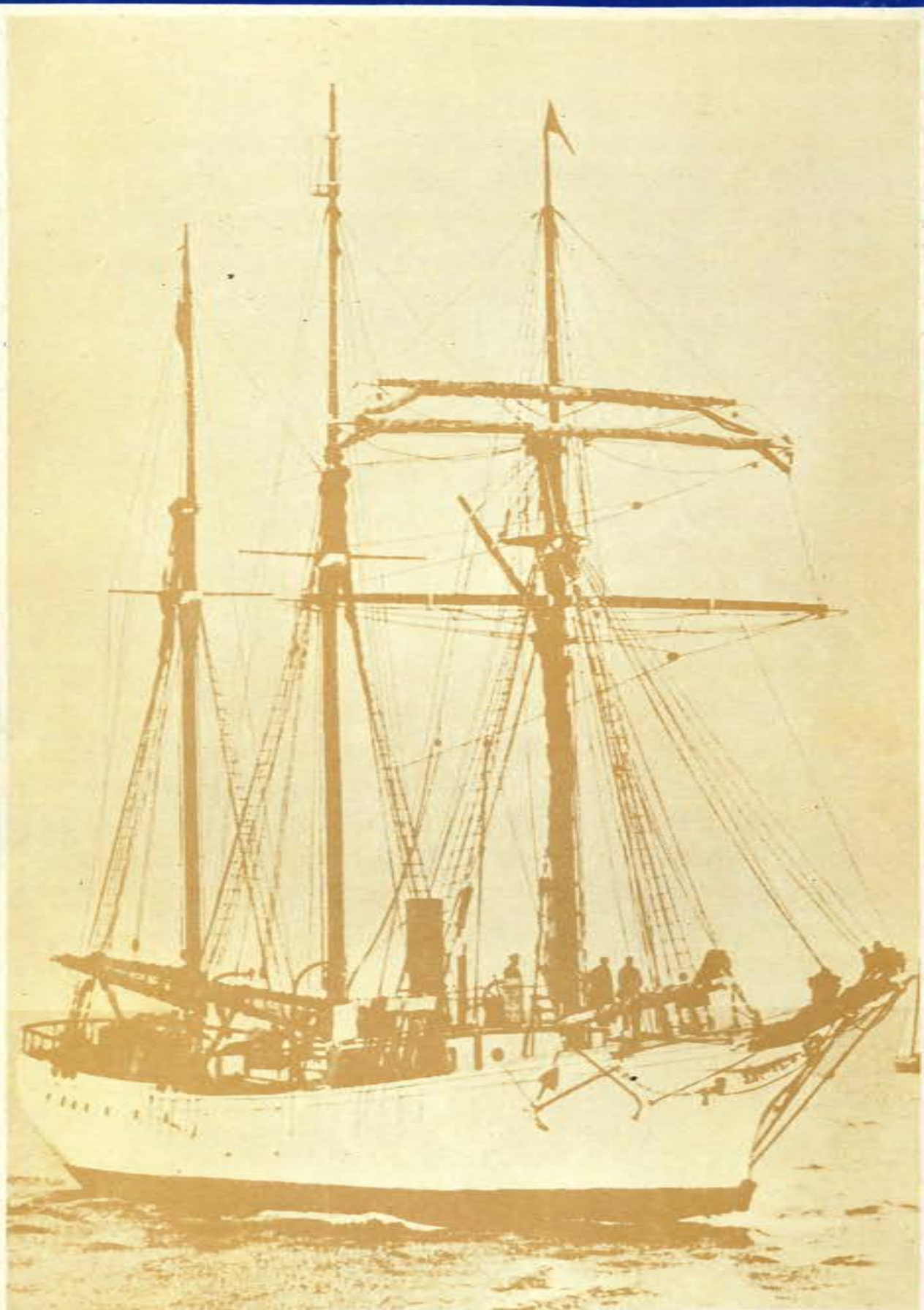


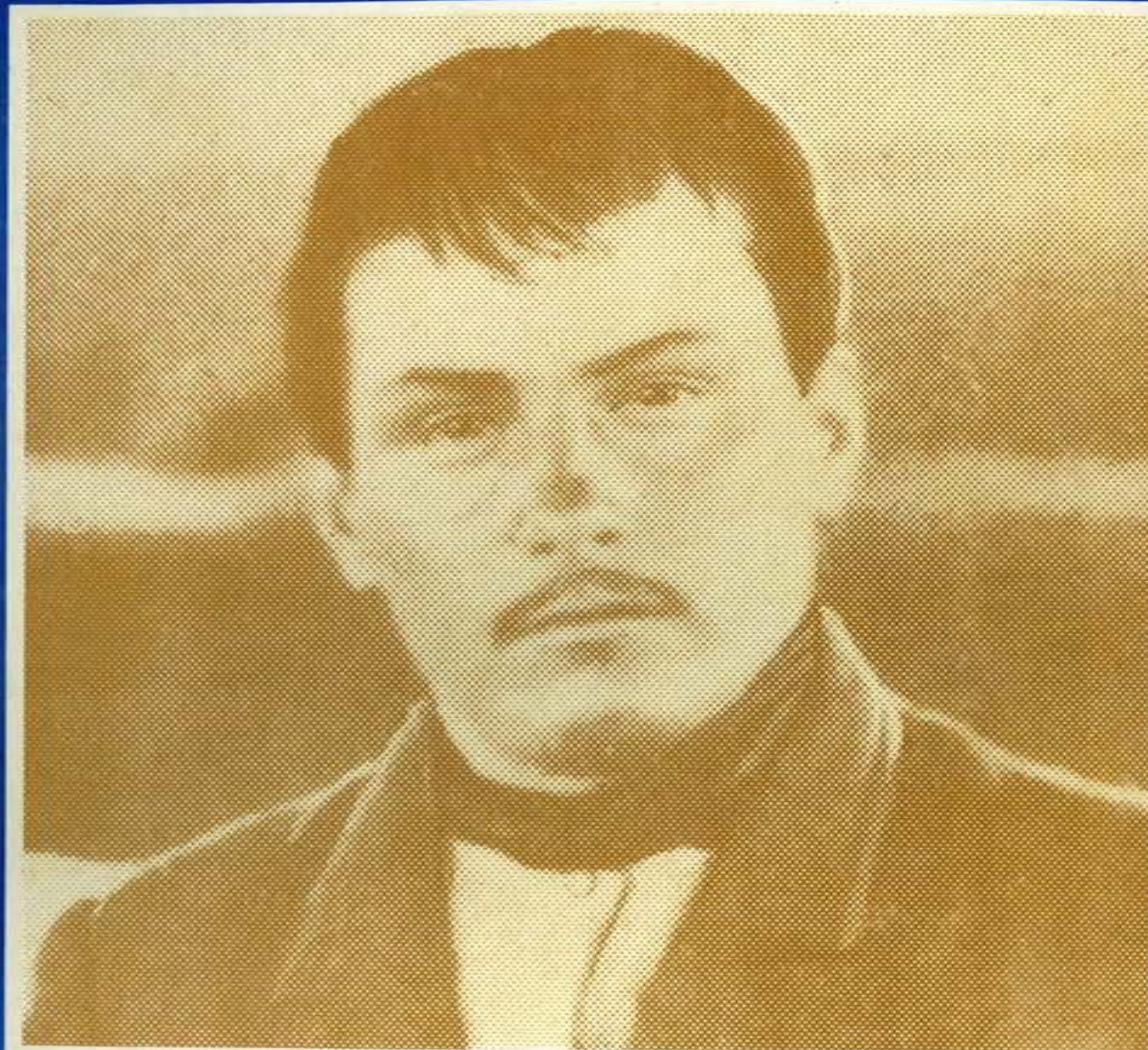


"El Austral" navegando en aguas del Rio de la Plata.

