruguis que dificultan la marcha, las grietas que amenazan la vida, todo estaría presente. En cuanto a las grietas, generalmente cubiertas con débiles puentes de nieve, estuvieron a punto de "engullirse" a alguno de los tractores. Felizmente solo se perdieron trineos y su carga de provisiones.

Los duros filos de los sastruguis obligaban a pasarlos de costado, demorando la marcha hasta un punto peligroso. A esa altura del viaje los hombres tenían conciencia plena de que toda demora gravitaba sobre las medidas reservas de víveres y combustibles.

Después de superar algunas penosas situaciones, la inmovilidad de

hombres y máquinas bajo el castigo del temporal, consumiendo el precioso combustible, la marcha sobre el hielo trajo sus primeros problemas serios. Con pocas horas de intervalo se rompieron dos trineos y se debió redistribuir la carga. Los trineos estaban semidestrozados por el hielo y hubo que dejar un sno-cat en medio de ese desierto a manera de depósito y como señal para el camino de regreso.

La posterior rotura de los patines de otro trineo impuso considerar la situación muy detenidamente. Sin trineos es imposible alcanzar el Polo.

Se hizo un alto de dos días para reparar y reforzar la estructura de los vitales trineos. Oscuras preocupaciones pesaron sobre el ánimo de todos, aquel campamento recibió de sus propios moradores la descriptiva denominación de Campamento Desolación...

Pero de todos modos la meta estaba más cercana que antes. A partir de los 86 grados los sastruguis se hicieron más grandes, a veces tan altos como los tractores. Siguió la marcha agotadora en ese mar de hielo ondulado sintiendo que el Polo estaba ya al alcance de la mano.

El terreno recién comenzó a mejorar después del 8 de diciembre cuando los resistentes sno-cats se arrastraban a 2.645 metros sobre el nivel del mar.

El 9 de diciembre se estima estar unos 45 kilómetros del Polo y deben aprestarse física y espiritualmente para cubrir el último breve tramo de marcha.

Al día siguiente, el 10 de diciembre, una fecha inolvidable para los argentinos, el coronel Leal descendió de su tractor y planta la bandera de la Patria en la nieve endurecida del vértice sur de la Nación.

Habían dejado atrás 45 días de marcha, de tensiones anímicas, de pensar obsesivamente en las grietas, de seguir el rumbo correcto allí donde la brújula es casi inútil.

El 15 de diciembre se izó en el Polo la bandera donada por la Asociación Antártica Argentina que quedó allí flameando como testimonio del exitoso operativo.

A lo largo de los años también se supo de accidentes, como el incendio -sin víctimas-, que destruyó la Base Esperanza

LA PATRULLA QUE LLEGO AL POLO SUR

Coronel D. Jorge E. Leal; capitán D. Gustavo A. Giró; suboficial principal Ricardo Bautista Ceppi; sargentos ayudantes Roberto H. Carrion, Julio César Ortiz, Alfredo Florencio Pérez y Jorge Raúl Rodríguez; sargentos primeros Adolfo Oscar Moreno y Domingo Zacarías; y el cabo Ramón Alfonso.

EN CABO PRIMAVERA

El 8 de marzo de 1977 personal del Ejército instaló en cabo Spring una base que se alza, en un promontorio rocoso a cincuenta metros sobre el nivel del mar.

Desde entonces la base funciona cumpliendo un programa de observaciones glaciológicas y meteorológicas que regularmente propone la Dirección Nacional del Antártico.

La zona es muy abrupta, formada por un macizo granítico que en las zonas libres de hielo presenta capas de líquenes, musgos y algunas pequeñas gramíneas.

El nombre fue aplicado por primera vez por la expedición belga de

Adrián de Gerlache, quien quiso recordar al profesor W. Spring, de la Universidad de Lieja, aunque es muy usual la denominación de cabo Primavera.

El cabo Spring, que linda con la caleta Brialmont, era anteriormente asiento del refugio naval Capitán Cobbett, montado por la Marina de Guerra el 23 de enero de 1954.

Este refugio había sido utilizado anteriormente, en épocas de verano como lugar de apoyo para los grupos de estudio que trabajaron en la región efectuando, en especial, importantes trabajos biológicos y geológicos.

DOTACION FUNDADORA

La base de Ejército Primavera fue fundada por el teniente coronel, D. Ignacio Carro; teniente primero médico D. Horacio Bernardo Rovira, sargento ayudante Eladio Enrique Silvano; sargento ayudante Vicente Raúl Quiroz; sargento ayudante Florencio Aragón; sargento ayudante Luis Humberto Buraschi; sargento primero Bartolomé Marcos Díaz; sargento primero Elvin Clifford Martínez y señor Ricardo Nereo Sosa.



EL FORTIN SARGENTO CABRAL

Desde principios de 1978 nuestro Sector Antártico presenta un elemento nuevo que cambia por completo la vieja imagen de una Antártida desolada e inhabitable.

Ahora hay allí un rincón distinto. En la Base de Ejército Esperanza, en el extremo norte de la península Antártica, está en plena marcha una experiencia cuya idea inicial nació en el Comando en Jefe del Ejército.

Aunque algo precaria, hay actividad social en Esperanza, hay maestros alumnos, sacerdotes. Por ello es que en 1978, al celebrarse el Día de la Antártida, se presentó en esta base una delegación que presidiría una serie de ceremonias que no tenían precedente en el continente helado.

Allí había nacido ya el primer niño antártico, se celebraría el matrimonio de dos integrantes de la base y se impondría el nombre de Sargento Cabral a un grupo de viviendas vecinas a las instalaciones. De esta manera se cumplía una vieja aspiración del general D. Hernán Pujato: "Ver la Antártida ocupada por pueblos con hombres y mujeres para que los dos regiones extremas de la Patria estuvieran verdaderamente unidas".

El 13 de agosto de 1954 el general Pujato -en ese entonces director del Instituto Antártico Argentino-, elevó un informe a las autoridades nacionales proponiendo la instalación de un "caserío" en cabo Primavera.

En el plan se preveía poblarlo con grupos familiares, edificios apropiados y se enumeraban los gastos que demandaría la empresa.

El general Pujato consideraba que la obra era impostergable dado el interés que otras naciones demostraban por la Antártida y escribió: "Acercas de estos primeros pobladores que con su permanencia, con los hijos que vendrán y con las posibles actividades que en ese medio se podrán desarrollar, harán por los derechos del país más que cuanto hasta hoy se ha hecho.

Retomados los viejos proyectos, le cupo una parte principalísima en su desarrollo al Departamento Antártida del Ejército, en momentos que estaba a su frente el coronel D. José María T. Vaca.

Así fue que contando con el apoyo de las instalaciones de la Base Esperanza, el Fortín Sargento Cabral se habilitó el 17 de febrero de 1978, compuesto con cinco casas familiares en que se alojó personal civil y militar.



Los fundadores de la Base Belgrano disponían de dos aviones que fueron utilizados en trabajos de exploración resultando en el descubrimiento de importantes accidentes geográficos

El 7 de enero de ese año había nacido en la Antártida el primer niño, un varón, Emilio Marcos Palma, hijo del capitán D. Jorge Emilio Palma y de la señora María Silvia Morello de Palma, que participaron en la Campaña de Verano.

El 16 de febrero de ese mismo año se realizó en el Fortín el segundo casamiento en el Sector Antártico Argentino, cumpliéndose las ceremonias civil y religiosa que unió al sargento primero Carlos A. Sugliano con la señorita Julia Beatriz Susana Buonamio. El matrimonio permaneció en el Fortín el resto del año.

Podemos recordar que el primer casamiento antártico tuvo lugar en el año 1974, en la Estación Científica Almirante Brown.

El 14 de marzo en el Fortín Sargento Cabral se iniciaron los cursos a nivel primario y secundario para los niños integrantes de la dotación. El 27 de mayo de 1978 se produjo el nacimiento de la primera niña antártica, Marisa de las Nieves Delgado.

Al iniciarse el año 1979 las instalaciones del Fortín fueron ampliadas para alojar a diez familias y dieciséis niños; asimismo, se concretó la instalación del Sanatorio Cruz del Sur para cubrir la asistencia médica de la creciente comunidad.

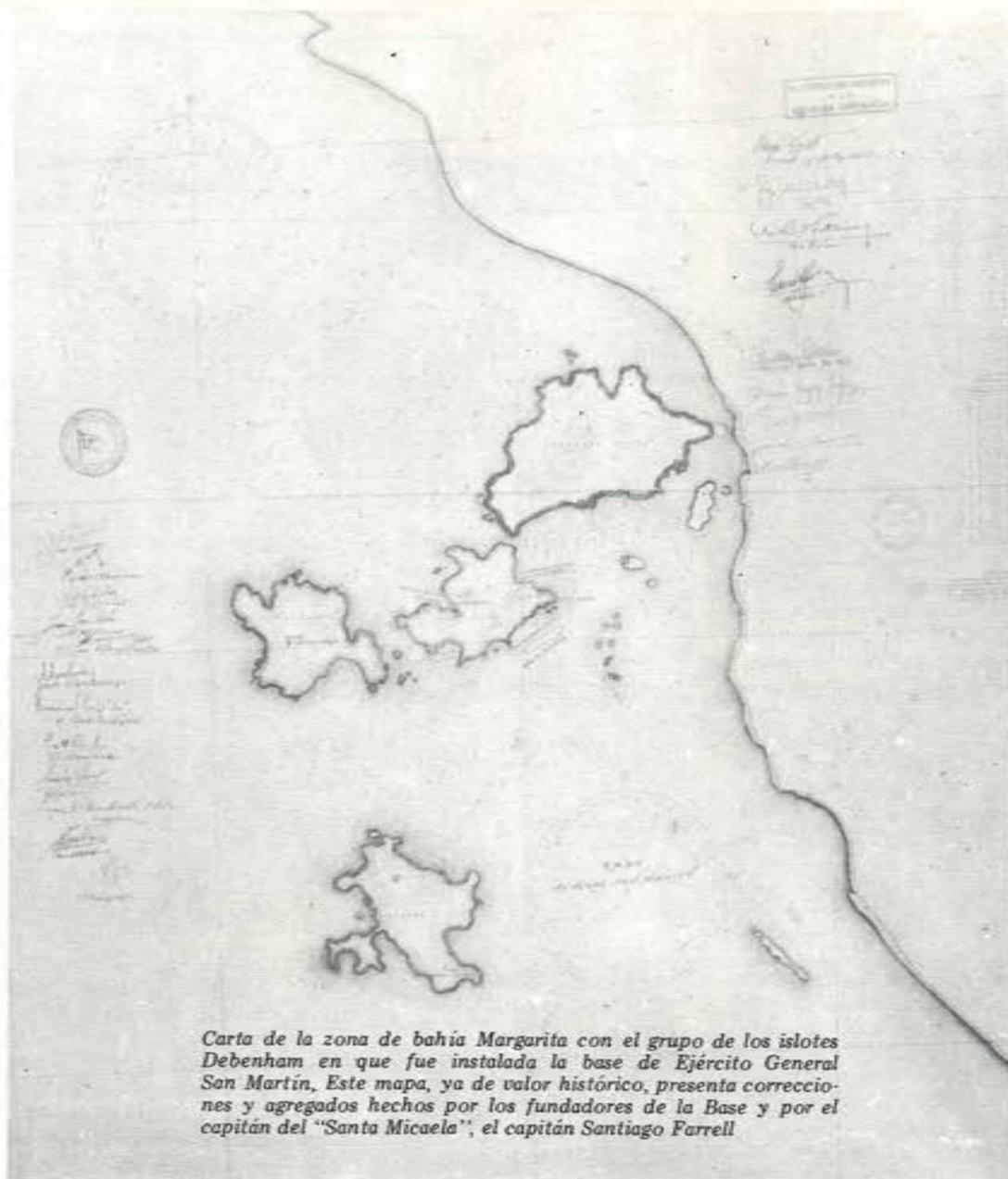
BASE GENERAL BELGRANO 2

Tras 25 años de actividad ininterrumpida la Base General Belgrano fue inactivada y las viejas instalaciones se destinaron a albergar, solamente durante el verano, a pequeños grupos de investigadores.

Como reemplazo de la vieja base el Ejército estudió cuidadosamente la ubicación y las características de nuevas instalaciones desde las cuales se pudiera continuar el estudio de la alta atmósfera, auroras polares y meteorología que nuestro país venía desarrollando en la barrera de hielos de Filchner.

Fue así que se optó por asentar los nuevos edificios en tierra firme, relativamente cerca del punto en que se unen la barrera y el continente. En medio de la inmensa extensión del hielo que cubre esa región solo se avistan dos pequeñas masas de granito que emergen de la nieve como unas simples manchas oscuras, son los nunataks Moltke y Bertrab, avistados por la expedición de Filchner en 1912.

De acuerdo con los estudios previos el más indicado resultó ser el nunatak Bertrab, de apenas una hectárea de superficie pero permanentemente libre de hielo, a unos



Carta de la zona de bahía Margarita con el grupo de los islotes Debenham en que fue instalada la base de Ejército General San Martín. Este mapa, ya de valor histórico, presenta correcciones y agregados hechos por los fundadores de la Base y por el capitán del "Santa Micaela", el capitán Santiago Farrell

500 metros de altura sobre el nivel del mar. Un punto en el cual, incluso, la nieve no llega a acumularse jamás, barrida por los fuertes y persistentes vientos de la región.

Respecto a las condiciones meteorológicas de la zona es importante mencionar una peculiaridad, la base Belgrano 2 se encuentra a mayor altura y algo más al sur que la primitiva base Belgrano, no obstante registra temperaturas menos rigurosas.

Si bien el Bertrab asoma en medio de una vasta extensión de hielos agrietados -siempre hay zonas de grietas en la vecindad de las montañas-, y a estas grietas no se las consideró un problema puesto que desde las nuevas instalaciones no se pensó en efectuar exploraciones geográficas, ya desde el año 1980 se pudo encontrar una ruta segura para

llegar al continente.

Además, los antárticos veían con beneplácito disponer de un asentamiento seguro. Desde 1955 los hombres que invernaron en la vieja base Belgrano sentían el hecho de estar viviendo en el interior de túneles excavados en el hielo, de un hielo que siempre estuvo moviéndose lentamente hacia el mar y que algún día se transformaría fatalmente en algunos de los gigantes tepanitos tabulares que marchan a la deriva por el océano Antártico.

En vista de las zonas de grietas vecinas los helicópteros del Ejército operando desde el rompehielos "General San Martín", debieron efectuar permanentemente vuelos para transportar los elementos de construcción, equipos diversos, víveres y combustibles.

Por último, el 5 de febrero de 1979 quedó instalada la base en un punto a quinientos metros sobre el nivel del mar, a 77°52'15" de latitud Sur y a 34°37'40" de longitud Oeste.

En la zona de influencia de la base existían desde mucho antes dos refugios que se montaron en enero de 1976, los Refugios Sargento Ayudante Cisterna y Aviso ARA Comandante Zapiola.

PRIMERAS ACTIVIDADES

Inactivada la base General Belgrano, gran parte de sus equipos científicos se trasladó a Belgrano 2, reforzada con material más moderno, por otra parte.

La reinstalación del LABEL, siglas

del laboratorio del Instituto Antártico Argentino dependiente de la Dirección Nacional del Antártico, exigió un considerable esfuerzo al tratarse de material electrónico, antenas e instrumental de precisión.

En el traslado no se olvidó ubicar en el Bertrab la cruz que el general D. Hernán Pujato erigió en 1955 cerca de la antigua Belgrano. Una cruz que a pesar de soportar nevadas durante un cuarto de siglo jamás fue cubierta por el hielo.

Actualmente en la base Belgrano 2 todo está listo para mantener en marcha los programas de investigación científica para lo que la región es especialmente indicada.

DOTACION FUNDADORA DE LA BASE DE EJERCITO GENERAL BELGRANO 2

Jefe de base: teniente primero D. Ramón Alberto Varela; teniente primero médico D. Antonio Donato Silvestris; suboficial principal Luis Arturo Ferrari Gimenez; sargento ayudante Juan Carlos Bechelli; sargentos primeros Demetrio Velásquez, Miguel Castillo y Luis Roberto Orellana; sargento Luis Eduardo Burgos.

LA BASE MAS AUSTRAL

La Base Belgrano 3, situada sobre la costa norte de la isla Berkner es el punto más austral ocupado actualmente por una dotación del Ejército Argentino.

Transportando a los hombres y equipos, el rompehielos "Almirante Irizar" llegó al lugar elegido el día 24 de enero de 1980, una zona cubierta de hielos donde no se vislumbra una sola roca y ubicada a unos 260 kilómetros al oeste de la actualmente desactivada Base General Belgrano.

Un helicóptero del Ejército inició las operaciones de descarga mientras se procedía al montaje de los módulos premoldeados que constituyen la vivienda, depósitos, etc. El trabajo se dio por finalizado el 30 de enero, fecha oficial de inauguración de la nueva base.

Las instalaciones cuentan con nueve módulos móviles que se hallan montados sobre orugas y que son acoplables entre sí. Los módulos son de material plástico y reúnen las características necesarias para soportar las extremas características climáticas imperantes en el lugar.

En total se cuenta con una vivien-

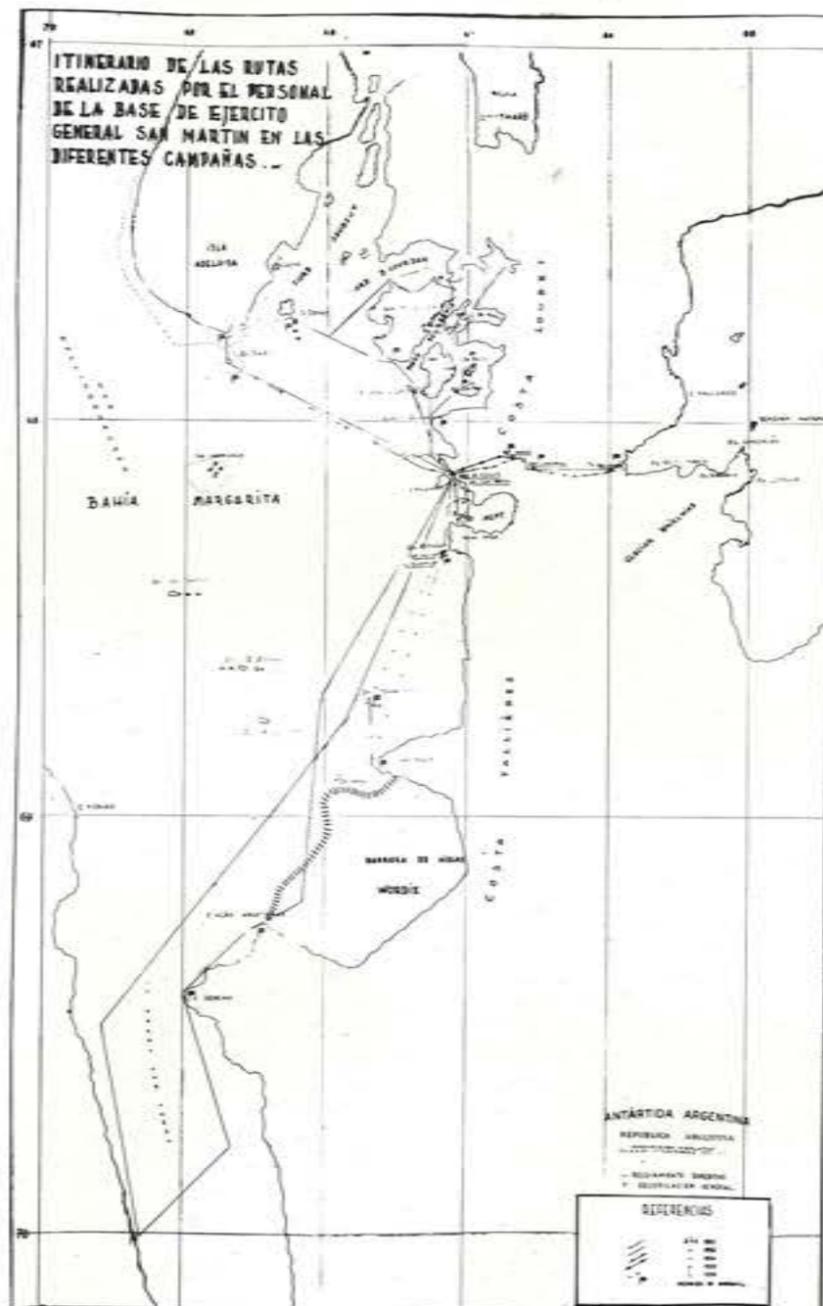
da alojamiento para el personal, un centro de comunicaciones, enfermería, centro meteorológico, comedor, cocina, baños y una usina-taller.

Algunos depósitos se instalaron directamente sobre el hielo, así como la cámara frigorífica.

Las actividades que se prevé cumplir en Belgrano 3 son el levantamiento topográfico de esa zona (77° lat S y 45° long W), observacio-

nes meteorológicas, geomagnetismo y otras, todo ello en vista a la eventual instalación de un centro científico.

La dotación fundadora estuvo integrada por el mayor D. Carlos Alberto Retamoso; teniente primero (médico) D. Alejandro Sáenz Rodríguez; teniente D. Pedro Alberto De Luchi; y los suboficiales Juan Carlos Lladós, Juan C. Villaroel, Mario R. Domínguez, Félix E. Macías, Felipe E. Fingermann y Víctor H. Querubin.



Primeros itinerarios de exploración hechos por tierra o helicóptero poco tiempo después de la fundación de la Base San Martín

por Juan Carlos Salvia

Desde tiempo atrás los antárticos habían acariciado la esperanza de una voz, que a través del éter, los acompañara en su vigilia silenciosa. La radiotelefonía trae consigo esa magia particular, que enlaza distancias y hace volar el pensamiento...

En un principio fueron los Centros Fijos de Comunicaciones quienes cumplieron, aunque con limitaciones ese cometido, propagando en sus frecuencias oficiales la grabación de algún evento de importancia nacional, que fuera captado por razones de proximidad al continente, o ubicación geográfica preferencial para la recepción.