ANTARTIDA

BUENOS AIRES - DICIEMBRE DE 1985 - N° 14 - ISSN 0302-5961

LA JUVENIL AVENTURA DE SOBRAL



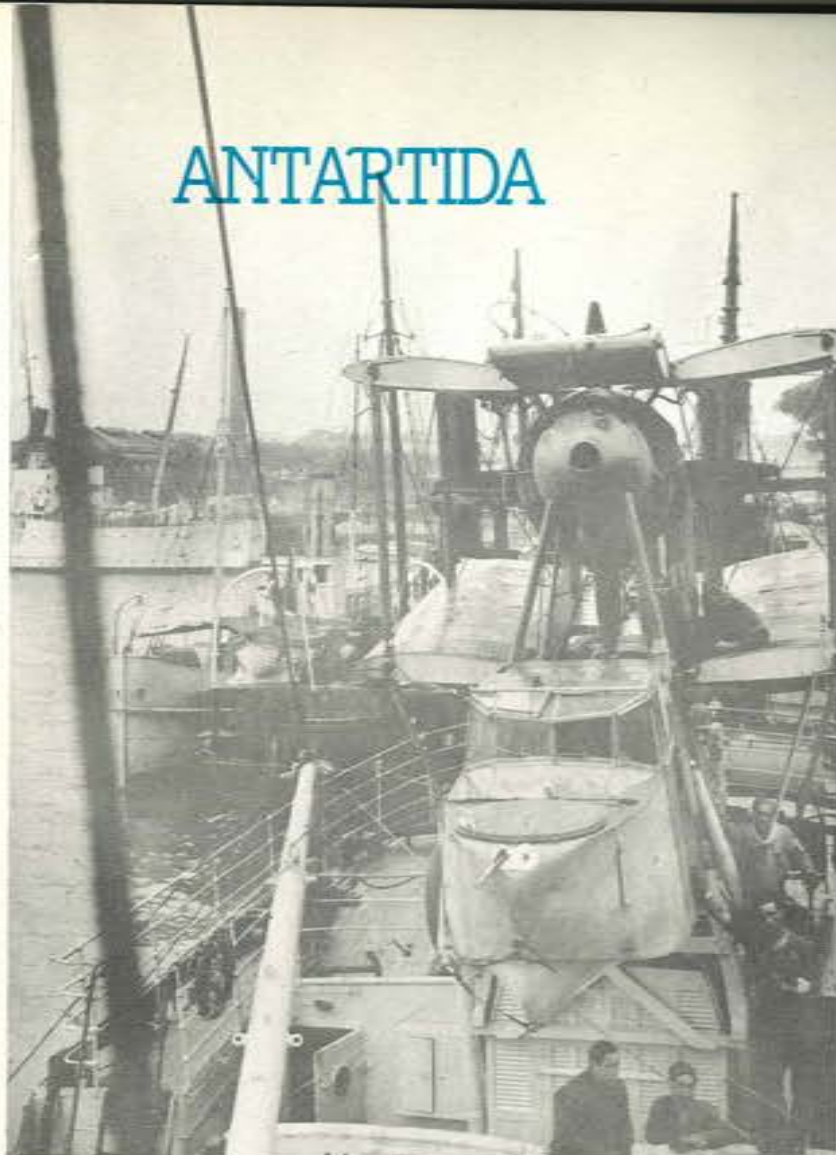
JOSE MARIA SOBRAL FOTOGRAFIADO A BORDO DE LA "URUGUAY" FONDEADA EN BANCO CHICO A SU REGRESO DE LA



Valor e inteligencia para enfrentar el desafío. Descubrimiento de un mamífero fósil. Mossman. Filatelia

ANTARTIDA

Archivo Gráfico de la Nación



En la importante expedición antártica que en 1947 efectuó la Armada Argentina, nuestro país utilizó por primera vez un hidroavión Wulfruno para explorar las costas de la Península Antártica. En la foto se aprecia el aparato —con las alas plegadas—, instalado en la cubierta de popa del transporte ARA "Patagonia" poco antes de comenzar el viaje en que se fundó el primer destacamento naval argentino en esas regiones, en el archipiélago Melchior.