Así desfilaron los goles del Mundial 78, competencias de fórmula Internacional, encuentros de boxeo por campeonatos del mundo... Hasta que en la Nochebuena de 1978 se alcanza el grado máximo de emotividad. Desde Base Esperanza, y a través de los canales utilizados habitualmente para la transmisión de partes meteorológicos, se alegra la noche con villancicos, y luego al filo de la hora veinticuatro, el padre Buenaventura De Filippis ofrece la misa de gallo. De esa forma, científicos civiles, hombres de la Armada, la Fuerza Aérea, el Ejército y otras fuerzas de seguridad, alejados de su medio ambiente, se unen anulando distancias porque un receptor de radio les entrega a través de su parlante la palabra de Dios...

Ese fue quizás el comienzo. Luego las notas haciendo referencia de la necesidad de contar con una radioemisora antártica. Las autoridades nacionales sensibles al requerimiento, y la gran esperanza que se pone en marcha...

El 5 de junio de 1979 se redacta el primer documento, lo promueve la Agrupación de Comunicaciones 601 hacia el Comando de Comunicaciones. Luego serían necesarias muchas instancias más... En la escena aparece el Comando Antártico y la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos, la Secretaría de Estado de Comunicaciones, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Secretaría de Información Pública.

Los pasos se van superando, y en la mañana del 24 de agosto de 1979,

zarpa del puerto de Buenos Aires el flamante Rompehielos "Almirante Irizar" de la Armada Nacional que cumplirá su prueba de hielo. Su hangar cobija dos helicópteros de Fuerza Aérea y Aviación Naval, y sus bodegas un equipo transmisor de 1200 watts, torres de antenas y accesorios donados por ENCOTEL y equipamiento de audio adquirido por el Ejército. Viaja además, una comitiva compuesta por dos suboficiales del Comando de Comunicaciones y cuatro técnicos de la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos. Luego de una travesía de 24 días que abarca el Atlántico y los mares helados del sur, la nave arriba a Bahía Esperanza. Allí se une a la comitiva la dotación que inverna en el "Fortín Sargento Cabral".

A partir del 17 de setiembre comienza una febril y sacrificada labor, donde hombres y mujeres aportan su esfuerzo en una carrera contra el tiempo. Se intenta que el 20 de octubre, festejo del Día del Arma de Comunicaciones, la radiodifusora que llevará el nombre de su santo patrono se inaugure oficialmente. Poco más de un mes de trabajo, donde la iniciativa y el ingenio del hombre supera el condicionamiento de una naturaleza hostil. Se producen las primeras emisiones de prueba con resultado satisfactorio, donde colaboran eficazmente LRA 10 Radio Nacional Ushuaia, LRA 24 Radio Na-



cional Río Grande y personal superior y subalterno comisionado en Ushuaia y Buenos Aires por el Comando de Comunicaciones y la Agrupación de Comunicaciones 601.

Finalmente el sábado 20 de octubre, con la presencia de autoridades de ENCOTEL, Comando de Comunicaciones, Comando Antártico, personal de LRA Radio Nacional de Buenos Aires y el Jefe y dotación 1979 de Base Esperanza, se produce la bendición de las instalaciones de la flamante emisora a cargo del Reverendo padre Buenaventura de Filippis. A las 11.20 horas el anhelado sueño se convierte en una tangible realidad: El locutor anuncia "Aquí LRA 36 RADIO NACIONAL ARCANGEL SAN GABRIEL, 6030 kilohertz, banda de 49 metros, emitiendo desde Base Esperanza en la Antártida Argentina, juntamente con las emisoras que integran la cadena oficial de radiodifusión". Palabras a cargo de SE el señor Comandante en Jefe del Ejército, General Don Roberto Eduardo Viola y autoridades nacionales y militares. La primera entrega musical fue "La Primavera", milonga de Víctor Velázquez por su autor y una programación especial alusiva a la antártida que se mantendrá hasta las 13.30 hs.

Durante el transcurso de ese año la dotación que heredó la difusora luego de su creación, se encargó de perfeccionar permanentemente los distintos aspectos de su diagramación para obtener un resultado óptimo.

Restándole tiempo al descanso se dotó a las instalaciones de un mayor confort interior, y se elevó la programación diaria a cuatro horas de irradiación.

Quizás todo lo expuesto ya forme parte de la anécdota... En la bruma del recuerdo queda la nochebuena de 1978, la palabra persuasiva del padre De Filippis, y el llanto de algún niño que introdujo el toque de informalidad en la misa antártica que se propagó por primera vez al éter.

También ya es anécdota el esfuerzo de las autoridades que galvanizaron la empresa de creación de LRA 36 y el esfuerzo de hombres y mujeres que colaboraron para el logro, superando adversidades.

RESCATE EN LA ANTARTIDA

Por SANTIAGO M. COMERCI

Sábado 2 de febrero de 1980. Hora 22.48. El rompehielos A.R.A. Almirante Irizar navega por el Weddell rumbo a la Estación Científica Corbeta Uruguay. Atrás queda la Base General Belgrano II. En esas circunstancias se recibe a bordo un requerimiento de la Radio Central Buenos Aires, de la Armada, y de Radio Pacheco: cubrir un circuito con el buque polar noruego Polarsirkel. Establecida la comunicación, el capitán de la nave extranjera informa tener a bordo un accidentado en grave estado con posibles heridas internas. Se trata del ingeniero Gerd Fuchs, miembro de un grupo científico alemán, que había sufrido un accidente 40 millas al Oeste de la Base General Belgrano III. Según el capitán noruego, únicamente el Almirante Irizar podría prestarle auxilio. De inmediato el comandante de la nave argentina ordena invertir el rumbo a máxima velocidad para llegar hasta el Polarsirkel, a unas 370 millas al SW en Lat 77°05' y Long 46°30'W. El día 3 a las 20.30 hs., en malas condiciones de visibilidad se establece contacto radar con la nave noruega, comenzando las maniobras para recibir el helicóptero, que arriba a las 21.13 hs. con el enfermo y el médico de la expedición alemana. Rápidamente el hombre es internado en la enfermería del buque efectuándose los correspondientes análisis médicos. Diagnóstico: "politraumatismo severo de hemiabdomen y miembros inferiores derechos con estado de shock". Día 5: según el informe médico de la fecha el paciente evoluciona favorablemente. Mientras tanto el rompehielos navega en procura de la Estación Científica Corbeta Uruguay. El 16 arriba a Buenos Aires, donde personal de la Embajada de Alemania Federal recibe al accidentado.

Una vez más la República Argentina había brindado su cooperación en una misión humanitaria, en apoyo de científicos y navegantes de otras naciones, allá en el lejano Sur. Ocuparía muchas páginas relatar aquí esa historia; baste simplemente señalar algunos casos que vienen a nuestra memoria mientras redactamos esta nota: Setiembre de 1971: en una difícil operación por las malas condiciones climáticas y por la necesidad de escalas en nuestra Base Matienzo y en la estadounidense Palmer para hacer combustible, el Porter 461 procedente de Base Petrel rescata a dos enfermos de la base británica de Fossil Bluff, en los 71°20' SW y 68°20' W. La hazaña dio lugar a un telegrama de felicitación de Sir Vivian Fuchs, Director del British Antarctic Survey, y a una distinción otorgada por la reina Isabel a los autores del rescate.

Julio de 1968: también una base británica solicita socorro. En la dotación inglesa de Islas Argentinas hay un enfermo grave. Un DC-4 de nuestra Marina acude desde Ushuaia con medicamentos para cinco meses de tratamiento. Pero el paciente finalmente debe ser hospitalizado. Es necesario traerlo al continente y para ello vuela a Islas Argentinas desde nuestra Base Matienzo un Beaver con un médico. El enfermo es evacuado, pero al despegar la máquina, el congelamiento del carburador por la baja temperatura provoca su precipitación sobre el hielo marino. Por suerte no hay víctimas, y todos regresan a la base británica, de donde el paciente será evacuado el 20 de agosto por el rompehielos A.R.A. General San Martín que lo lleva a Ushuaia, desde donde será trasladado a Buenos Aires. El 21 el buque en navegación recibía el siguiente mensaje: "RETRASMITO MENSAJE LONDON LUZ HACHE CUATRO CERO DE DIRECTOR BRITISH-ANTARCTIC SURVEY Y CMM SIR VIVIAN FUCHS QUE DICE CLN RUEGO ACEPTE NUESTRAS SINCERAS GRACIAS POR EL RESCATE DEL ENFERMO DE NUESTRA ESTACION EN ISLAS ARGENTINAS PD UNA CAMPAÑA INVERNAL DE ESTA NATURALEZA RESULTA SIN PARALELO EN LA HISTORIA MARITIMA ANTARTICA".

Noviembre de 1903: rescate de la Expedición Antártica Sueca del Dr. Otto Nordenskjöld por la corbeta A.R.A. Uruguay suceso que, por tan conocido, nos exime de todo comentario.

Lo dicho no agota por supuesto el largo y emotivo anecdotario de la ayuda brindada por los argentinos a sus semejantes de otras naciones en sus rutas australes, siguiendo el ejemplo heredado de aquellos compatriotas nuestros que, ubicados en las puertas mismas del Antártico, auxiliaban a tantas naves de diversas banderas. Don Luis Vernet, comandante civil y militar de nuestras Malvinas en 1829, recuerda en un documento que se conserva en el Archivo General de la Nación, el salvataje de la goleta inglesa "Hope" naufragada en las costas de las Georgias del Sur; la goleta estadounidense "Belville", en cercanías de la Tierra del Fuego; la ballenera "Potosí", de igual nacionalidad, accidentada cerca de Puerto Soledad; la fragata Ballenera "Nouvelle Betsie" y el cutter inglés "Sively". Dice Vernet: "Las tripulaciones de todos estos buques, deben quizás su existencia a mi establecimiento o al menos le deben el pronto alivio de horribles padecimientos. ¡¡Esta es la colonia que destruyó el comandante Duncan!!!".

TRES EPISODIOS MEDICOS EN LA CAMPAÑA ANTARTICA 1948/1949

Por ROBERTO M. AMUCHASTEGUI

En la campaña antártica efectuada en el período 1948/49 por los buques que integraban la división de hidrógrafos A.R.A. "CHIRIGUANO" y A.R.A. "SANAVIRON", siendo jefe de sanidad de la misma, como Teniente de Fragata Médico, tuve la oportunidad de efectuar dos operaciones de cirugía mayor, que, según la información que pude recoger, no sólo fueron las primeras en la Antártida Argentina, sino también en el Continente Antártico. Las operaciones efectuadas se debieron a diagnósticos de apendicitis aguda, por un lado, y de obstrucción intestinal, por el otro. En ambas, conté con la colaboración de oficiales de sanidad y enfermeros de los Destacamentos Navales "MELCHIOR" y "DECEPCION", y de otros buques surtos en la zona.

Se prestó, además, colaboración al jefe de sanidad de la Fragata de Su Majestad Británica "SPARROW", a su solicitud, para atender un caso grave de traumatismo lumbodorsal, cuyo diagnóstico inicial fue hemorragia grave por rotura de bazo.

Las circunstancias y los episodios se sucedieron de la siguiente manera:

Zarpamos de Bs.As. en los primeros días de noviembre de 1948. Yo iba en el Chiriguano, comandado por el entonces Capitán de Corbeta D. Enrique GRUNWALDT (Hoy Alte. R.E.), que a su vez era comandante de la división de hidrógrafos. Después de una corta escala en Ushuaia, iniciamos la travesía del Drake. Cruzamos el paralelo del Cabo de Hornos con el mar calmo que sigue a un temporal, pues de acuerdo al ritmo de los vientos lugareños, y a la velocidad de crucero de los buques, aproximadamente doce nudos, era factible tener una travesía sin los temporales propios de la zona. De esta forma el próximo temporal nos tomaría en la proximidad de los destacamentos Antárticos, nuestro destino.

La primera mole cubierta de nieve que vimos fue la isla Smith. Poco después fondeamos en aguas del Destacamento Melchior, donde tuve la alegría de encontrar en el mismo, como médico, a un compañero de la Facultad de Medicina de Córdoba y gran amigo, Teniente de Fragata Médico Eladio Rubén Martínez.

A los pocos días de estar en Melchior, concurre a la revista médica un marinero 2º panadero, oriundo de la provincia de Córdoba. Refería que el movimiento del buque le había originado un pequeño mal de mar de tipo gástrico, y que le persistían los dolores en el abdomen. Al examinarlo presentó un cuadro de apendicitis aguda. Quedó en reposo con hielo en su fosa ilíaca derecha. Horas más tarde su estado empeoró; tuvo una temperatura axilar de 37°C, y diferencial superior a 1°C. Los síntomas abdominales sin ser muy intensos eran bien típicos. Llamé en consulta al Dr. Martínez quien coincidió conmigo en el diagnóstico de apendicitis aguda, y ambos opinamos que teniendo en cuenta la forma de evolución, lo mejor sería operarlo.

Comuniqué la circunstancia al 2º Comandante Teniente de Navío Colombo, y éste al Comandante Capitán Grunwaldt, quien me llamó y preguntó si la operación era necesaria, y si se contaba con los elementos en el caso de serlo. Le respondí afirmativamente a lo primero, y con respecto a lo segundo le manifesté que el margen de seguridad era razonable, ya que ambos médicos teníamos experiencia en la cirugía del apéndice, y además, el destacamento disponía de buen instrumental superior al de un buque, medicamentos y material sanitario. Lo único que faltaba pero que se podía improvisar era la mesa de operaciones. El Comandante autorizó la operación, pero enfatizó sobre la necesidad de tomar el máximo de recaudos.

Frente a un paciente con apendicitis aguda que empeoraba, consciente de la responsabilidad que asumí, y animado por el recuerdo de las palabras del profesor de cirugía de urgencia quien decía que pocas veces en la vida del médico se tiene la sensación de salvar una vida como cuando se extrae del vientre un apéndice inflamado que fatalmente llevará a una peritonitis, y ésta a la muerte, inicié con el Dr. Martínez los preparativos para el acto quirúrgico.

Elegimos como quirófano, la sala de estar de los oficiales del Destacamento. Era amplia, con mamparos de vidrio, lo cual le daba una extraordinaria iluminación natural. Se podría decir que era un verdadero solarium. Con respecto a la iluminación artificial, disponíamos de frontal de luz de Fiochiato y lámparas de pie.

Se limpió piso y moblaje de manera que no hubiera polvo. Entre dos trinchantes colocamos un andamio de albañil, cubierto con mantas de tropa y sábanas. Una mesa de bridge hacia las veces de mesa de operaciones, y un madero largo de apoyo brazo para la venoclisis. Al no disponer de botas de lienzo para cirujano, limpiamos perfectamente nuestras botas de cuero del equipo antártico, lavamos y cepillamos nuestras manos y antebrazos, como es de práctica, en el baño del destacamento, el cual comunicaba con nuestro improvisado quirófano por medio de un amplio pasillo de seis metros de largo. Nos colocamos el camisolín de cirujano directamente sobre la camisa y pantalón del equipo militar.

El que suscribe, actuaba como cirujano, el Dr. Martínez como ayudante de cirugía, y el cabo Muglialdi como enfermero principal. Iniciamos haciendo una anestesia raquídea, para lo cual con el paciente sentado, extrajimos líquido cefalorraquídeo, en el que diluímos doce ctg. de novocaína, que luego reinyectamos. A continuación, y por vía intramuscular aplicamos un ctg. de efetonina, para contrarrestar el efecto hipotensor de la raquianestesia. El paciente se acostó y colocamos los campos operatorios. En ese momento se nos presentó el primer inconveniente: la anestesia se había fijado sin ascender lo suficiente, es decir, sin insensibilizar hasta el nivel del ombligo. La causa

Los modernos rompehielos de la Armada ofrecieron, desde el punto de vista médico, una nueva seguridad a los trabajadores antárticos. Penosos episodios sanitarios, casos de cirugía en condiciones precarias han quedado definitivamente atrás.



radicaba en que no disponíamos de movimiento de cabeceo de la mesa operatoria, que en nuestro caso era fija. En consecuencia no dimos la posición que se conoce como de Trendelenburg, la cual consiste en bajar la cabeza unos 30º del plano horizontal. Las substancias anestésicas que se inyectan en el líquido cefalorraquídeo, reciben el nombre de isobaras, cuando tienen igual densidad que el anterior, y se mantienen al mismo nivel; otras son hiperbaras, que tienden a descender, y a la que pertenecía el anestésico utilizado. Por consiguiente, al iniciar la operación nos encontramos con la desagradable sorpresa que sólo teníamos anestesia en los dos tercios inferiores de la incisión, faltando en el superior. Esto nos obligó a completar con anestesia local infiltrativa. Cuando abrimos el peritoneo, encontramos un poco de líquido serofibrinoso y localizamos un apéndice francamente inflamado, tumefacto y congestivo, con exudado fibrinoso, lo cual confirmaba el diagnóstico, justificando la conducta quirúrgica. Pero era un apéndice en una posición difícil, que se conoce como ascendente retroileal, con la punta fija bien arriba, cerca del nacimiento de la raíz del mesenterio. Nos vimos entonces, en la necesidad de ampliar la incisión para realizar una apendicectomía. El ciego se cerró con jareta, mediante ligaduras sucesivas de su meso se pudo llegar hasta la punta del apéndice sin desgarrarlo. Resolvimos cerrar por planos y sin drenaje.

El tiempo operatorio habrá sido de unos noventa minutos, quedándonos en los últimos quince sin anestesia. El cabo Muglialdi -un hábil enfermero- le debió suministrar pentotal, por vía endovenosa y en dosis pequeñas, pero que en total superaron el gramo y medio de la droga. Gracias a ese complemento pudimos terminar.

Si bien he afirmado, que el tiempo operatorio fue de hora y media, con los preparativos del quirófano e instrumental lavado de cirujanos y maniobras pos operatorias, ascendió aproximadamente a tres horas.

El paciente evolucionó favorablemente, y a los ocho días lo dí de alta. Los buques debían seguir navegando con su misión de cartografía y oceanografía hacia los mares antárticos. El Dr. Martínez, a pesar de llevar un año en la Antártida, sólo conocía el pequeño islote Melchior. Era una oportunidad para conocer un poco más el continente. Me pidió entonces que cambiáramos nuestros destinos por unos días, lo cual fue aprobado por nuestros respectivos comandantes. En consecuencia partió él en los hidrógrafos, y quedé como médico del Destacamento Melchior.

En enero de 1949, volvimos a fondear en la proximidad del embarcadero de Melchior. Había otros buques, entre ellos el Pampa, cuyo comandante, el Capitán de Corbeta D. Roberto Cortés era el más antiguo.

A los pocos días se presentó el Jefe de Sanidad del Transporte Pampa, Teniente de Fragata Médico D. Rafael De Diego, manifestando que tenía uno de los tripulantes civiles, operario técnico en construcciones, con un cuadro abdominal agudo. El paciente era un hombre de unos cuarenta años, de recia contextura muscular, tez ligeramente morena, cabellos negros, con las características raciales del hombre de nuestros campos. Oriundo de la provincia de Corrientes, tenía hábitos alcohólicos, y, en una reyerta varios años antes en su terruño, había recibido una herida de arma blanca por arriba del reborde costal del hipocondrio izquierdo. La cicatriz era bien visible, lo mismo que la incisión de la operación a la que fue sometido en dicha oportunidad, de la que se repuso sin inconvenientes siguiendo bien hasta el momento, según lo manifestó, al examinarlo.

El paciente fue examinado por el T.F.M.D. De Diego, el T.F.M.D. Castellano que reemplazaba al Dr. Martínez en Melchior y por mí. Llegamos a la conclusión de que se trataba de una oclusión intestinal, probablemente por una adherencia secundaria a la intervención quirúrgica anterior. Al no responder al tratamiento y agravarse su estado gene-

ral, se resolvió tratarlo quirúrgicamente, temperamento que obtuvo el visto bueno de la superioridad. Se repitió el operativo señalado en el caso anterior, con algunas variantes. La mesa de operaciones no fue un andamio de albañil, sino un trinchante, colocando al paciente sobre el mismo. Se utilizó anestesia general inhalatoria con éter, mediante el conocido aparato de Ombredanne, tan difundido por la medicina en nuestro medio.

Actuábamos tres médicos, el T.F. Castellano como anestesiólogo, el T.F. De Diego como ayudante de cirugía y el que suscribe como cirujano.

Disponíamos de suero sanguíneo para determinar el grupo (A, B, AB, o O) pero no para factor Rh. Clasificamos al paciente y buscamos algunos posibles donadores de sangre, la operación fue difícil. Costó mucho trabajo llevar al paciente al estado de anestesia quirúrgica, porque se trataba de un alcoholista. El aparato de Ombredanne tiene una manivela para graduar el ingreso de éter y aumentar o disminuir la profundidad de la anestesia.

La graduación va de 0 a 8. Normalmente, en forma paulatina se aumenta el ingreso de éter llevando el indicador de la manivela hasta 7 u 8, y obteniendo el sueño quirúrgico, se baja a 3 o 4, con lo que se mantiene la anestesia a un nivel bastante distante del síncope respiratorio o cardíaco. Nos faltaban drogas que en aquel entonces ya empezaban a usarse y que actualmente facilitan enormemente la labor del anestesiólogo: derivados del curare y otros similares, con las que se obtiene relajación muscular y respiración tranquila, lo que ayuda sensiblemente a la labor del cirujano.

Entramos en el abdomen del paciente, reseca la cicatriz que tenía, que se extendía por la línea media desde el apéndice xifoides hasta el ombligo. Abierto el abdomen, nos encontramos con mucha contractura muscular que dificultaba nuestro cometido. La causa estaba en que el paciente, por ser alcoholista, al disminuir la profundidad de la anestesia, salía rápidamente del punto quirúrgico, y forcejeaba. Era necesario llevar la aguja a 8 para dormirlo de nuevo, y relajarlo, pero esta situación no se podía mantener mucho tiempo porque aparecían síntomas de déficit respiratorio como cianosis, o sea coloración azulada de la piel y mucosas. El anestesiólogo con mucho esfuerzo y riesgo, debió aumentar y disminuir el ingreso de éter repetidas veces, para obtener una relativa relajación y quietud del abdomen de manera que se pudiera explorar su interior.

Comprobamos que el diagnóstico de oclusión era cierto, había porciones de intestino delgado muy distendidos y otra vacías. Fuimos al encuentro de ambas, hallando en la parte de la cavidad, por delante del estómago, un conglomerado de asas adherentes, cubiertas por fibrina, el epiplón mayor y el colon transversal. Quisimos despegar las asas de las adherencias blandas, para llegar al punto de obstrucción que aún no veíamos. Pero al poco tiempo de andar en este gesto quirúrgico, una profusa hemorragia venosa nos llevó a una situación de real alarma, pues si bien había hemorragia en napa, seguramente se había desgarrado alguna vena que no podíamos localizar. Por otro lado no teníamos transfusión intraoperatoria y el anestesiólogo luchaba llevando al paciente al plano quirúrgico -con bastante contractura muscular- al plano profundo, vecino a la parálisis respiratoria, con un poco de relajación. En ese momento, luego de cohibir la hemorragia, decidimos conformarnos con una operación simple, sintomática, aliviando la oclusión, en vez de realizar un tratamiento etiológico buscando la causa del síndrome oclusivo.

En consecuencia, hicimos una abertura en la parte afrente del intestino ocluido, colocando una sonda de caucho que llevamos al exterior de acuerdo a lo que los médicos llama-

mamos técnica de Witsel. El enfermo se descomprimió y mejoró, pero mantenía un ligero estado nauseoso y taquicardia. A través de una vena con cánula de Finocchietto le transfundíamos plasma y suero fisiológico glucosado. Treinta y seis horas después de operado, lo embarcamos en el Chiriguano que zarpaba rumbo a Ushuaia.

Ubicado en un camarote de oficial transformado en enfermería, debió soportar un violento temporal, que hubiera terminado con la venoclisis, a no ser por la cánula de Finocchietto que mantenía la vena perfectamente canalizada. Me asistía como ayudante el Cabo Enfermero Estibala.

Ya en Ushuaia, se trasladó al paciente a un avión que lo llevaría hacia Bs. As. Allí fue hospitalizado en el Hospital Naval Central, donde fue reintervenido por el Dr. Ricardo Finocchietto, comprobándose que la causa de la oclusión era una hernia diafragmática estrangulada, y no una adherencia como nosotros pensábamos. El cuchillo con el cual fue herido años antes, posiblemente lesionó el diafragma y vísceras abdominales, las que fueron reparadas en la primera operación. Al parecer el diafragma no curó, y por un agujero del mismo se introdujo un asa del delgado, quedando aprisionada y estrangulada. Desafortunadamente el paciente falleció luego de la segunda reintervención.

Aproximadamente un mes más tarde, la división de hidrografos se encontraba fondeada frente al Destacamento Naval Decepción. En la proximidad lo hacía el Pampa. A lo lejos, frente al destacamento inglés, se veían dos buques de la misma nacionalidad: el "HMS" JOHN BISCOE y "HMS" SPARROW.

Un día, mientras almorzábamos, llegó un oficial del Transporte Pampa, el Teniente Mussis Blancó diciendo que el comandante de la Sparrow pedía la colaboración de los médicos argentinos para atender un caso de rotura de bazo con grave estado. Nuestro comandante dispuso que los tres médicos argentinos nos trasladáramos al buque inglés a los efectos señalados. En la lancha del Pampa nos trasladamos el T.F. De Diego, el T.N. Lascano, del Destacamento Decepción, y yo. Como nunca había extirpado un bazo, aunque había ayudado varias veces, tomé un tomo de la Técnica Quirúrgica de Chrismann y lo puse bajo mi brazo con el propósito de poder repasar.

Mi inglés no era muy bueno, al trasbordar a la lancha le pregunté al Tte. Margalot: ¿Como se dice bazo en inglés?, "glass" me respondió. Y yo me fui con el "glass" a cuestas, que complicó más mi entendimiento con el colega inglés. Nos encontramos con un médico muy simpático y amable, el Dr. Wood. Entre examen y conversación, me mostró un libro donde se trataban los traumatismos del bazo; había allí una fotografía de una víscera, con un desgarramiento, de donde goteaba sangre, cuya leyenda decía: "The spleen is dropping". Me di cuenta entonces de mi gravísimo error lingüístico y pudimos entendernos mejor. Ayudó en esto el Capitán de Corbeta Lund, del Transporte Pampa, que hablaba el inglés correctamente.

El médico inglés decía que había hemorragia interna; los argentinos nos inclinábamos más al diagnóstico de shock. El traumatizado era un cabo que había caído desde cubierta principal al agua golpeando con las costillas inferiores izquierdas en el borde de una pequeña embarcación. El paciente estaba pálido, con extremidades frías, pulso pequeño y rápido, quejumbroso, consciente, con su vientre endurecido. Los argentinos quisimos descartar cuanto había de contractura cerebral en su abdomen y apreciar la sensibilidad del Douglas. Ya habíamos descartado por la percusión, auscultación y una placa radiográfica, un derrame hemático en la pleura izquierda. Decidimos hacer lo que nosotros conocíamos como maniobra de San Martino, con-

sistente en explorar el abdomen haciendo simultáneamente un tacto rectal. Con este motivo aprendí algunas palabras en inglés que no las olvidé más: "cotton" (algodón) y "finger" (dediles de goma).

El comandante inglés tenía que zarpar para las Islas Malvinas, por lo que estaba apurado. Pedimos un compás de espera de dos horas para ver la evolución. A las dos horas estábamos con las mismas dudas que al principio. El médico inglés insistía en su diagnóstico y nosotros no nos convencíamos. El Dr. Woods se paseaba nervioso y decía: "In my opinion he is worst" (...él está peor").

Ante la duda diagnóstica pusimos en la balanza estas dos posibilidades; que se muriera por una hemorragia interna sin operación, o que se agravara el cuadro ya grave, por un traumatismo quirúrgico, agravación que le podía significar la muerte. A todo esto agregamos la circunstancia de que se trataba de un marino inglés, en un buque inglés, cuyo Jefe de Sanidad estaba pidiendo la operación. Resolvimos entonces operar.

La sala se armaría en el mismo lugar de la consulta, donde aún se encontraba el paciente en estado consciente. Los cuatro médicos comenzamos a sacar instrumental de la valija de cirugía del buque, que seleccionábamos y arrojábamos sobre una camilla para esterilizarlo. El tintineo del material cuando chocaba, hería sin lugar a dudas los oídos del paciente que comprendía que nos preparábamos para operarlo.

El Dr. Wood nos dijo que prefería que operáramos nosotros solos, pues él durante la guerra sólo había hecho transfusiones de sangre. Se encargaría entonces de transfundirlo en el caso de necesitarlo. Resolvimos que lo operaría yo; el TN. Lascano actuaría como ayudante, el TF. De Diego como anestesiólogo.

El Dr. Wood apareció con el aparato de anestesia, una cosa tan rara para nosotros los argentinos que al unísono dijimos "INO!", utilizaríamos el aparato francés de Oberdanne que conocíamos bien. Con este motivo nos trasladamos,

para buscarlo, al Pampa, junto con el Dr. Lascano. Durante el camino planificamos la operación: resolvimos hacer una incisión de Mayo Robson que nos pareció nos daría buen campo para extirpar un bazo desgarrado. Cuando regresamos nos encontramos con el Dr. Wood muy contento e invitándonos a ver al paciente que decía se había curado. Efectivamente, éste estaba semisentado, sonriente, con buen color, pulso normal y fumando un cigarrillo. Había salido de su estado de shock, posiblemente más que por el suero que se le inyectaba, por la adrenalina que seguramente segregó en medio de su angustia cuando observaba los preparativos del acto quirúrgico. El Dr. Wood estuvo de acuerdo con nosotros, en seguir un tratamiento médico.

El Sparrow zarpó hacia las Malvinas. Esa noche recibimos un radio del entonces Dr. Wood diciendo que el paciente evolucionaba bien. Al día siguiente otro radio afirmaba lo mismo. Luego de las Malvinas, siguieron a Mar del Plata y allí, el Dr. Wood relató todo el episodio ante los periodistas con palabras llenas de afecto y agradecimiento. Era un médico que demostró, como tal, gran responsabilidad. Que prestó dedicación a un paciente en estado grave, y que en bien del mismo hasta sacrificó su amor propio. Demostró en el breve lapso que compartimos, bondad, simpatía y gran caballerosidad, además de su competencia profesional.

He querido relatar, quizá con exceso de detalles que se grabaron en mi memoria, tres circunstancias -entre otras- en que se vió actuar a la Sanidad Naval, en el lejano continente antártico hace ya treinta años. Y así como la Sanidad, lo hacen permanentemente los buques y destacamentos; en el puente, cubierta, máquinas, o comunicaciones, esa tarea de cartografía, hidrografía, oceanografía, meteorología y en muchas otras más. Realizan un trabajo silencioso, muchas veces desconocido, luchando siempre con una naturaleza frecuentemente hostil. Una gran vocación de servicio y un gran amor a la Patria, cuya Soberanía se afianza, son los grandes incentivos.

REVISTA ANTARTIDA

Nº 13

- Las Islas Malvinas: un camino inglés hacia la Antártida
- El buque polar "Bahía Paraíso"
- La expedición antártica de Wilkes
- Una nueva estación científica reemplazará a la Base Almirante Brown
- La relación entre Antártida y Malvinas



GEOPOLITICA DE LOS VUELOS TRANSPOLARES

por SALVADOR ALAIMO

Arriba, abajo, Norte, Sur son solo términos convencionales con los cuales los hombres, han designado los extremos geográficos del planeta; pero la Tierra no tiene arriba ni abajo. Tal vez por herencia de nuestra cultura europea, por tradición, costumbres o acuerdos, los hombres del Hemisferio Sur hemos seguido usando esa terminología convencional, al referirnos al Polo Norte (arriba) y el Polo Sur (abajo). Pero los invito a dar vuelta ese globo terráqueo, de manera tal que la Antártida quede "arriba". ¿No les parece que vemos las cosas un poco diferentes?. A la República Argentina ya no se la ve como el "fondo del mundo" donde terminan las rutas aéreas que unen todos los continentes.

El sueño del Vicecomodoro D. MARIO LUIS OLEZZA, uno de los pioneros de los vuelos trasantárticos, se convierte en realidad; "colocar el mapa de la Argentina al revés, con la Antártida arriba, dibujado en proyección polar".

La tierra es un esferoide de revolución que gira en el espacio sin arribas ni abajos. Los países están ubicados en ella en una posición geo y espacio-

política relativa. Todo es según el punto de vista con que se la mire. Limitamos al sur con Oceanía y llegamos por el sur al Lejano Oriente y muchas veces se ha dicho que "el NORTE de nuestro país está en el SUR". Definitivamente, para la Argentina su ventaja comparativa está en el SUR.

Bajo la concepción del mundo tradicional, las rutas aéreas internacionales que surcan el globo, unen los continentes y los países como una inmensa tela de araña, muy apretada en el Hemisferio Norte, más espaciada en el Sur, en concordancia a la proporción de continentes y océanos existentes en ambos Hemisferios. Dentro de esta intrincada maraña, nuestro país se encuentra inmerso en este Hemisferio Océánico donde es punto terminal de las rutas aéreas que llegan del resto del mundo. Por ello es absolutamente necesario que nuestros aeropuertos dejen de ser escala final de los vuelos internacionales y pasen a ser escalas intermedias de las nuevas rutas transpolares-transantárticas proyectadas al mundo por el Sur Argentino.

LA RUTA TRANSPOLAR

Podemos definir como "ruta transpolar" a toda aquella ruta aérea que une distintos puntos de dos o tres continentes a través del Continente Antártico y sus mares adyacentes, significando con ello que se traspasa de un lado a otro del Polo, sin que esto implique que la ruta deba pasar necesariamente sobre el mismo Polo Sur Geográfico (90° de latitud sur). Más correcto sería decir "ruta transantártica", pero convencionalmente se han adoptado ambos términos. En realidad solo se han efectuado cuatro vuelos transpolares que pasaron sobre el Polo Sur Geográfico como ya veremos más adelante.

Hasta el año 1980 para poder volar desde BUENOS AIRES a Nueva Zelanda o Australia, el único camino era por el Pacífico Sur, vía SANTIAGO (Chile) con escalas en PASCUA (Chile) y PAPETE (Tahiti) recorriendo una distancia de 13.500 kilómetros para alcanzar el aeropuerto de AUCKLAND en Nueva Zelanda en un tiempo de vuelo neto de aproximadamente 20 horas. En cambio por la ruta transantártica vía RIO GA-

LLEGOS, el vuelo se reduce a unos 10.000 km que pueden ser cubiertos en unas 13 horas si se vuela en un Boeing 747.

Otras rutas aéreas a Oceanía desde el Hemisferio Norte (Europa, Estados Unidos y Oriente) atraviesan enormes extensiones de agua sobre los Océano Pacífico o Índico en vuelos maratónicos con innumerables escalas.

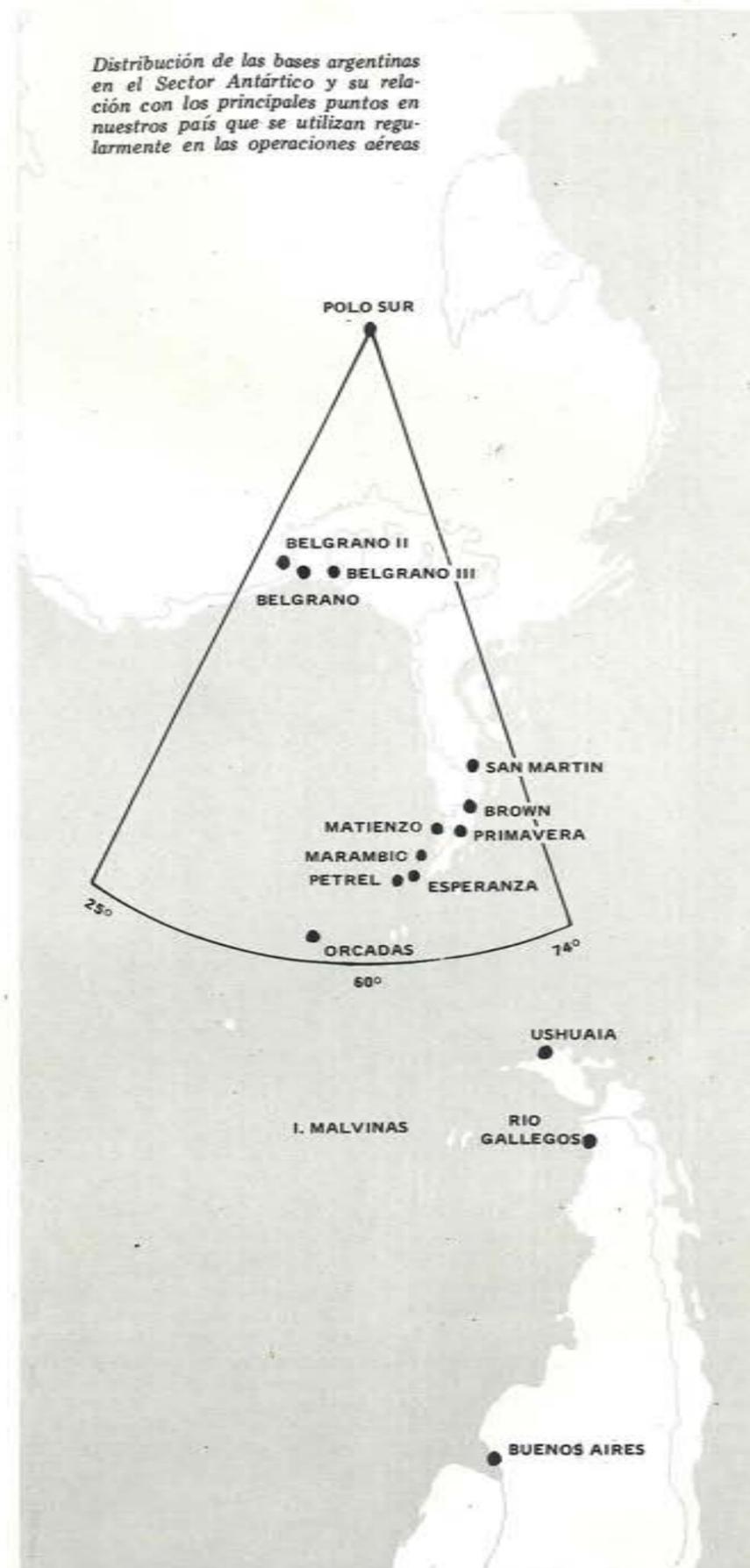
Por otro lado para viajar desde cualquier ciudad de América del Sur al Japón y el Lejano Oriente, es necesario volar hacia el Norte (LOS ANGELES o SAN FRANCISCO) y desde allí cruzar el Océano Pacífico Norte en una travesía total de aproximadamente 21.000 kilómetros que deben cubrirse en un tiempo de vuelo neto de alrededor de 32 horas sin contar la demora propia de las escalas. Por la ruta de la Antártida la distancia a recorrer es mucho menor y además abre las posibilidades de generar un nuevo tráfico comercial dirigido a nuestras materias primas y productos alimenticios, además del interés turístico que ella implica.

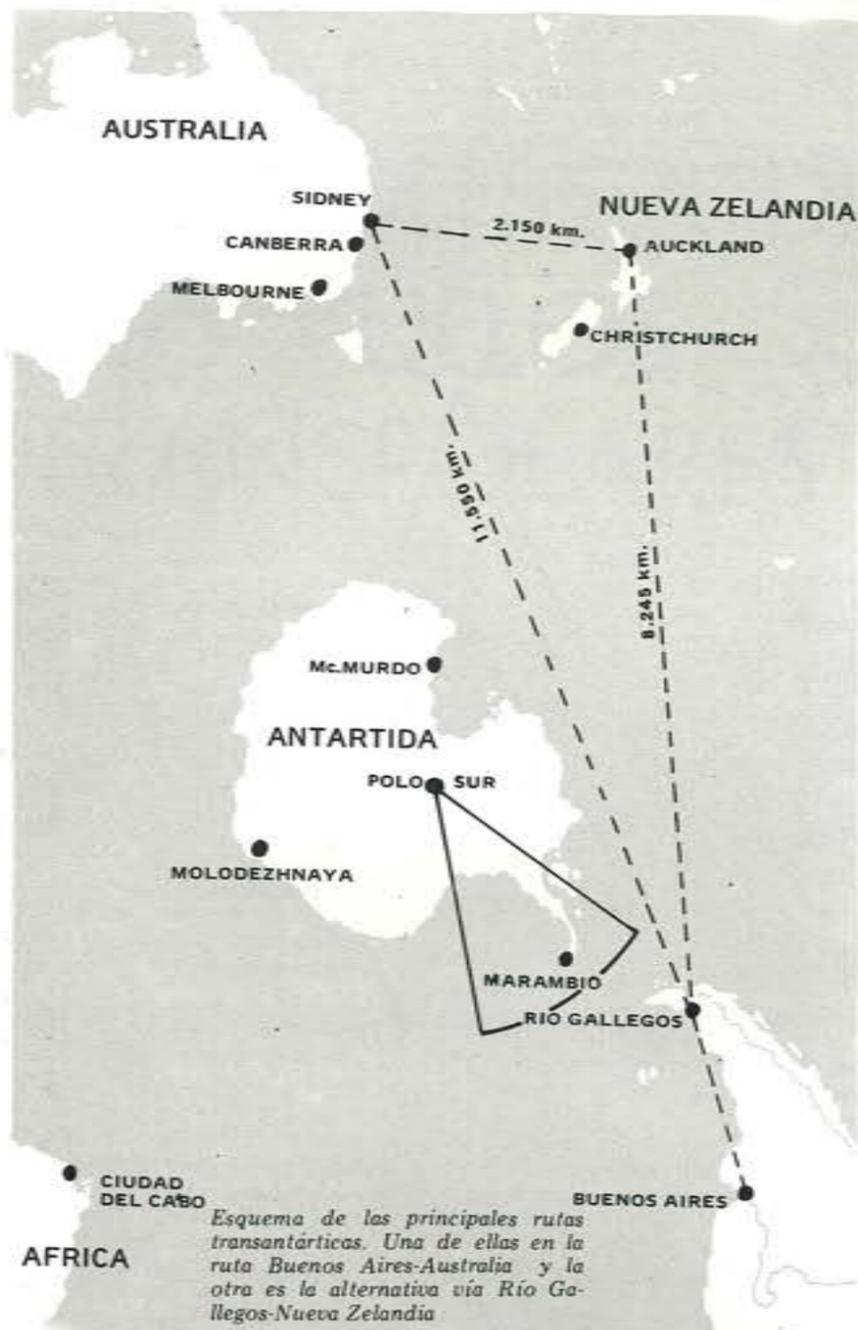
No hay dudas que con la actual crisis de petróleo que sufre el mundo, su creciente demanda y el aumento constante de los precios internacionales del combustible, las distancias y los tiempos de vuelos son dos aspectos que de aquí en más serán tenidos muy en cuenta por las compañías aerocomerciales cuando programen sus vuelos. A la Argentina le cabe jugar un importante rol en el desarrollo de esta nueva concepción geopolítica, buscando que nuestros aeropuertos sean escala intermedia de los vuelos que transiten las rutas transpolares.