ORGANO DE DIFUSION DE LA DIRECCION NACIONAL DEL ANTARTICO
Cerrito 1248 — Buenos Aires — Tel. 44-3283 / 6313 / 0072 / 2086

DIRECTOR NACIONAL DEL ANTARTICO: Dr. Juan Vicente Sola
Director del Instituto Antártico Argentino: Dr. Juan C. Rinaldi

Jefe del Departamento Secretaría: Tte. Cnel. (R) Roberto Luis Fontana

Colaboraron en este número: Ricardo Capdevila - Enrique J. Pierrou - José Basbous -
Bacilio Martinovich - Oldemar Casadevant

Coordinación y Arte: Carlos Jesús Abregú
Redacción: Juan del Río
Fotografías: Marta Cardinali, José Basbous y Fulton Gorosito
Diagramación y armado: María de Luján Abregú, Roberto Pasquariello,
Haydeé de Fraga y Andrea Atías
Fotomecánica y montaje: José Luis Fornaro
Impresión: Medardo Pereira y Marcos Blanco
Composición: Marta N. Montivero de Poggi

ANTARTIDA N° 14 - ISSN 0302-5691
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 14801

Impreso en los talleres de la D.N.A.

Correo
Argentino

Concesión
en trámite

ANTARTIDA

N° 14 - diciembre de 1985 - ISSN 0302-5961

EN ESTE NUMERO

Valor e inteligencia para enfrentar el desafío / Juan Vicente Sola	2
Wilkins	4
Descubrimiento de un antiguo mamífero fósil	14
El Centro de Documentación "Umberto Nobile"	22
La juvenil aventura de José María Sobral	24
R.C. Mossman, primer jefe científico en las islas Orcadas del Sur / José Basbous	39
Wilkes	42
La Antártida y los medios de comunicación / Ricardo Capdevila	50
El primer periódico antártico argentino fue fundado por personal de la Armada / Enrique J. Pierrou	57
Filatelía / Oldemar Casadevant	58
Visita del doctor Juan V. Sola a bases antárticas	60
25° aniversario de la firma del Tratado Antártico	61
Pero estoy vivo... / Bacilio Martinovich	62
Raúl Borrás. Su fallecimiento	64

WILKINS



La juvenil aventura de José María Sobral



WILKES



Tres momentos de la historia antártica conforman el núcleo de esta edición. Sobral, el primer argentino que inverna en el Polo; Wilkins, que abrió la etapa de la exploración aérea y Wilkes, comandante de una ambiciosa expedición naval de EE.UU.



Valor e inteligencia para enfrentar el desafío

Por JUAN VICENTE SOLA
DIRECTOR NACIONAL DEL ANTARTICO



La nueva política antártica que vengo a formular en estas líneas y ya expresada en oportunidad de mi primer contacto con los medios de comunicación, consiste en la necesidad de adecuar la actividad en esos territorios con la situación internacional, particularmente fluida en estos momentos.

Desde los comienzos de su presencia en la Antártida, la Argentina ha desarrollado 16 instalaciones, de las cuales en la actualidad funcionan 6 en forma permanente, 4 temporarias (se habilitan en verano de acuerdo con requerimientos científicos - técnicos) y las restantes permanecen inactivas, realizándose durante las campañas de verano visitas de inspección y mantenimiento. Debe sumarse a estas instalaciones una red de refugios cuya finalidad es servir de resguardo y apoyo a grupos de científicos que cumplen tareas en el terreno.

Algunos asentamientos se efectuaron con el objeto de ocupar puntos de importancia estratégica que podían ser utilizados por los Estados con reclamaciones territoriales superpuestas con las argentinas de acuerdo con las circunstancias imperantes en la región con anterioridad al Tratado Antártico de 1961. Con posterioridad a este acontecimiento de enorme trascendencia, la actividad antártica argentina debió haberse adecuado a la nueva realidad, hecho que lamentablemente no se concretó.