PRESENCIA DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA EN LA ANTARTIDA

La FAA manifiesta su primera exteriorización de presencia en la región antártica durante la Campaña Antártica 1949/50 cuando el Observatorio Meteorológico y Magnético de las Islas Orcadas del Sur pasa a depender de la Secretaría de Aeronáutica y ejerce su Jefatura un Oficial de la FAA. Pero fue recién el 19 de diciembre del año 1951 cuando en cumplimiento de la Operación "ENLACE" un avión Avro Lincoln matrícula LV-ZEI "CRUZ DEL SUR", al mando del Vicecomodoro D. GUSTAVO A. MARAMBIO vuela desde RIO GALLEGOS a la Antártida para efectuar un lanzamiento de elementos de supervivencia sobre la Base de

Distribución de las bases argentinas en el Sector Antártico y su relación con los principales puntos en nuestro país que se utilizan regularmente en las operaciones aéreas





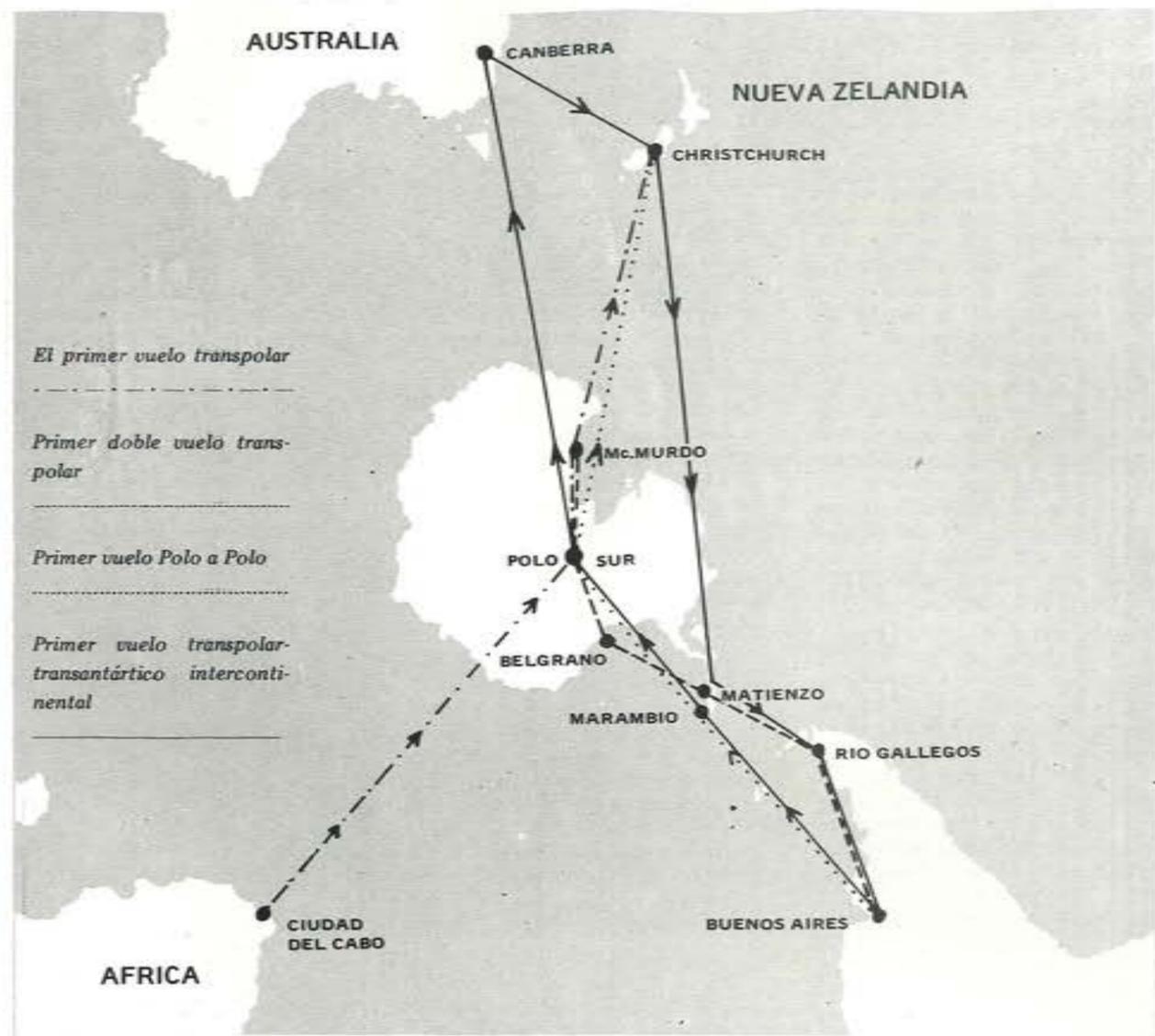
durante todo el año. En ella operan actualmente aviones livianos, medianos y pesados, entre otros del tipo Twin Otter, Fokker F-27 y F-28 y Hércules C-130 en un puente permanente que se extiende desde BUENOS AIRES a través de RIO GALLEGOS. En la actualidad se están efectuando trabajos de relleno y nivelación para la construcción de una nueva pista de mayor capacidad.

MARAMBIO fue protagonista de hechos fundamentales que reafirman nuestra soberanía en ese territorio. Evacuaciones sanitarias de personal argentino y extranjero de distintas bases antárticas, búsqueda y rescate de expediciones, barcos o aviones extraviados y apoyo logístico con sus medios aéreos a otras bases, son solo algunas de las tareas que se llevan a cabo en ella. En 1973 todo el Gobierno Nacional se trasladó a MARAMBIO en un avión Hércules C-130 de la FAA y también ese mismo año, MARAMBIO sirvió de trampolín al Primer Vuelo Transpolar-Transantártico Intercontinental, realizado por un avión Hércules de la FAA.

Otro aspecto importante que presenta esta Base Aérea argentina ubicada en el Continente Antártico, es la real aptitud de apoyo meteorológico, comunicaciones, radioayudas y búsqueda y salvamento que ofrece a los vuelos transantárticos.

MARAMBIO es "Centro Meteorológico Antártico" y como tal concentra los datos del tiempo de todas las estaciones meteorológicas antárticas (argentinas y extranjeras) como así también la información meteorológica proveniente de otras partes del mundo. Existe en él una Estación Receptora de Satélites Meteorológicos (APT) que permite observar y determinar las condiciones del tiempo en todo el Antártico y sus mares adyacentes. Además posee una Oficina de Pronósticos con aptitud para prestar apoyo meteorológico a todas las operaciones aéreas, marítimas y terrestres que se lleven a cabo en la Antártida Argentina y proporcionar las condiciones de temperatura y viento en altura que encontrarán los aviones en su ruta transpolar.

Desde el punto de vista de comunicaciones el equipamiento radioeléctrico que esta Base Aérea posee, le permite actuar como estación de alternativa de la Región de Información de Vuelos COMODORO RIVADAVIA (FIR CRV) con jurisdicción sobre toda la ruta hasta el Polo. La Central de Comunicaciones de MARAMBIO permite operar sin inconvenientes con casi todas las



1º-EL PRIMER VUELO TRANSPOLAR se llevó a cabo con dos aviones Lockheed C-130 Hércules de la Marina de los Estados Unidos al mando del Contraalmirante JAMES R. REEDY. Las aeronaves partieron de CIUDAD DEL CABO (Sud Africa) el 30 de setiembre de 1963, sobrevolaron el mismo Polo Sur Geográfico y aterrizaron en la Estación Mc MURDO (EE. UU.) el día 1º de octubre después de 14 horas 40 minutos de vuelo. De allí continuaron hasta CHRISTCHURCH (Nueva Zelanda), completando así este vuelo transpolar.

2º-EL PRIMER DOBLE VUELO TRANSPOLAR fue realizado entre los meses de setiembre, octubre y noviembre del año 1965 con el Douglas DC-3 (TA-05) al mando del Comandante D. MARIO LUIS OLEZZA. El mismo se concretó en las siguientes etapas: Vuelo de ida: EL PALOMAR/BUENOS AIRES 20-setiembre-1965, RIO GALLEGOS 21-setiembre, Base MATIENZO (Argentina) 22-setiembre, BASE BELGRANO (Argentina) 2-octubre, Estación ADMUNDSEN-SCOTT/POLO SUR (EE.UU.) 3-noviembre, Estación Mc. MURDO (EE.UU.) 12-noviembre. Vuelo de regreso desde la Estación Mc MURDO vía Polo Sur a Base BELGRANO 24/25-noviembre, Base MATIENZO 8-diciembre, RIO GALLEGOS 17-diciembre.

3º-PRIMER VUELO POLO A POLO llevado a cabo con un avión Boeing 707 - 320 C de la Línea Aérea THE FLYING TIGERS (Los Tigres Voladores) fue fletado por una entidad científica norteamericana y viajaron 30 científicos que investigaron diversos aspectos de la alta atmósfera sobre los polos. El Boeing denominado "POLE CAT" al mando del Comandante FRED AUSTIN partió de PALM SPRINGS (California EE.UU.) el 14 de noviembre de 1965 haciendo escala en HONOLULU, desde donde siguió su vuelo a LONDRES en ruta transpolar sobre el Polo Norte. Luego continuó hasta BUENOS AIRES y desde allí inició la otra etapa transpolar hasta CHRISTCHURCH volando sobre el núcleo central de Polo Sur el día 17 de noviembre de 1965. Finalmente el avión completó su itinerario uniendo HONOLULU y PALM SPRINGS (California).

4º-PRIMER VUELO TRANSPOLAR-TRANSANTARTICO INTERCONTINENTAL fue realizado por un avión Lockheed C-130 Hércules (TC-66) de la Fuerza Aérea Argentina cuyo Comandante era el Brigadier General D. HECTOR LUIS FAUTARIO. El vuelo se inició en el Aeroparque de la Ciudad de BUENOS AIRES el 4 de diciembre de 1973, hizo escala en la Base MARAMBIO y continuó su vuelo con rumbo a CANBERRA (Australia) después de sobrevolar el Polo Sur Geográfico el día 5 de diciembre. En su vuelo de regreso el TC-66 unió CANBERRA con CHRISTCHURCH el 7 de diciembre y posteriormente voló a RIO GALLEGOS el día 9 para arribar a la Ciudad de BUENOS AIRES el día 10 de ese mismo mes.

Ejército "GENERAL SAN MARTIN"

Posteriormente, en el año 1957 se fijaron los lineamientos para la creación de un Servicio Aéreo Militar a la Antártida, con la finalidad de ejercer el control geopolítico de la zona y ganar experiencia de vuelo en esa región austral de nuestro país.

Después de una continua y sacrificada acción durante la cual la FAA se fue afianzando en la Antártida y obteniendo una consistente aptitud operativa, llegamos al 29 de octubre 1969 cuando se inaugura la Base Aérea VICECOMODORO MARAMBIO.

EL SIGNIFICADO DE MARAMBIO EN LA ANTARTIDA

La Base MARAMBIO marca un hito fundamental en el desarrollo de la política nacional antártica, ya que con ella se rompió el aislamiento anual que existía por vía marítima. Esta Base Aérea ubicada en la isla del mismo nombre sobre el Mar de Weddell, en el extremo Norte de la Península Antártica, posee una pista natural de suelo compactado, con una longitud de 1.200 metros, libre de nieve y hielo, que permite la operación de aterrizaje y despegue de aviones convencionales con ruedas,

estaciones y bases antárticas y aun conectarse con Nueva Zelandia y Australia, lo cual representa un apoyo efectivo a las aeronaves que sobre vuelan esa región.

Las radioayudas instaladas en MARAMBIO son de igual categoría de las que se encuentran operando en cualquier otro aeródromo del país. Cuenta con un radiofaro, un radar Plessey y un equipo VOR (Equipo omnidireccional de muy alta frecuencia de ayuda a la aeronavegación), estimándose la pronta instalación de un equipo ILS (Sistema de aterrizaje por instrumentos).

Finalmente el Servicio de Búsqueda y Rescate que proporciona la Base MARAMBIO es mandatorio para la implementación de cualquier ruta aerocomercial. Desde allí, se puede operar con aviones KC-130 de gran autonomía (21 horas de vuelo), además de los aviones TWIN OTTER y helicópteros basados en MARAMBIO.

Cabe destacar, y esto es muy importante desde el punto de vista geopolítico, que dentro de ese inmenso continente helado, se ha configurado en la práctica (y por razones esencialmente operativas) un triángulo cuyos vértices, casi equidistantes, descansan en tres bases o estaciones que tienen una importancia destacable dentro del contexto general de la Antártida; ellas son: Mc MURDO (EE.UU.) en el borde oriental del Mar de Ross, MOLODEZH-NAYA (URSS) en el extremo oriental de la Tierra de Enderby y MARAMBIO (ARGENTINA) en el lado superior oriental de la Península Antártica. Esta concepción geopolítica no acuñada por país alguno que ostente pretensiones en la Antártida, es una realidad patente y tangible que no puede ser desconocida, ya que los tres vértices del triángulo no han sido elegidos en forma casual, ni obedece a arreglos caprichosos o convencionales. Ello ha sido tácitamente establecido por la gravitación potencial que cada uno de estos tres puntos estratégicos encierra y por lo que realmente se hace o se prevé realizar en el futuro.

RIO GALLEGOS, LA LLAVE DE ENTRADA Y SALIDA.

Dentro del marco geopolítico, al Aeropuerto RIO GALLEGOS en el extremo sur de la Patagonia, le toca jugar un papel significativo, como trampolín de lanzamiento del

cruce antártico o como puerta de entrada al Continente Americano. RIO GALLEGOS puede ser en un futuro no muy lejano, la llave adecuada para abrir este nuevo mercado aerocomercial dirigido a las tres ciudades sudamericanas más importantes del Atlántico: BUENOS AIRES, SAN PABLO y RIO DE JANEIRO y de otras no menos significativas como MONTEVIDEO, ASUNCION, PUERTO ALEGRE, SALVADOR, RECIFE y BELEM.

Para ello la Fuerza Aérea Argentina ha volcado todo su esfuerzo para desarrollar un aeropuerto con la infraestructura adecuada para recibir el contingente de pasajeros que este nuevo tráfico moverá. RIO GALLEGOS dispone de una de las pistas más largas de América del Sur (3.000 metros) que permite la operación de todo tipo de aeronave. Y dotado del equipamiento radioeléctrico correspondiente a un aeródromo de carácter internacional.

RIO GALLEGOS debe competir en este momento con el Aeropuerto de PUNTA ARENAS, en el extremo sur de Chile, que aspira a ser la escala obligada de ingreso al Continente Americano. Por ello debemos destacar la importancia que tiene la escala en RIO GALLEGOS para todos aquellos vuelos que ingresan a Sud América por la ruta transpolar, abriendo una nueva corriente turística a las bellezas naturales argentinas.

CRONOLOGIA DE LOS VUELOS TRANSPOLARES O TRANSANTARTICOS REALIZADOS POR AVIONES ARGENTINOS.

PRIMOS AVIONES ARGENTINOS EN EL POLO.

El 6 de enero de 1962 dos aviones del Comando de Transportes Navales pertenecientes a la Unidad de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico descendieron en el Polo Sur Geográfico. Los dos aviones Douglas DC-3 (CTA-12 y CTA-15) al mando del Capitán de Fragata HERMES J. QUIJADA, partieron desde el extremo austral de nuestro país y luego de dos escalas de reabastecimiento, arribaron a la Estación AMUNDSEN-SCOTT (EE. UU.) ubicada en el mismo Polo Sur Geográfico. Si bien este no fue un vuelo transpolar lo incluimos en esta lista por la trascendencia histórica del mismo.

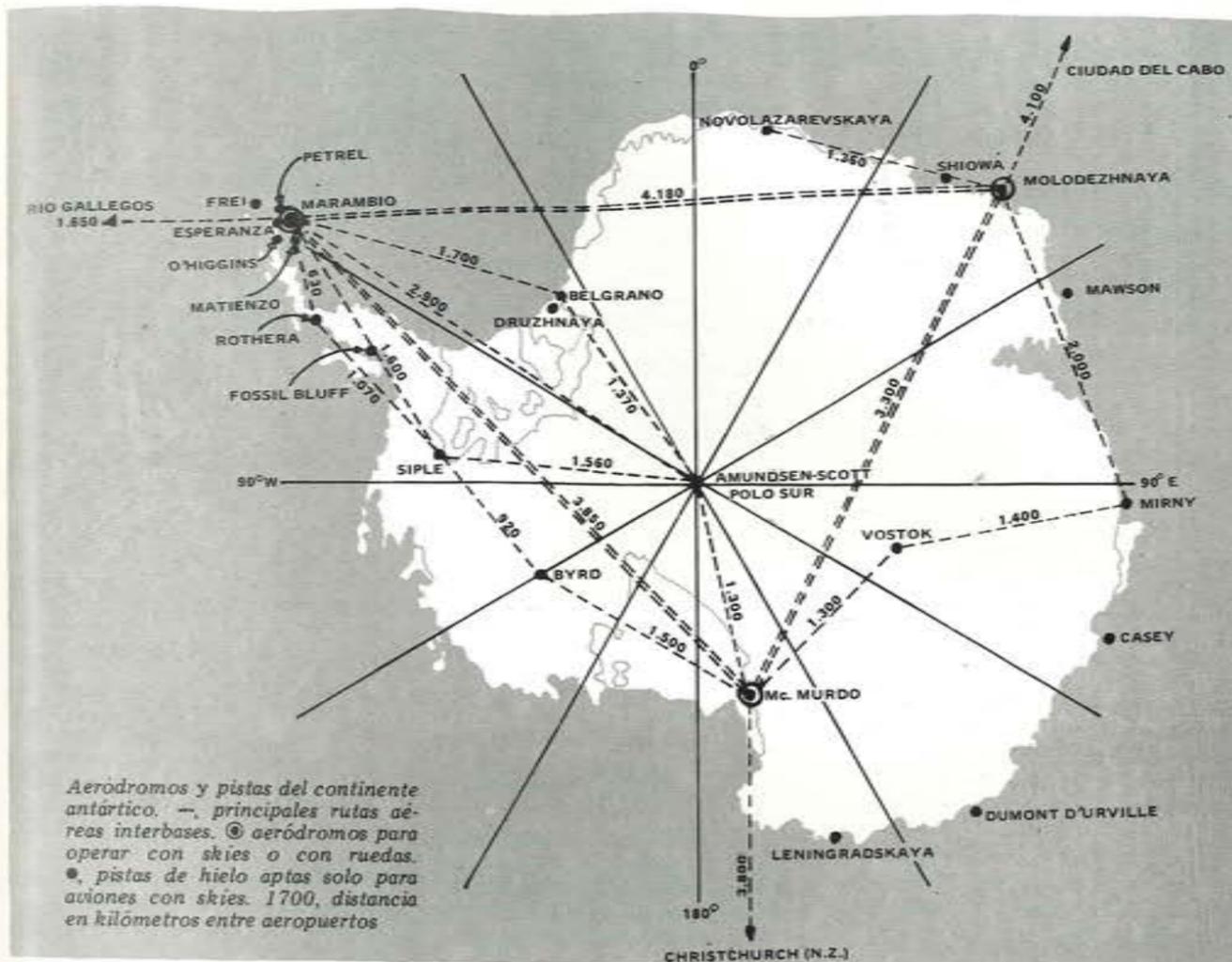
PRIMER INTENTO DE VUELO TRANSPOLAR DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

También ese mismo año 1962 un avión Douglas DC-3 (TA-33) perteneciente al Grupo Aéreo de Tareas Antárticas de la FAA, despegó desde la Base Aérea EL PALOMAR con destino final a la Estación Mc Murdo (EE.UU.) en el otro extremo de la Antártida. El TA-33 al mando del Comandante MARIO LUIS OLEZZA hizo escalas en la Base Aérea Militar RIO GALLEGOS, Base Aérea TENIENTE MATIENZO (Antártida Argentina) y la Estación-Científica "ELLSWORTH" (algo al norte de la Base "Gral BELGRANO") y precisamente el 1° de diciembre, al intentar el despegue con rumbo al Polo en la pista helada de esta última escala, sobrevino la tragedia. El TA-33 se incendió destruyéndose totalmente sin consecuencias personales.

PRIMER DOBLE VUELO TRANSPOLAR ARGENTINO

Tres años después, nuevamente el Comandante D. MARIO LUIS OLEZZA en otro Douglas DC-3, el histórico TA-05, intenta unir Argentina con Nueva Zelandia por una ruta a través del Polo Sur. El TA-05 partió de la Base Aérea EL PALOMAR haciendo escala en las Bases Aéreas RIO GALLEGOS y MATIENZO y la Base de Ejército GENERAL BELGRANO para alcanzar el Polo Sur (Estación AMUNDSEN-SCOTT de los EE.UU.) el día 3 de noviembre de 1965. Desde allí el TA-05 continuó su vuelo a través de la Antártida hasta la Estación Mc MURDO completando esta etapa entre los días 10 y 11 de noviembre del mismo año. Días después se emprendió el regreso en demanda de la Base BELGRANO en ruta directa sobrevolando el Polo Sur concretando en esta forma el "primer doble vuelo transpolar". Cabe destacar que en esta oportunidad acompañaron al TA-05 en su vuelo de ida y vuelta desde MATIENZO al Polo Sur dos aviones Beaver de dotación en esa Base Aérea, el P-05 y el P-06 al mando del 1er. Teniente FONTAINE y el Comandante MUÑOZ respectivamente, hecho sin precedentes debido a las notorias limitaciones de estos dos aviones monomotores.

PRIMER VUELO TRANSPOLAR-TRANSANTARTICO INTERCONTINENTAL



Sirviéndose de la nueva pista de la Base Aérea "VICEMODORO MARAMBIO", la Fuerza Aérea Argentina llevó a cabo entre los días 4 y 10 de diciembre del año 1973 un vuelo histórico trascendental al unir tres continentes: América, Antártida y Oceanía.

Un avión Hércules C-130 H, matrícula TC-66 al mando del Comandante General de la Fuerza Aérea Brigadier General D. HECTOR LUIS FAUTARIO, despegó del Aeroparque de la Ciudad de BUENOS AIRES, el día 4 de diciembre con rumbo a la Base Aérea VICEMODORO MARAMBIO. Después de ser reabastecido en MARAMBIO continuó su vuelo hacia el Polo Sur y luego de sobrevolar la Base AMUNDSEN-SCOTT (90° S), el avión tomó rumbo hacia Australia arribando a la Ciudad de CANBERRA (Australia) después de 18 horas y 55 minutos de vuelo sin escalas, concretándose así el "primer vuelo transpolar-transantártico intercontinental" en ruta sobre el mismo Polo Sur Geográfico.

Días después el TC-66 en su vuelo de regreso unió las ciudades de CHRISTCHURCH (Nueva Zelandia) con RIO GALLEGOS recorriendo una distancia de 8.000 kilómetros en 14 horas 40 minutos de vuelo, continuando posteriormente hasta el Aeroparque de la Ciudad de BUENOS AIRES, donde arribó el 10 de diciembre de ese mismo año. De esta manera quedó abierta una nueva ruta aérea que aproxima en tiempo y distancia el Continente Americano con Oceanía y el Lejano Oriente.

XIX VIAJE FINAL DE INSTRUCCION DE LA ESCUELA DE AVIACION MILITAR

Entre los días 30 de noviembre y 10 de diciembre del año 1974 se llevaron a cabo tres vuelos trasantárticos de características singulares en cumplimiento a la Orden de Operaciones del XIX Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar, cuya última etapa programa-

da preveía el cruce del Continente Antártico.

El primero de ellos se llevó a cabo el día 30 de noviembre nuevamente en el Hércules TC-66, cuyo Comandante era el Vicecomodoro D. JOSE A. GONZALEZ y unió las Bases Aéreas "EL PALOMAR" y "RIO GALLEGOS" para continuar su vuelo con destino a la Estación Mc MURDO donde arribó después de 9 horas y 37 minutos de vuelo. Luego de unos días de prácticas de aterrizajes y despegues en las pistas de hielo de Mc MURDO con el objeto de preparar a los pilotos en este tipo de operación, el TC-66 continuó su vuelo con otro Hércules de la FAA, el TC-65, a bordo del cual viajaba la Delegación de la Escuela de Aviación Militar.

El TC-65 al mando del Vicecomodoro D. JUAN C. MORONI había partido de BUENOS AIRES el 19 de noviembre de ese mismo año con el objeto de recorrer el Continente Americano, Japón, Filipinas, Australia y Nueva Zelandia y regresar al país por la ruta trasantártica.

Una vez reunidos en CHRISTCHURCH, los dos aviones (TC-65 y TC-66) emprendieron el regreso el día 9 de diciembre volando con destino a la Estación Mc MURDO, para luego continuar la ruta trazada sobre la Antártida hasta arribar a la Base Aérea RIO GALLEGOS el día 10 de diciembre. De allí finalmente el TC-65 continuó su vuelo hasta la Escuela de Aviación Militar en CORDOBA el TC-66 lo hizo con rumbo a la Base Aérea EL PALOMAR.

PRIMER VUELO TRASANTARTICO COMERCIAL DE CARGA

Esta vez un avión BOEING 707 de la FAA, el TC-91 configurando como carguero, realizó un vuelo a Japón siguiendo la ruta trasantártica desde RIO GALLEGOS a AUCKLAND (Nueva Zelanda) ya visitada anteriormente por el TC-66. Este vuelo fue "chateado" por LADE (Líneas Aéreas del Estado) a requerimiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales que necesitaba transportar con urgencia 31 toneladas de carga desde Japón a su destilería de Luján de Cuyo en MENDOZA.

El TC-91, comandado por Vicecomodoro D. HUGO LIERNUR despegó de la Base Aérea EL PALOMAR el día 30 de mayo de 1979 y luego de pernoctar en RIO GALLEGOS, el avión continuó su vuelo el día 31 para arribar al Aeropuerto Internacional de AUCKLAND el día 1º de junio de ese mismo año en un tiempo de vuelo neto de 11 horas 10 minutos. Desde allí el TC-91 continuó con rumbo a OSAKA (Japón), completándose así este nuevo vuelo trasantártico.

XXIV VIAJE FINAL DE INSTRUCCION DE LA ESCUELA DE AVIACION MILITAR

Nuevamente el Boeing 707 de la FAA realizó otro vuelo por la ruta trasantártica con motivo del XXIV Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

El avión partió de CORDOBA el día 20 de noviembre de 1979 con destino a BOGOTA (Colombia) y luego de recorrer algunas ciudades de Estados Unidos, China y Australia arribó a AUCKLAND desde donde emprendería el regreso al país.

El TC-91 cuyo Comandante era el Vicecomodoro D. LUIS GRANDE

despegó del Aeropuerto de AUCKLAND el día 8 de diciembre y luego de 9 horas y 45 minutos de vuelo arribó a RIO GALLEGOS, completando desde allí su última etapa hasta CORDOBA, asiento de la Escuela de Aviación Militar.

PRIMER VUELO TRASANTARTICO DE PASAJEROS DE AEROLINEAS ARGENTINAS

Incentivadas por los vuelos realizados por la Fuerza Aérea Argentina que señalaron la ruta trasantártica hacia Oceanía y Medio Oriente, las autoridades de Aerolíneas Argentinas decidieron realizar un vuelo inaugural trasantártico BUENOS AIRES-AUCKLAND-HONG KONG.

Para ello se asignó un superjet Boeing 747-287 B (LV-MLR) cuyo Comandante fué D. HORACIO SEGURA a bordo del cual viajaron 342 turistas.

El 747 despegó del Aeropuerto Internacional de EZEIZA el día 7 de junio de 1980 para luego efectuar una escala técnica en RIO GALLEGOS y continuar desde allí rumbo a AUCKLAND donde arribó a las 14, 30 hora de Nueva Zelanda del día 8, recorriendo una distancia de 8.245 kilómetros en 10 horas 30 minutos de vuelo. Luego de pernoctar en esta última ciudad, el avión continuó su vuelo al día siguiente con rumbo a HONG KONG.

Este no fue el primer vuelo de pasajeros de la aviación comercial del mundo que haya usado la ruta trasantártica, ya que 12 años antes, en el mes de noviembre de 1968, un avión Convair 990 A (trimotor) chateado a la línea aérea MODERN AIR TRANSPORT de Miami (EE.UU.) realizó un vuelo alrededor del mundo con 60 pasajeros en ruta polo a polo. El avión partió de BOSTON (EE. UU.) el 8 de noviembre de 1968 con rumbo a Groenlandia pasando el Arctico en ruta transpolar hasta Alaska. De allí continuó su vuelo a las Filipinas y Australia para arribar a CHRISTCHURCH en Nueva Zelanda desde donde se inició el 22 de noviembre el cruce de la Antártida por la ruta transpolar hasta RIO GALLEGOS. Posteriormente el avión completó su travesía alrededor del mundo haciendo escalas en RIO DE JANEIRO, DAKAR, NUEVA GUINEA, ROMA, NUEVA YORK y BOSTON.

También la empresa LAN CHILE efectuó un vuelo de pasajeros si-

guiendo una ruta sub antártica con un Boeing 707. La máquina partió de SYDNEY (Australia) el 10 de febrero de 1974 con destino al aeropuerto PRESIDENTE IBAÑEZ en PUNTA ARENAS (Chile) completando el trayecto en un tiempo de vuelo de 10 horas 26 minutos.

VUELO DEL PRESIDENTE DE LA NACION. TENIENTE GENERAL D. JORGE RAFAEL VIDELA

El vuelo de Aerolíneas mencionado anteriormente había sido programado para traer de regreso al señor Presidente de la Nación y su Comitiva que se encontraba en visita oficial en China Continental. Para ello el Boeing 747 se trasladó a SHANGAI desde donde se inició el viaje de regreso el día 10 de junio de 1980, efectuando escala en AUCKLAND para luego continuar su vuelo el día 12 en ruta directa con destino final el Aeropuerto Nacional EZEIZA.

Si bien este vuelo no puede ser considerado un vuelo trasantártico, ni transpolar, ya que la ruta seguida por el 747 por el arco de círculo máximo entre AUCKLAND y EZEIZA pasa bastante alejado de la Antártida, debemos reconocer que el mismo reviste significativa importancia, dado que marcó una ruta por el Pacífico Sur no explotada por ninguna empresa aerocomercial.

Juntamente con el 707 de Aerolíneas Argentinas voló en esta oportunidad el Boeing 707 de la FAA (TC-91) al mando del Comodoro D. JORGE RUIZ, sirviendo de apoyo meteorológico adelantado en la etapa del vuelo AUCKLAND-BUENOS AIRES. El TC-91 despegó de AUCKLAND unas horas antes de la hora de partida del 747 y aterrizó en RIO GALLEGOS, volando por la ya conocida ruta trasantártica.

CARRERA AEREA HACIA LA ANTARTIDA

Se dice que los desiertos son verdaderos "tapones" geopolíticos que separan o reúnen a los pueblos o grupos de intereses. Bajo esa concepción, el "desierto blanco" o "desierto helado" como se le suele llamar a la Antártida, ha sido por toda la vida una barrera geográfica y por sobre todo climática, que nos ha separado del resto de los continentes del Hemisferio Sur. Pero bajo esta nueva concepción geopolítica, la Antártida debe ser considerada un área de conexión



Un Hércules C-130 es alistado sobre la pista nevada de nuestra principal base aérea en la Antártida, la Base de la Fuerza Aérea Vicecomodoro Marambio

con el resto del mundo o una plataforma de apoyo o alternativa en el futuro tráfico aéreo transpolar.

Es interesante destacar la opinión del Contraalmirante JAMES R. REE-

DY, de la Marina de los Estados Unidos, en oportunidad de realizar en octubre de 1963 el "Primer Vuelo Transpolar" sobre el Polo Sur Geográfico con dos aviones C-130 Hér-

cules: "No dudo que pronto llegará el día en que los aviones sigan la ruta sobre el Polo Sur del mismo modo que ahora, como rutina lo hacen los aviones de transporte que siguen las

rutas de círculo máximo por encima del techo del mundo". "Ahora sabemos que con una razonable autonomía la Antártida llegará a ser una escala lógica en el tráfico aéreo entre África del Sur y Australia o Nueva Zelanda".

Nuestro país ya ha comprendido la importancia que la consecución de esta política tiene para el desarrollo futuro de la Nación. Los pioneros, civiles y militares, que abrieron el camino con sacrificio y abnegación, nos observan esperando ver resultados positivos a corto plazo.

La Fuerza Aérea marcó el camino, indicando cual es el derrotero a seguir. Toca ahora a la Empresa Aero-comercial Estatal materializar la etapa de explotación. El Presidente de Aerolíneas Argentinas, Brigadier Mayor (R) D. PABLO O. APPELLA en oportunidad de inaugurar el vuelo que se realizó el día 7 de junio de 1980 de BUENOS AIRES A HONG KONG señaló: "este hecho trasciende el quehacer empresario ya que el mismo tiene una significación geopolítica de alcance no solamente nacional, sino internacional".

Y la respuesta no se hizo esperar. Al poco tiempo la empresa Aerolíneas Argentinas llevó a cabo dos vuelos charter de pasajeros con Boeing 747 durante los meses de octubre y diciembre de 1980, para finalmente realizar una programación para el año 1981 con una frecuencia de un vuelo mensual siguiendo la ruta BUENOS AIRES - RIO GALLEGOS - AU-CKLAND y regreso.

Es por todos conocidos que la Antártida es un continente con incalculables recursos aún inexplorados, pero ya los ojos de la humanidad han sido puestos en las inmensas reservas de minerales, petróleo y alimentos que esta rica región del planeta ofrece a un mundo en crisis y hambriento. Por eso vemos que cada día que pasa aparecen en la Antártida nuevos asentamientos que compiten con MARAMBIO.

Hasta 1979 solo tres países signatarios del Tratado Antártico - ARGENTINA, ESTADOS UNIDOS, NUEVA ZELANDIA- utilizaban en sus vuelos de rutina aviones medianos y pesados de gran autonomía para el transporte de carga general y pasajeros a la Antártida. La Argentina como se dijo, opera con los aviones Lockheed C-130 Hércules, Fokker F-27 y F-28, de Havilland DHC-6 Twin Otters y helicópteros. Los Es-

tados Unidos emplea los Lockheed C-141 Star-Lifters (con ruedas) y los C-130 Hércules (con esquís) y Nueva Zelanda también utiliza los C-130 (con ruedas) compartiendo la misma pista de hielo compactada de la Estación Mc MURDO (EE.UU.).

De todos los aeródromos o pistas conocidas en la Antártida hasta 1979, solo en dos de ellos se podía operar con aviones convencionales con ruedas: en la Base Aérea "VICE-COMODORO MARAMBIO" durante todo el año y el Aeródromo WILLIAMS de la Estación Mc MURDO utilizada solamente entre los meses de octubre y diciembre, ya que esta pista está construida sobre la gruesa capa de hielo del mar congelado frente a las instalaciones de la costa. El resto del año esta pista queda inoperable por cuanto el mar se descongela o el hielo no tiene el suficiente espesor y consistencia para soportar el peso de una aeronave. Pero en 1980, precisamente el 17 de febrero un avión soviético Ilyushin -18 de 60 toneladas, abrió una nueva "puerta de entrada" al Continente Antártico al unir MOSCU con la Estación MOLODEZHAYA en una ruta que siguió el meridiano de 45° Este con escalas en ODESSA (URSS), ADEN (Yemen del Sur) y MAPUTO (Mozambique). La nueva pista Antártica, ubicada a 25 km de la Estación MOLODEZHAYA, fué construida sobre la superficie helada con varias capas superpuestas de hielo y nieve fundidas artificialmente y mezcladas con un material compuesto, perfectamente compactadas, obteniéndose una superficie consistente similar a un "vidrio sólido estable". Esta pista de 3.000 metros de largo por 92 metros de ancho, con bandas laterales de seguridad, permite operaciones de aterrizaje y despegue de aviones de porte mediano y pesado.

Como hecho más reciente, el 6 de julio de 1980, un avión C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Chilena, aterrizó en la flamante pista del Aeródromo "TENIENTE MARSCH" ubicada próxima a la Base "PRESIDENTE FREI" en la isla 25 de Mayo. El vuelo se inició en el Aeropuerto "LOS CERRILLOS" (Santiago de Chile) y luego de una escala en el Aeropuerto "PRESIDENTE IBÁÑEZ" (Punta Arenas), arribó a la pista antártica de aproximadamente 1.000 metros construida por la FACH.

A los ya mencionados aeródromos debemos agregar las pistas de hielo de AMUNDSEN-SCOTT, SIPLE y

BYRD de los Estados Unidos, TENIENTE MATIENZO, PETREL, GENERAL BELGRANO y ESPERANZA de Argentina y LENINGRADSKAYA, VOSTOK, MIRNY, NOVOLAZAREVSKAYA y DRUZHAYAYA de la Unión Soviética en las cuales se opera con aviones livianos y medianos. A esta larga lista se suman otras pistas ubicadas en las Bases CASEY y MAWSON de Australia, SHIOWA de Japón, DUMONT D'URVILLE de Francia, O'HIGGINS de Chile y finalmente FOSSIL BLUFF y ROTHERA POINT del Reino Unido.

También debemos decir que Francia se prepara a construir una pista en DUMONT D'URVILLE para operar con aviones convencionales con ruedas y el Reino Unido ya está trabajando para ello en la pista de su Base ROTHERA POINT.

En materia de vuelos transpolares por parte de otras empresas aerocomerciales extranjeras no ha habido aún manifestaciones de interés por el momento, con excepción de algunos vuelos "charter" al Polo Sur realizados con turistas. La línea aérea australiana QANTAS ha efectuado algunos vuelos especiales con Boeing 747 desde SYDNEY (Australia) al Polo Sur y regreso, sobrevolando la Estación Mc MURDO con destino final MELBOURNE (Australia). Así mismo la AIR NEW ZEALAND ha estado realizando varios vuelos chartereados con sus Douglas DC-10 desde AUCKLAND hasta el mismo Polo Sur sobrevolando Mc MURDO y escala en CHRISTCHURCH.

También nuestro país llevó a cabo en el mes de marzo de 1980 dos vuelos de este tipo con un avión C-130 Hércules especialmente preparado para el transporte de pasajeros. Los vuelos chartereados a LADE por una compañía norteamericana, partieron de RIO GALLEGOS y luego de sobrevolar la Península Antártica hasta sobrepasar el Círculo Polar Antártico, aterrizaron en MARAMBIO desde donde regresaron a RIO GALLEGOS.

Si bien la Argentina se encuentra actualmente en una posición ventajosa en esta carrera aérea entablada entre los países signatarios del Tratado Antártico, no debemos bajar la guardia ni un solo instante. Nuestra ubicación geográfica favorable, la experiencia obtenida en los muchos años de esforzado trabajo realizado y los adecuados medios que se disponen, nos obligan a no desaprovechar esta nueva oportunidad que se nos brinda.

RESCATE ARQUEOLOGICO

Por
Santiago Mauro Comerci



Foto reciente de la vieja casa de la expedición de Nordenskjöld que hoy es un monumento histórico

A través de las recomendaciones I-IX, Canberra, 1961; V-IV, París, 1968, y VI-XIV, Tokio, 1970, los Miembros Consultivos del Tratado Antártico fueron impulsados a encarar la conservación de las reliquias históricas en Antártida. Ya en el verano de 1960-61 los neocelandeses se habían adelantado a la iniciativa con las tareas de limpieza para restaurar y conservar las tres chozas que las expediciones antárticas británicas de 1901 y 1913, dirigidas por Scott y Shackleton, respectivamente, habían construido en la isla Ross. En 1978 los australianos iniciaron tareas semejantes en la bahía del Commonwealth, en la cabaña dejada por la Expedición Antártica Australiana de Mawson (1911-14).

La República Argentina por su parte tomó a su cargo la restauración y conservación de los sitios históricos vinculados con las expediciones de los doctores Nordenskjöld (1901-1903) y Bruce (1902-1904), informándolo en la Séptima Reunión Consultiva del Tratado Antártico (Wellington, 1972), lo que quedó consignado en el Anexo de la Recomendación VII-9, párrafos 38, 39, 41 y 42. De tal modo, entre las previsiones de la Dirección Nacional del Antártico para la temporada 1979-80

figuro la iniciación de los trabajos en la isla Cerro Nevado, lugar prioritario ya que la cabaña allí construida por los expedicionarios del Dr. Nordenskjöld, entre quienes se contó nuestro compatriota Sobral, había sido declarada monumento histórico nacional por decreto 6058/65 de nuestro Gobierno.

La isla Cerro Nevado pertenece al grupo insular Ross, al SE de la península Trinidad, en los 64°22' Sur y 57°01' Oeste. La cabaña está ubicada sobre una elevación de aproximadamente trece metros sobre el nivel del mar, en una morena del glaciar que cubre casi toda la isla. Como ya dijimos, fue instalada allí por los miembros de la Expedición Antártica Sueca del Dr. Otto Nordenskjöld entre el 13 y el 22 de febrero de 1902, y ocupada por el mismo Nordenskjöld y cinco de sus hombres, entre ellos el alférez José María Sobral, durante veintidós meses hasta ser rescatados por la corbeta A.R.A. Uruguay, ya que el Antarctic, buque de la expedición, había sido destruido por los hielos frente a la isla Paulet, al regresar de un viaje a Ushuaia (ver revista Antártida Nos. 8 y 9).

La cabaña:

Construida la casa totalmente en

madera con dos plantas y techo a dos aguas, tiene una superficie cubierta de 23,67 m². Exterior e interiormente las paredes fueron forradas con cartón embreado, y el piso con una gruesa alfombra y sobre ella linóleo. Originariamente las ventanas tuvieron doble vidrio. Los dormitorios (I, II y III en el plano adjunto) fueron provistos de dos cuchetas, inferior y superior. En el cuarto local se instaló la cocina. La planta alta fue utilizada como depósito de víveres y equipos. Actualmente han desaparecido los vidrios de las ventanas que han sido cerradas por fuera con maderas para impedir la entrada de nieve, que no obstante ha continuado ingresando, tarea realizada por personal de Marina que inspeccionó el lugar en oportunidades anteriores. El piso mantiene la alfombra y el linóleo y en las paredes se ven restos de alfombra. En el pasillo central una antigua salamandra muy deteriorada presenta el tubo del tiraje incompleto, igual que la chimenea de la cocina.

El 4 de febrero de 1980 arribó allí el grupo de la D.N.A. integrado por el autor de esta nota, el Sto. Ie (RE) Ramón Oscar Alfonso y el cabo 1° Aer. José Daniel Ortiz, instalando su campamento junto a la cabaña que,

Material rescatado

Vestuario (ropa, medias y calzado)
Herramientas
Tablas de madera con inscripción de nombres de los expedicionarios.
Elementos de laboratorio (frascos, pipetas y tubos de ensayo)
Libros (uno de ellos edición francesa de 1891 con dedicatoria del autor a Nordenskjöld)
Proyectiles (balas y cartuchos de municiones)
Vajilla de cocina (en su mayor parte loza y cubiertos de procedencia inglesa)
Mantel y fundas de hilo
Calentadores "Primus"
Restos de sillas y mesa de madera
Salamandra y cocina económica
Recipientes varios
Objetos varios (velas, mecha de candil, piezas de dominó, etc.)