Es así que, al no tenerse en cuenta las nuevas expectativas que la comunidad internacional ponía en el continente antártico y que se basaban en el aumento de la investigación científica, las instalaciones argentinas posteriores a 1961 no reunieron las condiciones necesarias para cumplir con el objetivo primordial que debe poseer todo asentamiento antártico, que es servir como "centro de apoyo a la actividad científica y técnica que en la misma zona se realice". Este criterio fue el aplicado por la mayoría de las restantes Partes Consultivas del Tratado Antártico.

Las consecuencias de esta falta de adecuación se fueron evidenciando y acentuando con el transcurso del tiempo hasta colocarnos frente al hecho de que, a pesar de desplegar gigantescos y costosísimos operativos logísticos y a pesar de contar con modernos medios navales y aéreos, la investigación científica decayó y se tuvo a la función logística como un fin en sí mismo. De este modo se redujeron las posibilidades de desarrollo científico y técnico quedando en la práctica subordinados a los trabajos de apoyo.

Esa situación necesariamente deberá revertirse.

Hoy el despliegue antártico argentino exige reorganizarse de acuerdo con los requerimientos de las investigaciones científicas y técnicas que nuestro país proyecta realizar.

En todas las reformas a cumplirse en la

actividad antártica debe tenerse presente que esta acción no menoscaba ni va en desmedro de nuestros derechos en la región. Todo lo contrario, la única forma de respaldar esos derechos es mediante la realización de una actividad científica coherente y relevante cuyos resultados aporten a nuestro país el prestigio y reconocimiento perdidos.

Existen en la comunidad internacional amenazas contra el sistema antártico provenientes de algunos intentos de internacionalizar el continente incluyendo declararlo patrimonio común de la humanidad. Dentro del sistema antártico los estados miembros están aumentando su actividad científica ya que se comienza la exploración y explotación de los recursos del continente. La convención de Protección de los Recursos Vivos Antárticos ha establecido un sistema para la explotación de estos recursos y comienza la negociación de los recursos mineros.

Esta compleja situación internacional requiere que se otorgue a la investigación científica un interés prioritario dándole la infraestructura necesaria para que llegue a niveles óptimos. En consecuencia se brindará participación en la actividad antártica a todas las organizaciones científicas de nuestro país manteniendo con ellas canales permanentes de consulta. Se buscarán acuerdos de cooperación internacional para la realización de las mismas, en particular de la exploración y explotación de recursos, para incorporar informaciones y tecnologías no disponibles en el país. Se convocará a la actividad privada para promover el diseño y producción de tecnología aplicable a la Antártida, en particular en materia de construcciones, como paso inicial para incorporar a ese sector a la exploración y explotación de recursos.

Uno de los medios posibles en la actualidad en la Antártida es la actividad turística por lo que se interesará y promoverá la participación de organismos estatales y empresas privadas en la organización de viajes de turismo. Una actividad de este tipo ya está

prevista para la próxima campaña.

Se orientarán las tareas logísticas para que la Argentina pueda ofrecer a la comunidad internacional apoyo y servicios en la Antártida, aprovechando de esta manera la capacidad ociosa existente en buques, instalaciones y equipos.

Una de las premisas básicas de la actividad argentina es la protección del medio ambiente antártico. Ello no sólo en continuación de nuestra posición tradicional en la materia, sino también en razón de las consecuencias que la destrucción del ecosistema antártico podría acarrear en nuestro territorio continental, con el que se encuentra interrelacionado.

Se jerarquizará la función de la Dirección Nacional del Antártico como órgano encargado de "dirigir y controlar" la actividad antártica en los términos de la ley 18513 evitando políticas contradictorias que han dañado en el pasado la presencia argentina en la Antártida y el prestigio de nuestro país en la comunidad internacional.

Desde mis funciones como Director Nacional del Antártico aprecio claramente que la Antártida constituye un desafío que requiere de nosotros no solo valor sino también inteligencia.

Si además de continuar la reclamación de nuestra soberanía —a lo cual la Argentina no renunciará— aplicando nuevas formas jurídicas en el ejercicio de los derechos argentinos, si sumamos nuestra permanencia y una intensa actividad científica, de servicios y de técnica, alcanzaremos un prestigio internacional que por sí solo elevará el nivel de la Nación en el grupo de los países antárticos.