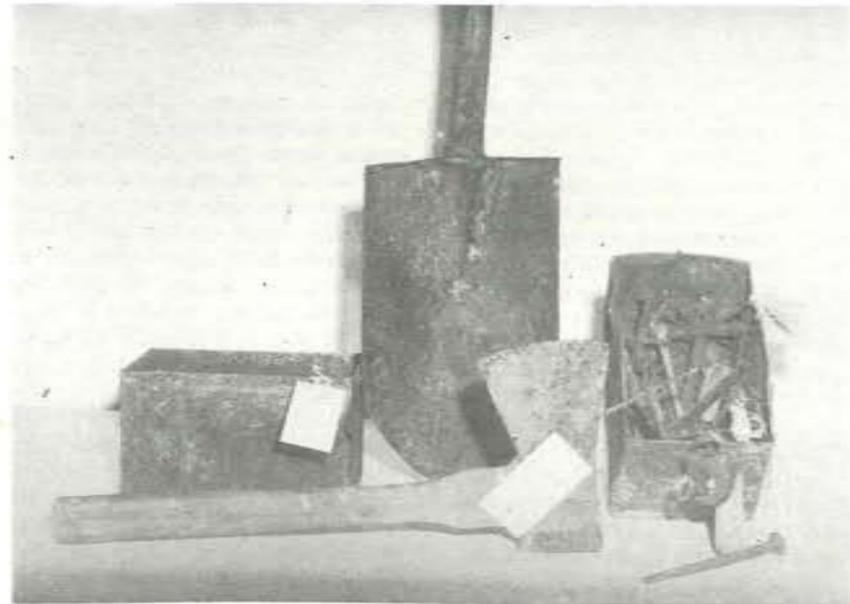


Los objetos recogidos en la casa se mantuvieron bajo una capa de plástico negro para apurar el deshielo de las piezas



Otto Nordenskjöld

al comenzar el trabajo al siguiente día, se halló totalmente invadida por el hielo muy consolidado y abundante nieve. En el hall de entrada, un montículo de hielo de aproximadamente un metro de altura impedía la apertura de la puerta de acceso. En el interior el piso estaba cubierto por una durísima capa de hielo. Los locales II y III presentaban las cuchetas inferiores soldadas a compactos blo-

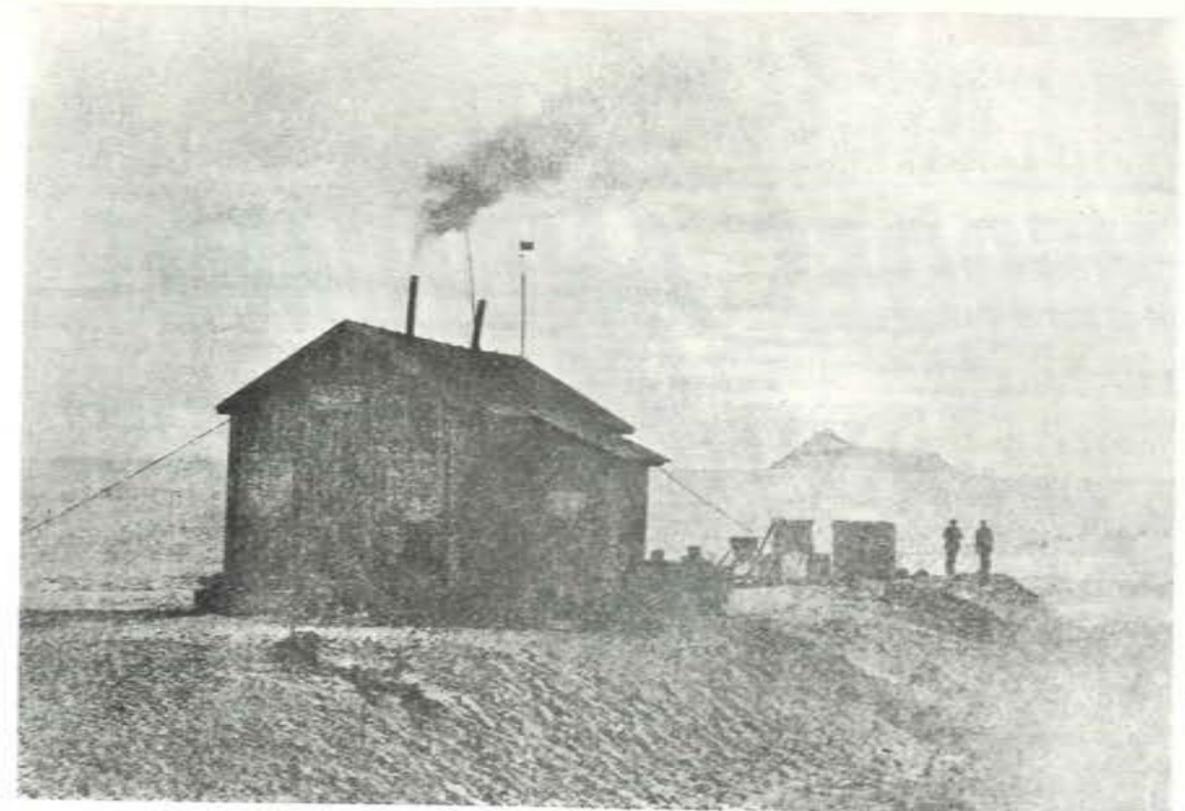


Herramientas abandonadas por la expedición después de la inesperada llegada de la "Uruguay"

ques de hielo, dentro de los que se podía ver objetos no identificables. Las cuchetas superiores, mencionadas por Sobral en "Dos años entre los hielos", han desaparecido. El local IV (cocina) totalmente ocupado por el hielo. En el corredor central una mesa, una silla y otros objetos fueron hallados en idénticas condiciones.

Desarrollo de la tarea

La primera tarea consistió en eliminar el hielo acumulado en el hall de entrada. Fue un trabajo lento y paciente; por el breve espacio de la puerta entreabierta se introducía el pico para golpear el hielo. El segundo paso fue descongelar el piso. Después comenzó la tarea específica: rescatar los objetos abandonados por los expedicionarios. A golpes de pico se



La casa de Cerro Nevado en 1902, según una placa tomada por los expedicionarios suecos



Utensilios de cocina, incluyendo un repasador. Asimismo, se recuperaron calentadores del tipo Primus, famosos a principios de siglo

fue eliminando el hielo hasta aproximarse a los objetos, continuando luego el descongelamiento aplicando calor por medio de garrafas de gas con pantalla. Como el material así obtenido presentaba fuertes incrustaciones de hielo, que en algunos casos lo envolvía totalmente, se desechó cualquier medio mecánico para liberarlo por el riesgo de su deterioro, prefiriéndose en cambio la radiación solar. Los objetos fueron expuestos al sol con una doble envoltura de polietileno negro y cristal de cien micrones de espesor. Con este sistema

se obtuvo mayor absorción de radiación solar por el polietileno negro, y además refracción entre ambas cubiertas, acelerando así la fusión y descongelamiento. Pocas horas de sol, permanente mal tiempo y bajas temperaturas (hasta -20°) constituyeron un serio obstáculo. El 27 de febrero se dio por finalizada la tarea restando descongelar los locales III y IV.

El 9 de diciembre de 1980 el mismo grupo regresó a Cerro Nevado para concluir la limpieza de la cabaña y el

rescate de objetos en los locales III y IV y en el entrepiso, finalizado lo cual se procedió a forrar con material plástico todas las paredes al exterior y el entre-piso, para evitar la entrada de nieve durante el próximo invierno, de modo que en la temporada 1981-82 pueda iniciarse la restauración de la cabaña siguiendo el método original para no alterar su aspecto. En cuanto a los objetos rescatados han sido incorporados a las colecciones del museo de la D.N.A., que se encargará de su restauración y conservación.

HEROES ANONIMOS...

UN ARGENTINO QUE RECORRIÓ LA ANTARTIDA DESDE EL EXTREMO NORTE DE LA PENINSULA HASTA EL POLO SUR

Nuestro largo historial de actividades antárticas nos exigió disponer no solamente de medios materiales considerables sino también nos impuso la formación de grupos de hombres capacitados para la investigación, el trabajo técnico, la observación de la naturaleza y los fenómenos propios del continente helado a cuyo estudio nos volcamos firmemente junto con las principales naciones del mundo.

Pero pocas veces se notó que detrás de los barcos, de los laboratorios y de la vida solitaria del investigador en las Bases cubiertas de nieve se movían otras personas. Se trataba de gente que sabía desafiar los peligros de las zonas montañosas, de los glaciares agrietados, que sabía conducir trineos y poner orden en las jau-

rías. En fin, de hombres que inclusive podían echar mano a un instrumento y ayudar a efectuar una observación.

Nadie puede moverse sobre el hielo y entre las montañas sin la ayuda de esa gente que parece nacida para enfrentar cualquier clase de imprevistos.

RAMON OSCAR ALFONZO, sargento primero carpintero del Ejército es uno de ellos, y de los más veteranos. La Antártida lo vio caminar y armar campamentos en los rincones más agrestes de la Península Antártica, también lo vio entre los pocos hombres que formaron fila cuando por primera vez el Ejército, izó la bandera argentina en el Polo Sur.

No deben ser muchas las personas de su clase, si nos permitimos suponer que alguien pueda ostentar un ré-

cord similar de 13.120 kilómetros trajinados sobre el hielo, a pie, en tractor o trotando a la par de los perros. Alfonzo es el único que, prácticamente, unió en la suma de sus viajes el Polo Sur con el extremo norte de la Península, con excepción de un breve tramo intransitable para el hombre y solo reconocido desde el aire.

Es decir que lo podemos inscribir junto a los hombres que forjaron el andamiaje polar mundial.

Realmente, Alfonzo no solo es un caso de fortaleza, de capacidad profesional, es una manifestación de energía íntima, de una personalidad adaptada a la vida polar. La suma de sus invernadas y de sus campañas antárticas casi totaliza dieciséis años de su vida.

Ramón Oscar Alfonzo con las ropas y el ambiente de nieve que son una parte de su propia naturaleza



Hacer un repaso de su actuación es lo mismo que recordar lo más importante de cuanto hizo nuestro país por conocer y dominar el Sector Antártico.

Más de una vez la suerte de una patrulla dependió del rápido descubrimiento de un peligro oculto, de la proximidad de un repentino huracán que puede envolver a los hombres en una ennegrecedora niebla, nieve y a veces un mortal descenso de la temperatura. Para sobrevivir hay que ser un experto, y si no, tener alguno al lado...

EL COMIENZO

Cuando apenas tenía veinte años Ramón Oscar Alfonzo integró como soldado conscripto, en el año 1952, la dotación de la Base General San Martín que se acababa de instalar en bahía Margarita y era en ese momento la más austral del mundo, germen verdadero de una escuela de antárticos que se propuso, y lo logró, crear hombres y condiciones para explorar nuestra Antártida.

Alfonzo conoció por primera vez el hielo, la nieve y el viento polar allí en la Base San Martín y parece que firmó para siempre un contrato con la Antártida cuyos términos aún siguen en pie.

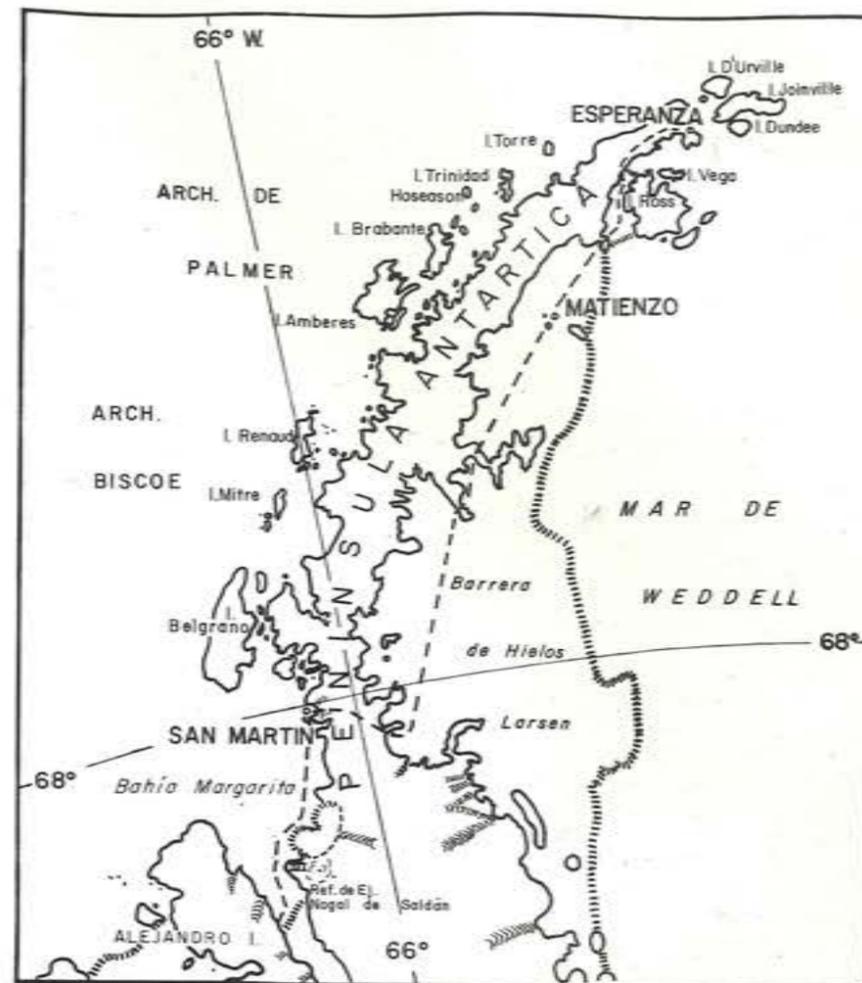
Esos hombres que se hicieron en San Martín casi no se daban cuenta que abrían una nueva etapa en la vida de nuestras fuerzas armadas, no solo la de estar presentes en la Antártida y encarar su estudio, sino también la de sostenerse cada vez con más bases o destacamentos a pesar de la rigurosidad del clima y de todo aquello que tiene el continente austral para hostigar al hombre.

En aquellos días iniciales de San Martín el soldado Alfonzo vio y sintió personalmente el duro trabajo de mantener instalaciones, de erigir antenas de radio, de excavar la roca con explosivos, de acarrear víveres y equipos.

Además, por primera vez, conoció al perro esquimal, el fuerte y noble compañero complemento del explorador antártico.

Allí brotó su afición hacia el trineo, algo muy nuevo para nuestra gente y así descubrió su innata capacidad para manejarse entre esos animales díscolos, combativos, de gran espíritu y resistencia que son una verdadera leyenda en la historia de las exploraciones polares.

Sobre su valor real nos bastará con recordar un solo ejemplo, Scott perdió la carrera al Polo Sur, y su propia



El primero de sus largos itinerarios antárticos: la patrulla que en pleno invierno antártico unió Esperanza con la Base General San Martín

vertebral, a lo largo de la Península Antártica.

Y todos aquellos que estaban en San Martín, cada uno según su capacidad, enfrentaba una misión muy larga que otros hombres terminarían muchos años más adelante.

Por empezar, necesitaban mapas precisos, querían buscar un paso transitable para llegar a la meseta polar y todavía más, preparar gente para una larga travesía hasta el Polo.

Pero, como se dijo, había que dominar técnicas y máquinas (que a veces en medio de los fríos extremos se comportan muy irregularmente, y también se tenía que conocer a fondo esa extraña asociación de trineo y perros).

El trineo, con sus patines para deslizarse sobre el hielo, tirado por perros, renos o caballos fue usado para transportar cargas o personas desde el principio de los tiempos. Sobre él pasaron siglos de progreso técnico y de nuevos conocimientos, pero nada le hizo mella. Hasta hoy

vida, porque creyó más en las máquinas y en los pequeños ponies siberianos que en el recio perro originario de la tundra ártica.

EL TRINEO Y SU VALOR

Desde el primer momento la dotación de San Martín inició innumerables tareas de reconocimiento por tierra y por sobre el mar helado. (Otros se hicieron con un helicóptero Sikorski S-51 que lamentablemente resultó destruido en un accidente).

Los islotes Debenham, donde se asentaron las instalaciones, están muy cerca de la costa en la parte central de bahía Margarita. Hacia el sur y hacia el norte había islas en ese entonces apenas cartografiadas. Anteriormente solo Charcot y Rymill habían comenzado a trazar sus perfiles y a ponerles nombre. Hacia el este de San Martín se extendía un inmenso glaciar que descendía de las cumbres afiladas de la cadena montañosa que corre, como una columna



Mapa del área -unos 600 kilómetros- de la Península Antártica que no fue patrullada por Alfonso

sigue siendo el mismo almacén de maderas tirado por animales.

Desde el punto de vista práctico no pudo ser sustituido en la exploración por tierra de ciertas regiones heladas muy abruptas o de superficies muy accidentadas. Y Alfonso conoció muy bien los trineos en sus travesías sobre la costra rugosa e intransitable del mar helado que en invierno cubre bahía Margarita, y también comenzó a conocerse a sí mismo y el alcance de su propia resistencia física.

Aquella vez el barco de relevo no pudo llegar hasta San Martín y Alfonso permaneció dos años consecutivos en el lugar, y fueron dos años de patrullar incesantemente a lo largo de la costa y la isla vecinas, y también de penetrar hacia el sur por el canal Presidente Sarmiento, un largo canal helado que separa la isla Alejandro I de la Península.

Así pudo palpar las condiciones en que deben cumplirse las travesías antárticas, el valor de carpas, víveres y combustibles. También, cuánto pesa ese cargamento indispensable que deben arrastrar los perros, hasta el punto de que el explorador no puede sumar su peso al de la carga.

En la Antártida el conductor del trineo debe marchar a la par de los perros, o sea casi todo el tiempo debe trotar alentando a los animales, vigilándolos para prevenir peleas, casi siempre por cuestiones de prestigio o dominio, pues cada jauría tiene un perro guía que dirige a los otros.

De a poco, Alfonso aprendió a vivir su vida singular entre el frío, a "presentir" los peligros, vigilar la situa-

ción del tiempo y adivinar la proximidad de un temporal ennegrecedor de nieve que puede inmovilizar a una patrulla por muchos días, y supo discernir a los animales con problemas sanitarios, distinguir la

calidad "personal" de cada perro.

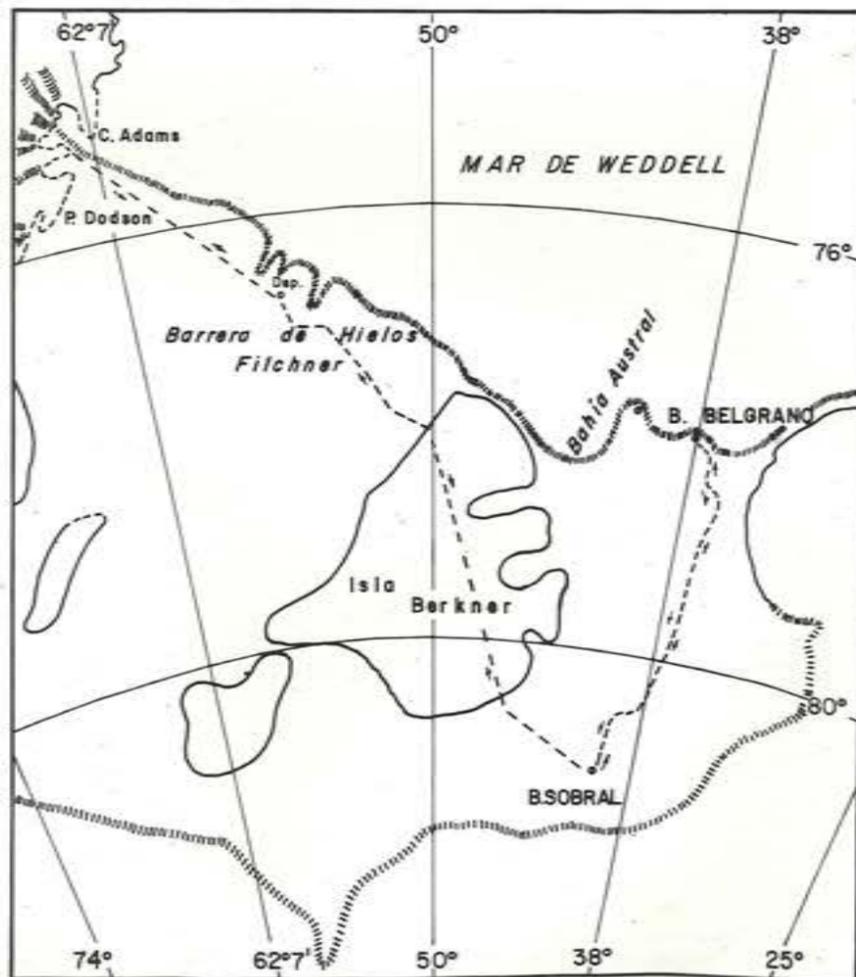
Aunque todavía no se daba cuenta, le quedaban por delante tantos viajes interminables y tantas ocasiones en que él y sus compañeros dependerían de los huskies de corazón indomable que siempre tiran hacia adelante.

En el año 1958, siendo cabo, regresó a San Martín, al mismo lugar que conoció cuando era un adolescente. Alfonso había sido atraído por la Antártida, definitivamente.

De San Martín pasó a la Base del Ejército Esperanza, en 1961, donde se estaban preparando aventuras de mayor trascendencia.

En esa época realizó muchas patrullas cortas para el mantenimiento o la construcción de refugios hacia el sur de bahía Esperanza, que eran parte de una red o cadena de apoyo a lo largo de una ruta que, más o menos, siempre estuvo señalando hacia el Polo.

En realidad desde el año 1960 el Ejército y la Fuerza Aérea planeaban instalar una base conjunta en los nunataks Foca, unos manchones de ro-



Uno de los viajes menos conocidos realizados por el Ejército: el difícil recorrido desde Belgrano a Base Sobral y de allí a cabo Adams

ca que asoman sobre la superficie helada de la barrera de Larsen, casi trescientos kilómetros al sur de Esperanza.

El cabo Alfonso, aceptado por jefes y camaradas gracias a su demostrada capacidad de antártico intervendría ahora en la operación de mayor alcance que se intentaba en la Antártida después de los azarosos trabajos de exploración realizados por el personal de la Base San Martín.

La nueva instalación en el nunatak Larsen, el más apropiado de los nunataks Foca se hizo bajo el comando del capitán Ignacio Carro -a quien tenemos que anotar entre nuestros antárticos de primera línea- que tenía a sus órdenes al teniente Abel Carlos Balda, que en esos momentos abría su foja de servicios antárticos.

Hasta la nueva base hubo que llevar con aviones o con trineos más de cuatrocientas toneladas de cargas diversas en pleno rigor invernal.

Fue un trabajo largo y difícil, y más largo sería detallarlo en esta nota, pero el cabo de dos meses quedó abierta la que se denominó Base Conjunta Teniente Benjamín Matienzo. Todo estaba listo para que poco después se autorizara el primer descenso de un avión Douglas DC-TA33 en el cual el vicecomodoro Oleza preparaba su vuelo hasta el Polo.

Aquellas idas y venidas por estrechos pasos entre las montañas, sobre laderas resbaladizas por el hielo, marchando siempre pensando en las grietas (una preocupación casi obsesiva entre los exploradores antárticos) constituyeron para Alfonso una experiencia invaluable.

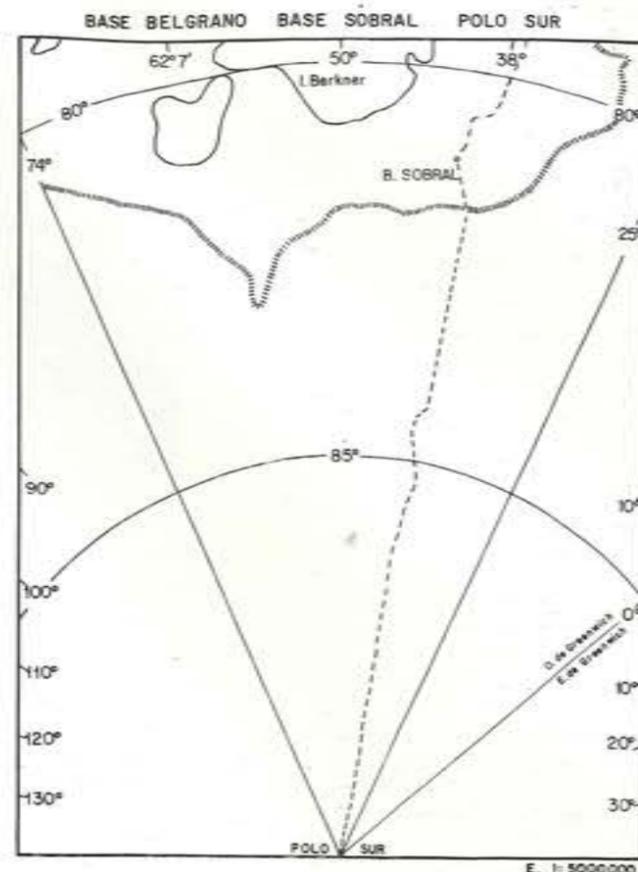
Los planes marchaban muy rápidamente, para el invierno del año siguiente se estudiaba efectuar un viaje por tierra de ida y vuelta entre Bahía Esperanza y Bahía Margarita. Era necesario hacerlo en pleno invierno aprovechando la mayor consistencia del hielo, confiando en que el frío compactara rápidamente la nieve que deposita cada tormenta.

Y para el éxito de esta misión es que se había construido, a mitad de camino la Base Matienzo, un punto de apoyo imprescindible.

Este viaje de dos mil kilómetros planteaba problemas prácticos muy complejos y su finalidad era de la mayor importancia. Habían pasado inviernos muy rigurosos en la Antárti-

Accidente en la ruta sobre el hielo. Algo rutinario en los viajes antárticos

El memorable viaje desde la Base Belgrano al Polo Sur



da y cada verano las dotaciones de la Base San Martín corrían el riesgo de que las aguas de la bahía no se abrieran e impidieran el paso del barco de relevo y debieran esperar un año más confiando en que los vientos y las corrientes despejaran el mar congelado.

Cuando se produce la imposibilidad del relevo se le exige al invernan-

te antártico una sobrecarga emocional y física que el hombre de nuestras latitudes no puede entender fácilmente.

En cambio, tender una ruta terrestre entre San Martín y Esperanza era un verdadero cordón de seguridad para el personal del Ejército que servía en esas bases.



EL VIAJE HASTA BAHIA MARGARITA

El personal se dividió en tres grupos, cada uno preparado para superar cualquier contingencia. Un grupo de avanzada se adelantaría hasta algo más allá del Círculo Polar -fueron los primeros argentinos que lo hicieron por tierra-, explorando el estado de la barrera de hielos de Larsen, observando las zonas agrietadas y registrando la situación meteorológica hora a hora.

Ese primer grupo, al mando del teniente Oscar Sosa se completaba con el sargento primero Roberto Carrión y el sargento ayudante Pablo Elgueta. Pero alguien se sumó al equipo primitivo. El teniente Eduardo Fontaine, de la Fuerza Aérea gestionó ante el teniente Sosa ser agregado al grupo explorador. Su avión había sido destruido en Base Esperanza por un huracán y prefirió realizar la marcha...

Después avanzaría el grupo principal, mandado por el teniente primero Gustavo A. Giró Tapper; un veterano antártico y hábil operador de radio, el sargento ayudante Silvano Corvalán; el sargento primero Raúl Rodríguez, mecánico a cargo de los sno-cats y que tenía la ayuda profesional de otro mecánico, el sargento Jerónimo Andrada.

Por último, estaba el cabo primero Oscar Alfonzo, que tendría que lidiar con los perros, los arcos y los incansables problemas de conducir el trineo, que era la última garantía exigida para poder cruzar las montañas y llegar a la Base San Martín.

En un principio contaron con la ayuda de dos aviones Beaver de la Fuerza Aérea que cumplieron varios vuelos de observación, pero como ya dijimos uno de los frecuentes temporales que castigan la región de bahía Esperanza pronto los dejó fuera de servicio.

La primer etapa se debió cubrir entre las montañas que se levantan al sur de Esperanza hasta que pudieron descender a la superficie de la barrera.

Desde el primer momento pudieron sentirse contentos de haber sobrevivido a tantas pendientes, grietas, patinadas en el hielo de impredecible final. Pero Alfonzo, por su parte, había adquirido ya el instinto indefinible de quien sabe cuándo clavar en el hielo -en el momento justo-, los frenos del trineo. Había aprovechado la experiencia vital que significa haberse movido antes sobre el borde de un abismo, de perder el control



Alfonzo (a la izquierda) poco tiempo después de la instalación de la Base Matienzo, en los nunataks Foca

del trineo y rodar por una ladera nevada en medio de un maremágnum de perros asustados, cuerdas, correas y bultos de la carga desparramándose ciegamente.

Por otra parte, antes de tocar la barrera de hielos de Larsen había viajado junto con el suboficial Rodríguez sobre el hielo que cubría el canal del Príncipe Gustavo. Fueron cincuenta kilómetros de caminata sobre una delgada capa de unos treinta centímetros de espesor... Es decir, se trató de algo que no les gustaría volver a repetir.

En ese viaje invernal tan largo, que incluía el cruce de ida y vuelta a través de la cordillera dorsal que corre a lo largo de la Península Antártica, cada uno demostró su verdadera talla. Eran un grupo de audaces que creían sencillamente que estaban ha-

ciendo otro de sus tantos trabajos, terminando una pequeña pieza más de una operación destinada a consolidar la soberanía de nuestra nación en el Sector Antártico.

Para terminar esta misión estaban Carrión, Elgueta, Alfonzo y tantos otros más que contaban con una segunda naturaleza polar que aseguraba su supervivencia y la de sus camaradas. Vale mucho ese sexto sentido que rápidamente percibe una lejana señal de tormenta o de nevada, que atiende a los perros e interpreta el signo inicial de una reyerta o del cansancio inevitable cuando se aprovecha el buen tiempo y se caminan horas y horas sobre el hielo rugoso, amonticulado, intransitable, y todo ello bajo el "stress" del frío.

El primer gran viaje de Alfonzo terminó exitosamente tras cuatro me-

ses de viaje y con alegría pudo ver nuevamente las instalaciones -entonces inactivas- de la Base San Martín que él mismo ayudara a construir.

Y quedó preparado, elegido implícitamente, aceptado por sus superiores y camaradas para formar parte de las futuras expediciones que el Ejército elaboraba constantemente.

AL POLO SUR

Fue así que en marzo de 1965 Alfonzo se halló pisando la barrera de hielos de Filchner, listo para cumplir otro de sus trabajos.

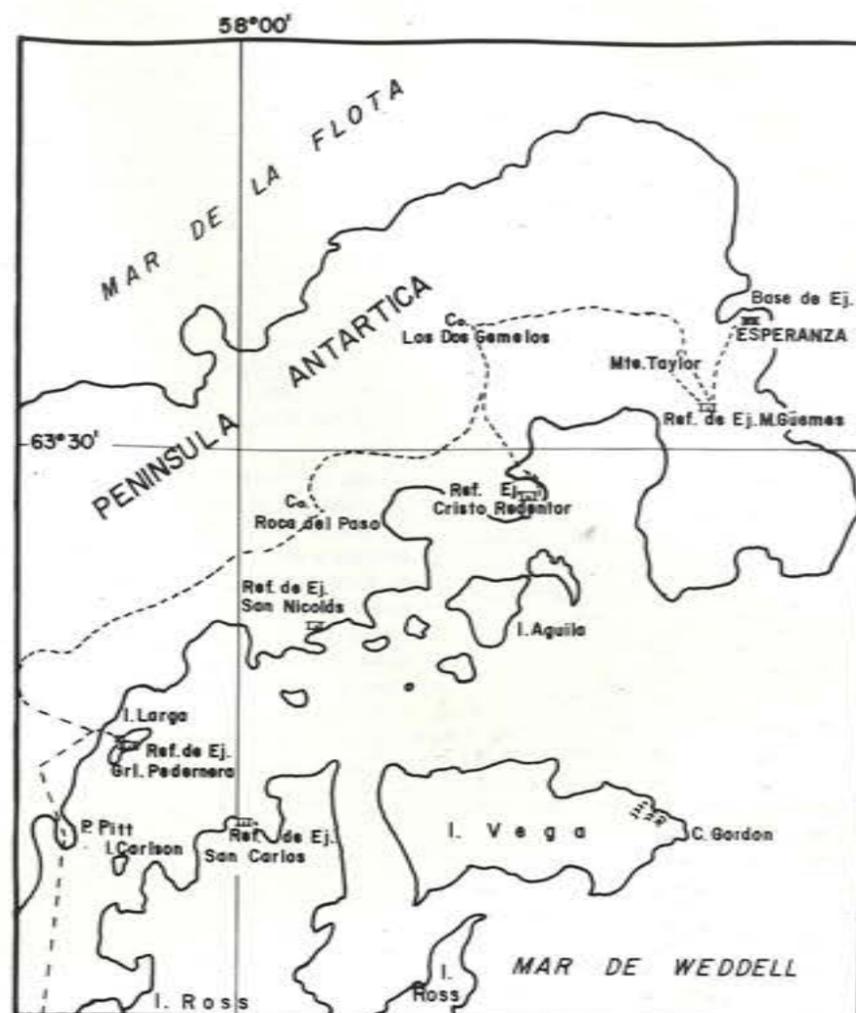
En esa fecha el rompehielos "General San Martín" dejó en la Base Belgrano a un grupo de hombres física y anímicamente listos para cumplir una riesgosa misión.

Se intentaría llegar por tierra hasta el Polo Sur mismo y era necesario completar primero una cuidadosa tarea previa de exploración y de apoyo logístico.

El grupo expedicionario enfrentaba el viaje de mayor significación nacional que los argentinos hubieran hecho en la Antártida. Sería un viaje más complicado que los anteriores. Esta vez, además del frío y de las grietas, del clima intolerable creador de toda clase de complicaciones, tendrían que subir a todo lo largo de la meseta central del continente antártico hasta el punto mismo en que terminan -en un fino ángulo-, las fronteras de la Nación.

Por empezar, -y obedeciendo a imperativas razones prácticas- se debían dar los pasos iniciales para instalar una base o estación de apoyo en un punto casi equidistante entre Base Belgrano y el Polo. Se eligió para ello un punto a unos 420 kilómetros al sur de Belgrano y contando con el apoyo de un avión Cessna del Ejército -tripulado por el teniente Acosta y el suboficial Muñoz-, que marcaba la ruta a seguir por las patrullas, se trabajó durante tres meses, se hicieron cuatro mil kilómetros de recorridos transportando equipos, materiales, víveres y combustibles. Como es de suponer, siempre a través de zonas muy agrietadas que se pudieron franquear gracias a que el Cessna, desde el aire, señalaba el camino menos peligroso.

La fundación de lo que se denominó Base de Avanzada Científica del Ejército Alférez de Navío Sobral fue dirigida por el capitán Gustavo A. Giró Tapper que tuvo bajo sus órdenes, además del infatigable Alfonzo, a los suboficiales Roberto H. Ca-



E. 1 : 200.000

Mapa del extremo norte de la península Antártica con los principales recorridos y refugios del Ejército

rión, Jorge R. Rodríguez, Adolfo O. Moreno, Domingo Zacarías y Marcelo Alvarez.

Apenas terminados los trabajos de construcción -existía también un plan de observaciones científicas, auroras polares, meteorología, magnetismo, etc.- el capitán Giró informó a la Base Belgrano que todo estaba listo para el gran viaje al Polo. Y en su mensaje recomendaba partir en octubre, afirmando que "la ruta reconocida entre Belgrano y las estribaciones de la meseta polar tenía sectores de hielo muy accidentados y que de transcurrir cierto tiempo los exploradores se encontrarían con una ruta casi desconocida y sembrada de nuevos obstáculos".

Así señalaba otro de los rasgos de excepción de la Antártida, esa gran masa de hielo cuya superficie no solo carece por lo general de pun-

tos de referencia para el viajero sino que también tiene una superficie continuamente variable, abriendo o cerrando silenciosamente sus profundas grietas mortales, con el piso a veces allanado por espesa nieve y poco más tarde intransitable por los profundos surcos que trazan los huracanes que bajan de lo más alto de la meseta polar.

Durante la marcha hubo que efectuar reparaciones, aguantar días enteros de encierro en las carpas detenidos por los temporales, demorarse en medio de una creciente incertidumbre, viviendo la soledad excepcional de la Antártida.

Pero todos sentían la amistad de la patrulla, cuando cada uno necesita a todos los otros, se comparten vigiliadas o se duerme el mismo sueño. Allí es donde el viento, la nieve y el cansancio común acercan a los hom-

bres, hasta el silencio es un factor unificador.

Por eso aún es tan válido aquello de que la Antártida es la cuna de la confraternidad.

Finalmente, el 10 de diciembre de 1965 la patrulla de diez hombres comandados por el entonces coronel D. Jorge Leal levantó nuestra bandera en el Polo. Y entre ellos estaba Alfonso, que concretaba el mayor de sus triunfos antárticos.

Además, en la fila de hombres que saludaron a nuestra enseña estaban el capitán Giró Tapper con los suboficiales Carrión, Ceppi, Ortiz, Pérez, Rodríguez, Zacarías, Moreno.

Del grupo inicial que partió de Base Belgrano un hombre había quedado en Sobral, una herida le impidió continuar el viaje y fue reemplazado por el suboficial Pérez.

PATRULLA SOBRE LA BARRERA DE FILCHNER

Las emociones de aquella expedición terrestre al vértice austral de la nación no agotaron, al parecer, la intensa vocación de Alfonso por una tierra y una manera de vivir en la que empleó los mejores años de su juventud.

Aquel grupo de hombres triunfantes que retornaba del Polo y que ya estaban olvidando las fatigas y los peligros pasados se dirigió a la Base Sobral levantada, como dijimos, a mitad de camino de regreso. En Sobral era necesario que alguien se quedara a la espera de la dotación de relevo y Alfonso debió separarse del grupo. En compañía del sargento Iro Britos debió continuar con el plan de observaciones meteorológicas que complementaba el plan similar que se desarrollaba en Base Belgrano.

Allí estuvo por cuarenta y cinco días. Ese mundo silencioso y frío lo atraía de una manera muy especial, tanto que el año siguiente lo encontró todavía incorporado a la dotación de Belgrano mientras se desempeñaba como jefe el teniente primero Oscar Roberto Sosa.

En ese momento, todavía recientes los problemas y las preocupaciones de la larga marcha terrestre hasta el Polo, se estaban preparando para nuevos trabajos.

El Ejército quería comprobar si era posible que una patrulla cruzara a todo lo ancho la barrera de Filchner hasta la Península Antártica y luego poder continuar sobre la barrera de hielo de Larsen hasta alcanzar la Base Matienzo.

En caso de que la segunda parte de este viaje no fuera posible, la patrulla intentaría cruzar las montañas centrales de la Península y buscar refugio en San Martín, permaneciendo allí hasta que fueran recogidos por el rompehielos "General San Martín".

Durante el viaje se tomarían todos los datos topográficos posibles. El itinerario a cubrir era casi desconocido. La mayor parte de esa región había sido reconocida, hasta esa época, durante los vuelos realizados por Finn Ronne con su piloto Lassiter.

Toda la información consistía en aerofotografías de una vasta llanura blanca, la silueta del borde de la barrera y el vasto domo de hielo de la parte central: la isla Berkner que nadie ha visto nunca y se la reconoció solo mediante métodos geofísicos a través de su manto de hielo de más de cien metros de espesor.

De manera que Alfonso se vio envuelto en otra aventura. Disponían de cuatro sno-cats y de dos trineos, cada uno de estos con nueve perros. Irían ocho hombres en el mes de octubre de ese año 1966, época que se estimaba como la más propicia desde el punto de vista climático. Pero la

larga distancia a recorrer indicaba la necesidad de disponer de un punto de apoyo.

En el mes de marzo, el teniente primero Sosa, el teniente Edgardo René Piuuzzi, Alfonso, Alfredo Pérez y Tito Rubén Torres, desafiando la crudeza salvaje del invierno que impera sobre la barrera de Filchner lograron instalar un depósito de víveres, repuestos y tambores de combustible sobre la ruta que habrían de seguir algunos meses después.

En esta travesía previa (fueron más de 800 kilómetros en los viajes de ida y vuelta) comprobaron que había un solo camino posible, descender hacia el sur para cruzar la Gran Grieta que se abre a un centenar de kilómetros de Belgrano y luego remontar la isla Berkner; luego, en línea recta se encaminarían hacia cabo Adams, el punto en que se unen la barrera y el extremo sur de la costa de la Península, sobre el mar de Weddell.

Efectuar la marcha sobre el borde de la barrera, que en los mapas parece lo más razonable, era imposible. El alto acantilado de hielo siempre tiene sus bordes agrietados y son muy frecuentes los derrumbes.



Alfonzo (sentado, a la derecha) con personal de la Base S. Martín en el año 1952

Viene de la pág. 7

Como consecuencia de la ratificación de esta Convención, el Gobierno Australiano convocó entre los días 10 y 24 de septiembre próximo pasado a una Reunión Preparatoria para agilizar la 1ª Reunión de la Comisión que habrá de ser convocada a los tres meses de haber sido depositada la octava ratificación legal, ante dicho Gobierno, de la citada Convención.

En la Reunión Preparatoria, el calor antártico se manifestó con el choque de tres líneas de acción bien definidas:

- 1-) La LIMITACIONISTA a ultranzas, que tiende a limitar la actividad comercial de capturas y pescas en aguas del Océano Antártico, que pareciera haberse impuesto en la Comisión Internacional de la Ballena. (I.W.C.).
- 2-) La PESQUERA, propiamente dicha, que tiende a conservar su libertad de operación, como la viene desarrollando con el último lustro.
- 3-) La EFICIENTISTA que procura establecer un sistema de controles, con bases científicas, para que la actividad comercial se desarrolle en un marco racional que evite las depredaciones y ponga en peligro el equilibrio natural del ecosistema.

Los debates fueron muy duros y pusieron en evidencia que los intereses en juego habrán de mantener al rojo vivo el blanco manto de hielo que es el frío símbolo de la ANTARTIDA. Es indudable que lo político se eleva por sobre los viejos romanticismos, en procura de servir a inquietos intereses económicos, cada vez más ávidos y tensos.

No sin cierta ironía podemos figurarnos que

Finalmente, la patrulla abandonó la seguridad y la calidez de la Base Belgrano y se internó en aquella desolación helada de interminable mal tiempo, con su indescriptible monotonía.

El teniente Sosa y el teniente Piuuzzi encabezaban el grupo en que junto a Alfonso se anotaban los nombres de los suboficiales Torres, Pérez, Roberto Tamashiro, Oscar Rodríguez y Humberto Cagnello, estos dos últimos a cargo de los trabajos de topografía.

Ovidándose del mundo que dejaban atrás -pero que seguía por radio cada uno de los pasos de la travesía-, se logró sobrepasar la zona de hielos muy agrietada que se extiende alrededor de la isla Berkner y luego prepararon la pendiente suave pero agotadora de la cúpula nevada que ostenta el nombre de uno de los organizadores del Año Geofísico Internacional.

Luego de trepar hasta una cota de quinientos metros sobre el nivel del mar, reaprovisionados en el depósito instalado meses antes, iniciaron el descenso hacia la barrera en su sector oeste, que ahora recibe el nombre de barrera de Ronne, y tomaron rumbo directo hacia cabo Adams, otra vez moviéndose en terreno muy

agrietado, envueltos por la niebla, las nevadas y el viento.

Siguieron el arduo viaje hasta que se avistó, muy a lo lejos, un manchón oscuro de roca, que eran altísimos paredones de piedra que señalaban el término de la barrera, pero ahora ante ellos se abría un obstáculo no esperado.

Un canal de aguas libres, de unos quince kilómetros de ancho, los separaba de cabo Adams.

Para llegar hasta aquellas montañas escarpadas e inexploradas debían retroceder sobre sus pasos y efectuar un rodeo.

El cruce de las montañas les demandaría un tiempo excesivo -incluso más de lo previsible- y además podían ver que más allá de cabo Adams no existía la amplia, transitable y relativamente segura superficie de la barrera de Larsen.

Al pie de los acantilados rocosos solo había un delgado borde de hielo impracticable. Estaban frente a una realidad inesperada y debían volverse...

Contra todo lo que se sabía o se suponía en esa época, las grandes barreras que dan sobre el mar de Weddell no se unían entre sí en cabo Adams.

la lucha de intereses transnacionales encontrados que recién se halla en su etapa más incipiente, irradia calor sobre las arenas políticas donde se trate el tema de los recursos vivos marinos antárticos... apenas amortiguado por el riguroso frío polar...

A modo de anécdota que sirve de pauta para comprender que la pesquería no entiende de eufemismos, durante la reciente reunión de HOBART tuvo lugar -dentro del subsistema internacional antártico- el primer acto formal de VETO registrado en los veinte años de vigencia del Tratado Antártico y, curiosamente, ese veto se produjo en relación con el primer instrumento jurídico que lo complementa desde el marco político-económico.

¿Cómo se asoma el año 1982 en este nada apacible campo de las relaciones internacionales regionales del Hemisferio Sur?

Durante la primera mitad del próximo año se espera que lleguen a ocho las ratificaciones legales de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos y el gobierno depositario (AUSTRALIA) convoque a la primera Reunión del Comité Científico que está concebido y creado para asesorar en aspectos de ciencia aplicada a la Comisión.

Por otra parte, dentro del marco del Tratado Antártico en sí, se convocará a la 1ª Sesión de la IVª Reunión Consultiva Especial del Tratado Antártico en Wellington, Nueva Zelanda, para iniciar las negociaciones multilaterales sobre un futuro régimen minero antártico, en base a la cuestión de la posible exploración y explotación de hidrocarburos y otros minerales que pudieran localizarse en la ANTARTIDA.

El lugar los impresionaba por su tristeza y soledad. Solo veían las aguas que les cerraban el paso y hacia atrás la llanura interminable de nieve que los separaba de Belgrano.

Solo habían visto el cabo desde lejos y las altas montañas nevadas que se levantaban más allá.

A MANERA DE RESUMEN

Con casi treinta años de antártico, unos dieciséis vividos entre los hielos, Alfonso modesto trabajador antártico, nos muestra un historial que no tiene paralelo en nuestro país y aún entre las figuras de primera magnitud en la actividad polar mundial.

Alfonzo, con su veteranía, retorna ocasionalmente a la Antártida, ahora acompaña, enseña, guía y apoya a grupos de investigadores que disponen así de un hombre de confianza y de un amigo, que conoce palmo a palmo de este a oeste, de norte a sur nuestra patria helada.