Si la Argentina logra ese prestigio será una consecuencia inmediata la aplicación de los derechos soberanos materializados en la prestación de servicios, la actividad turística y la protección del medio ambiente. Esta es la propuesta que formulo y este es el momento adecuado para que todos se sumen al desafío. □

WILKINS



Wilkins y Eielson listos para el primer vuelo antártico.

"Cuando me enteré de los planes de Wilkins mi único temor fue que se dejara llevar por su audacia y volara hasta agotar el combustible confiando en la suerte para aterrizar de cualquier manera al final de su viaje y luego intentar el regreso por sus propios medios"... escribió un amigo de Hubert George Wilkins en visperas del primer vuelo sobre la Antártida que había de efectuar el explorador australiano. Pero éste demostró gran prudencia y habilidad y si las circunstancias le impidieron realizar su proyectado vuelo transantártico, el viaje hasta los 71 grados le reserva un importante puesto entre los exploradores del Polo Sur.

El amplio uso de los aviones durante la Primera Guerra Mundial no solamente ayudó a perfeccionar un invento relativamente reciente sino que evidenció sus posibilidades para acortar distancias en el transporte de cargas o de pasajeros.

Los frágiles aviones de un principio se fueron transformando rápidamente en aparatos más seguros, maniobrables, con motores cada día más eficientes. El viejo sueño del hombre, la conquista del vuelo, era una realidad innegable que estaba por poner su sello distintivo a toda una época.

Apenas terminada la guerra el avión se presentó a los ojos del explorador como una herramienta que proporcionaba una manera de cubrir grandes superficies de terreno en poco tiempo, de saltar distancias sobre cadenas de montañas o de ahorrar penosos esfuerzos físicos. Se estaba ante un nuevo estilo de viajar. También se tenía conciencia de los problemas propios de la aviación: el mantenimiento, la dependencia de la niebla o del viento, el tener lugares aptos para el despegue o el descenso, y una amenaza también: el accidente, frecuentemente de características graves. Richard Byrd resumió el problema así: "Unas horas de vientos contrarios, la rotura de una pequeña pieza metálica, una obstrucción en el carburador podían ser el fracaso de una misión"... La exploración aérea era rápida, cómoda, pero el explorador abandonaba la confianza en sus propias fuerzas y en la fortaleza de su ánimo. Es decir, quedaban a un lado virtudes máximas de los viajeros que habían llegado ya a casi todos los lugares inaccesibles del mundo.

Pero, en el balance de defectos y virtudes salió ganando el avión. También, en coincidencia con el desarrollo inicial del medio aéreo, se estaban completando las últimas etapas de la exploración en ambos Polos y un hombre como George

Hubert Wilkins empleó el avión con audacia, inteligencia y con fortuna tal como lo hizo en su adolescencia y lo había demostrado en sus vuelos en el Artico. Wilkins nació en octubre de 1888 en la pequeña ciudad australiana de Mount Brian. Ya al finalizar sus estudios en Adelaida, en la School of Mines, aprendió a volar y en el año 1910 recibió su brevet. En 1912 y 1913, en calidad de fotógrafo corresponsal, acompañó a las tropas turcas que operaban en los Balcanes y al regresar —ya con una notable experiencia como fotógrafo aéreo—, se incorporó a la Real Fuerza Aérea Australiana como fotógrafo oficial.



El "San Francisco" es el centro de la mayor actividad en las horas previas al vuelo de exploración.