Es un ejemplo viviente para los jóvenes científicos y técnicos que año a año desarrollan sin prisa y sin pausa sus tareas en el continente de hielo.

Homenaje a César Lisignoli

Todos los argentinos que se preocuparon o trabajaron en la Antártida Argentina lamentan la desaparición de César Augusto Lisignoli que falleció en Villa María, Córdoba, retiro que se había impuesto tras largas décadas de trahinar en el Continente Blanco.

Hombre de fe, caballero íntegro, tuvo tiempo para enseñar, trabajar e infundir interés por regiones de la Patria que estuvieron olvidadas largo tiempo. Tuvo, además, la capacidad de transmitir la honda pasión que lo retuvo durante años de soledad y de esfuerzos en el silencio y el aislamiento de muchas de nuestras bases antárticas.

Este es el momento de recordar que Lisignoli fue objeto de un acto en su honor hace poco tiempo, cuando hasta su tranquilo hogar en Villa María llegó el teniente coronel (R) Luis Roberto Fontana quien en nombre de la Dirección Nacional del Antártico materializó el sencillo reconocimiento de cuantos lo tuvieron como jefe o como compañero -y también como amigo- a través de treinta años de actividad antártica.

En aquel momento se dijo: "Las autoridades de la Dirección Nacional han elegido precisamente a su ciudad natal como el marco más adecuado para homenajearlo por sus merecimientos personales, por su trayectoria sobresaliente en la Institución donde se brindó con toda su capacidad y toda su pasión y a la brillante labor que desplegó en todos los ámbitos del país".

Debemos recordar ahora, aunque sea brevemente, la trayectoria de Lisignoli y el inicio de su honda vinculación con la Patria Blanca.

Estudió geología en la Universidad de La Plata y prontamente se inscribió como científico en una de nuestras primeras expediciones antárticas, que a partir de 1951 -año de fundación del Instituto Antártico



César Augusto Lisignoli

Argentino-comenzaron a ejecutarse de manera coherente y regular. En 1951-52 realizó su primera campaña antártica y su contacto con aquel mundo tan singular generó en Lisignoli lo que podríamos llamar su vocación definitiva, el motor de todo su accionar futuro.

Inmediatamente se integró al Instituto Antártico Argentino, en ese tiempo aún bajo la conducción de su fundador, el entonces coronel Hernán Pujato.

Formando fila con los primeros

investigadores antárticos inició una tarea silenciosa y constante -que aún prosigue- tratando de analizar y de descifrar la naturaleza de la región polar antártica que ya en esa época comenzaba a despertar el interés -y no solo científico- de muchas otras naciones.

Afirmemos aquí que Lisignoli y sus compañeros de lo que fue en su momento una gran aventura, constituyeron el núcleo capaz gracias al cual la Nación debe ser reconocida en la actualidad por el valor de sus investigaciones.

Poco después se sumó a los preparativos argentinos en vista de la celebración del Año Geofísico Internacional, en el cual Lisignoli asumió la responsabilidad de dirigir a un equipo de glaciólogos que debían abordar el difícil problema de calcular el desplazamiento de la gigantesca barrera de hielo de Filchner.

Ese fue el primero de sus trabajos de significación. En 1957 y 1958, instalado en la Base de Ejército General Belgrano trabajó en el tendido de una extensa red de estacas cuyo posterior desplazamiento nos daría la medida del imperceptible pero real movimiento de la barrera. Las mediciones obtenidas en esa oportunidad, junto con otras observaciones glaciológicas anexas, pusieron un digno final a los trabajos argentinos en ese campo, que Lisignoli venía analizando desde reuniones preparatorias que se habían celebrado en Bruselas, Chicago y Groenlandia.

Su actividad sobre la barrera de Filchner la continuó dos años más tarde cuando inveró en la Estación Ellsworth desde 1960 a 1962, una época en que las tareas se hacían penosas por falta de equipos modernos o la falta de aviones o helicópteros.

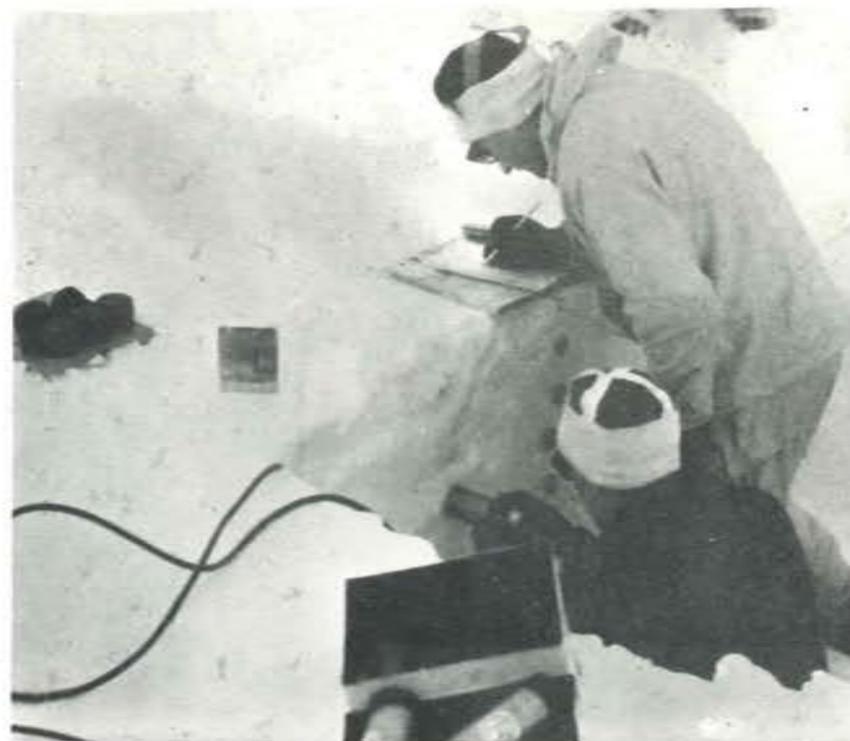
Desde los tiempos de Ellsworth el "contrato" de Lisignoli con el mundo antártico se renovó regularmente. Precisamente en esa región, un accidente geográfico fue denominado Lisignoli Bluff por la American Geographical Society of New York.

En 1966 y 1967 fue jefe de la Estación Científica Almirante Brown dependencia directa del IAA, y de allí pasó a invernar en la base soviética Molodezhnaya (1968) en virtud del intercambio de observadores y científicos que es usual entre los países firmantes del Tratado Antártico.

Hoy tenemos un informe de la estada de Lisignoli en aquella distante base de la Antártida Oriental y de su convivencia con personas de tan diferente idiosincrasia.

Como decía Lisignoli, y como lo hemos escuchado muchos otros, la Antártida es una "ventana al cielo", es el lugar donde Dios está más cerca del hombre, donde la inmensidad de la Creación pesa más sobre nuestros hombres. Y algo más todavía, la soledad y la noche interminable del Antártico favorece la comunión entre los seres humanos, y derriba vallas que a veces parecen insalvables, como las razas, los idiomas, las ideologías...

Cuando sumaba más de veinte años de labor Lisignoli tomó una de-



Lisignoli y Mejías trabajando en la medición del desplazamiento de la barrera de hielos de Filchner

decisión. Consideró que su ciclo como investigador había terminado -actitud coherente con su personalidad entera-, y cedió su "llama sagrada" a una nueva generación. A gente nueva entre la que figuraban algunos a los cuales precisamente Lisignoli había contagiado su fervor.

Después del año 1970 -creada ya la Dirección Nacional del Antártico- desde la jefatura de Relaciones Públicas se ocupó de dar a conocer todo lo referente a la Antártida, y lo hizo con el entusiasmo y el ímpetu que saben transmitir quienes dieron lo mejor de sí mismos para desentrañar la realidad antártica.

Pero debemos reconocer que es fácil trazar un esquema biográfico de César Augusto Lisignoli. Más difícil es internarse en el juicio personal, en aquellas pequeñas cosas que se comentan verbalmente pero rara vez se detallan por escrito.

Lisignoli fue un hombre de bien, por ello le brindamos nuestra consideración y respeto. No olvidemos a quien siempre estaba listo para emitir una opinión honesta, un consejo desinteresado o para prestar alguna secreta ayuda material.

Ahora sentimos como muy distante aquel acto simple realizado en Villa María cuando Lisignoli pasaba los últimos días de su vida, pero recor-

demo igualmente un párrafo pronunciado por el teniente coronel Fontana en aquella ocasión: "Felizmente muchos jóvenes en los que encendió la llama vocacional, en estos momentos siguen con firmeza, entusiasmo y dedicación las huellas del maestro, y esto forma parte de su extraordinaria obra, que es una realidad vigorosa, forjada con pasión"...

El pueblo argentino debe estar orgulloso de Lisignoli porque cumplió con algo implícito que todos llevamos dentro y lo hizo de la mejor manera, o sea, obedeció a su conciencia y honró a su Patria.

Tras de él queda el recuerdo cariñoso de muchos y algunas palabras de uno de sus más viejos amigos: "Vivía en una casa de puertas abiertas, ex seminarista, poseía un inmenso e incondicional amor al prójimo. En su casa recalaban los antárticos del interior y para todos tenía amistad y comida. Muchos jóvenes eran sus amigos, en él encontraban a su mentor espiritual y algunos completaron sus estudios secundarios gracias a Lisignoli. Esos chicos fueron los "hijos" que Lisignoli nunca tuvo..."

"Vivía sobriamente, como un monje, solo por un amigo se apartaba de esa línea, sobre la cual se movió toda la vida".

1947: A PESAR DEL FRIO QUE CONGELA EL CEMENTO...



...SE CONSTRUYE EN MELCHIOR UNA ESTRUCTURA DE HORMIGON ARMADO...

Muchas veces algunos relatos accidentales respecto de nuestras primeras actividades antárticas nos revelan hechos sorprendentes.

Unos de estos hechos se refiere a la construcción del viejo destacamento de la Marina de Guerra que se instaló en el archipiélago de Melchior y que fue la base más antigua instalada por la Armada en la Península Antártica.

Cuando en la campaña del verano 1947-1948 el transporte "Pampa" llevó hasta la isla Observatorio los materiales para construir el nuevo destacamento se había planeado ejecutar una estructura de hormigón armado que constituía un desafío a las condiciones climáticas de la zona.

La construcción había sido proyectada y sería realizada por el ingeniero Roberto Román Cordero, y personal de Construcciones Terrestres, quienes echando mano a todos los recursos y técnicas aprovechables en tan especiales circunstancias pudieron concretar el trabajo proyectado.

La primera pieza postal despachada desde la Base Decepción, remitida por el Ing. Cordero

Así y gracias al uso de aceleradores del fraguado y a una gran voluntad, fue que los argentinos construyeron las primeras vigas y columnas de cemento que se hayan hecho en la Antártida.

También se puede agregar que este trabajo fue la primera parte de un proyecto más amplio que incluía la construcción de un muelle y un amarradero para hidroaviones en la isla Decepción. Por múltiples razones todo quedó postergado, pero

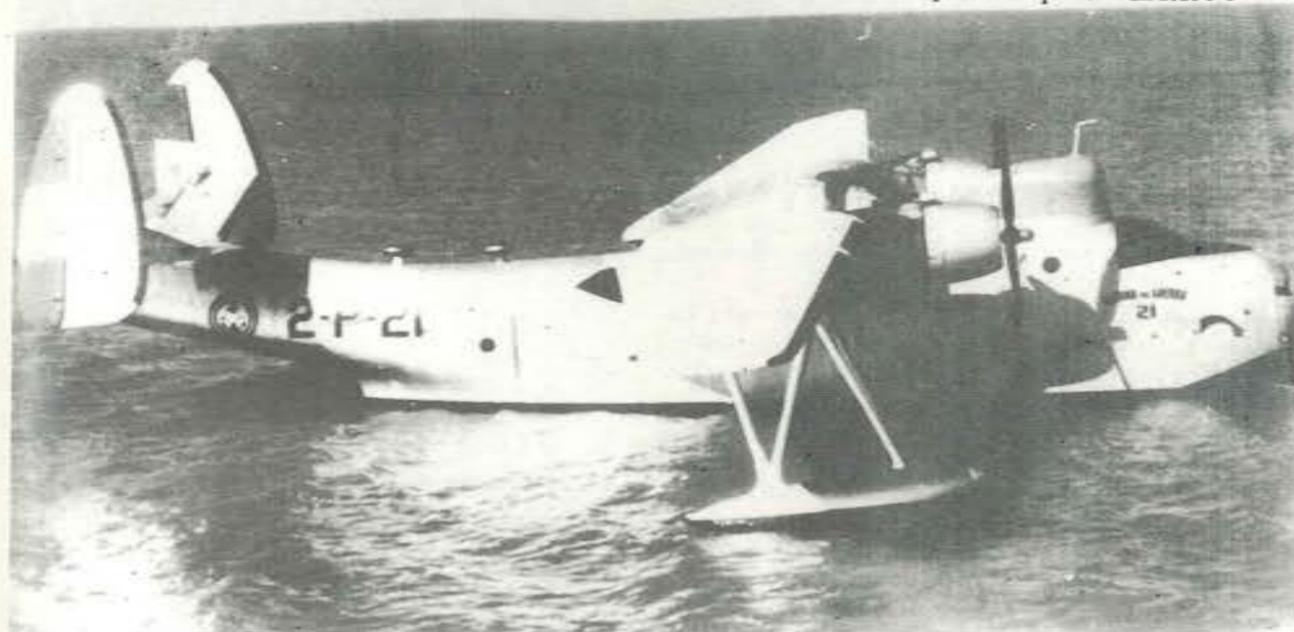
aún están de pie las columnas de hormigón hechas en 1947, cuando todavía era una desconocida la técnica de construcciones en regiones polares, una tecnología que se viene desarrollando recién de un par de décadas a esta parte y en algunas naciones del Hemisferio Norte.

Y agreguemos que el ingeniero Cordero aprovechó su paso por el Destacamento Naval Decepción para escribir a Buenos Aires una de las cartas con matasellos argentino de las más viejas que conocemos...



EL PRIMER VUELO DIRECTO ANTARTIDA - B. AIRES LO EFECTUO UN AVION DE LA ARMADA

por Enrique J. PIERROU



La Armada había dispuesto que durante la campaña Antártica 1957/58 uno de sus aviones anfibiaos destacados en ese teatro de operaciones intentara el vuelo directo entre la isla Decepción y la ciudad de Buenos Aires. Este nuevo proyecto al igual que otros anteriores de menor envergadura, tenía por objeto estudiar las condiciones de operabilidad aérea en la ruta directa a la capital argentina, a la vez de contribuir al conocimiento de las zonas polares, a la ciencia, a la política que la Marina de Guerra desarrolla en la Antártida y al esfuerzo que desde hace más de un siglo se venía desplegando para alcanzar el conocimiento integral del helado continente.

Este proyecto fue minuciosamente estudiado por el Comando de Aviación Naval, donde intervinieron todos los escalones jerárquicos de la Armada.

La máquina elegida para el operativo fue especialmente preparada para volar en zonas de mucho frío y equipada con todos los elementos necesarios para asegurar la supervivencia en caso de algún acuatizaje de emergencia.

El hidroavión Martin Mariner que fue el que realizó la proeza, era un "bote volador" que tenía ya muchas campañas realizadas en el país; estaba

equipado con dos motores ubicados en su ala alta, desplazaba 25 toneladas, con un largo de 25,33 m. un alto de 8,78 m. y una envergadura de 35,96 cm.

Su utilización indistintamente podía ser como patrullero, bombardero o torpedero y en esta oportunidad la Armada lo había asignado a la campaña antártica como avión de transporte de carga y pasajeros entre la Antártida y Tierra del Fuego. La velocidad máxima era de 320 k/h. y el alcance de 4.800 km.

Comandaba esta unidad aérea un avezado piloto, experimentado y de gran experiencia, el capitán de fragata D. Justiniano Martínez Achával a quien secundaba el teniente de navío D. Edmundo Acuña.

El Martin Mariner había realizado el cruce del Pasaje de Drake desde Ushuaia y se encontraba amarrado en el Puerto Foster de la isla Decepción. Los 4.000 km. que separan esta isla de la ciudad capital iban a ser cubiertos en una sola etapa, probando que esto era posible pese a tratarse de un hidroavión no completamente apto para esta misión.

En la tarde del día 19 de enero de 1958, todo estaba listo para iniciar la corrida.

Una pequeña falla en uno de los motores, que

fue fácilmente reparada demoró la partida hasta casi las 20 horas. Después de una larga carrera sobre las aguas cristalinas del Puerto Foster el hidroavión de la Armada trepó raudamente comenzando una travesía que habría de ser histórica. Abajo, como mudos testigos de este hecho trascendente en la historia antártica del país se dibujaba la silueta inconfundible de la isla Decepción, rodeada de témpanos que asemejaban a soldados vigilando la entrada a su puerto natural.

Este fue el último presente que ofreció el continente blanco a los ojos de los tripulantes, antes de que el Mariner se perdiera entre las nubes que siempre cubren esta isla novelesca, ahí entonces la proa del hidroavión apuntó a Buenos Aires y el cruce del temido Pasaje de Drake se inició sin ningún tipo de contratiempos y apenas adentrado en el mismo las primeras sombras de la noche cubrieron todo el cielo.

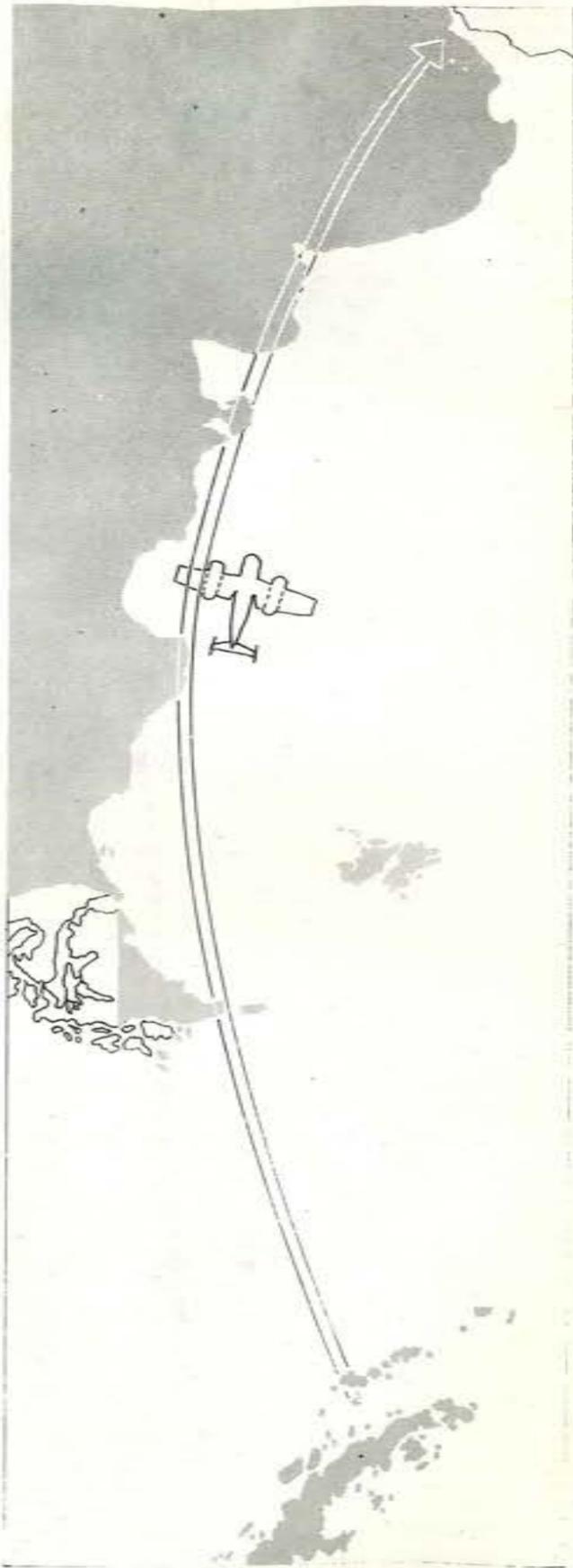
En la derrota trazada figuraba una recalada en la isla de los Estados avistada la cual se corrigió el rumbo dejando atrás el famoso Drake, que había brillado por su ausencia.

En las primeras horas de la madrugada la máquina aérea se vio envuelta en una violentísima tormenta que sacudió con furia toda su estructura y le cortó una de sus antenas que al golpear el fuselaje agitada por el viento parecía castigarlo con un fantasmagórico látigo de medidas gigantescas. Para colmo de males y debido a las condiciones atmosféricas reinantes se había formado una peligrosa capa de hielo a lo largo de toda el ala, que si bien no ponía en peligro al hidroavión aumentaba sus riesgos en la lucha contra la tormenta. Como en todo viaje aéreo repentinamente cambiaron las condiciones tornándose el vuelo sereno y tranquilo; a lo lejos como un sueño largamente acariciado aparecía el anuncio inconfundible del despertar de un nuevo día.

Cuando ya la luz natural iluminaba claramente las caras fatigadas de los tripulantes después de tantas horas robadas al sueño en un viaje tedioso y por momentos aburrido, el hidroavión entró en contacto con la tierra firme. A la altura de la ciudad de Azul un avión Catalina de la Armada basado en la Base Aeronaval de Comandante Espora le dio la bienvenida escoltándolo durante un largo trecho. Cuando el reloj marcaba 9,45 hs. del día 20 de enero del año 1950, el casco del Martin Mariner acariciaba las aguas de Puerto Nuevo deslizándose sobre ellas y dando término a un vuelo trascendental en la historia antártica en la cual una vez más la Armada era pionera.

En tierra una delegación de altos jefes de la Marina, gran cantidad de periodistas, fotógrafos y público numeroso aguardaba a los tripulantes para darles la bienvenida por este triunfo que una vez más coronaba el esfuerzo desarrollado por hombres de la Armada.

El objetivo perseguido se concretó ampliamente y al decir de un aviador naval, "la aviación naval cumplió un tema más".



Ruta Decepción - Ciudad de Buenos Aires cubierta en vuelo directo por un avión de la Marina de Guerra en 1958