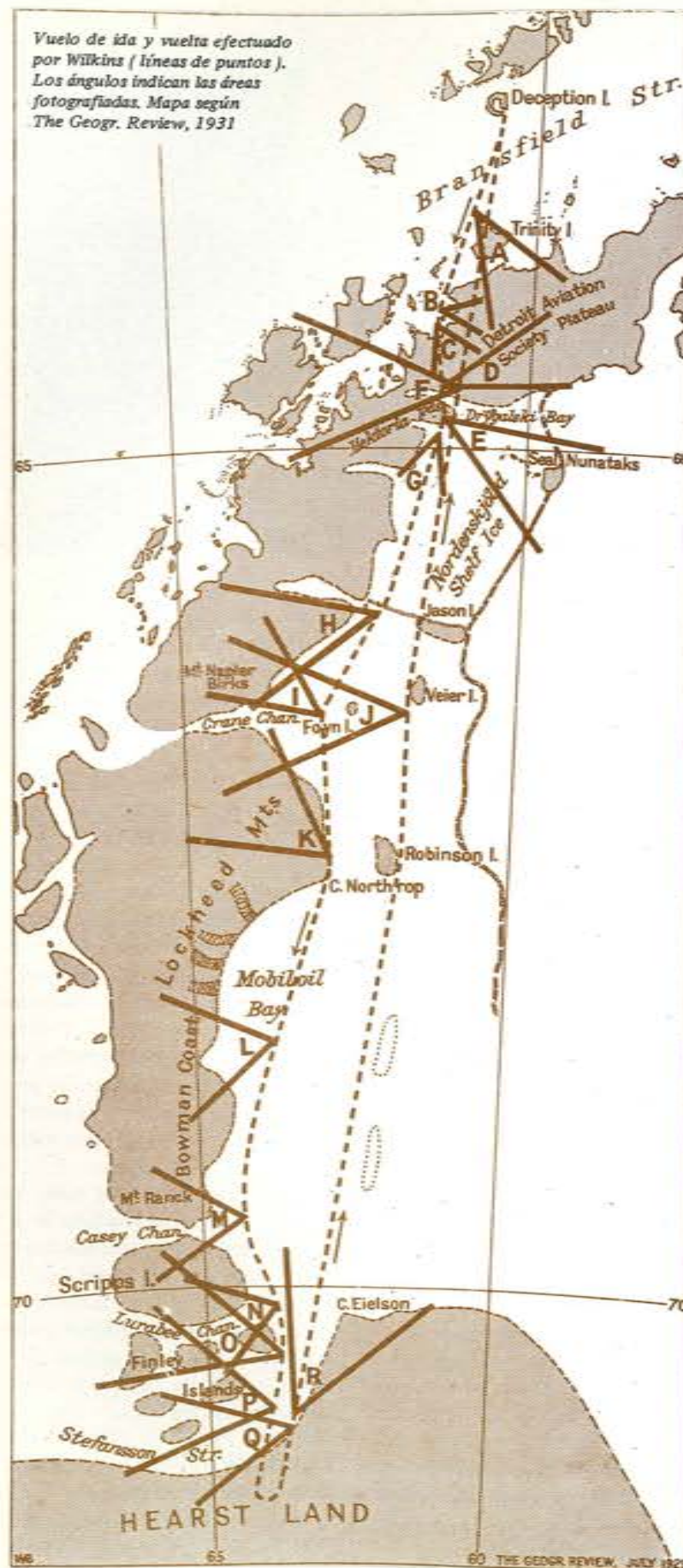
Pero el inquieto e inteligente aventurero que era Wilkins sufrió un cambio fundamental en su vida cuando participó en la expedición canadiense a las regiones árticas que dirigió Vilhjarnur Stefansson. Este, que había nacido en Manitoba en 1879 de padres islandeses, era indudablemente un hombre singular entre los grandes viajeros de su tiempo y su cultura y personalidad parecen haber influido activa y fuertemente sobre Wilkins, ya de por sí inclinado al esfuerzo y al sacrificio y poseído por la fiebre sagrada de la exploración y la búsqueda.

Sin duda que llenaba todas las condiciones para impresionar al joven Wilkins que, tripulando un avión monoplano Lockheed, iba familiarizándose con las condiciones de vuelo tan especiales de los climas de frío extremo. En realidad, en el norte canadiense, operando desde campamentos precarios un pequeño grupo de hombres, incluido Wilkins, estaban fundando una verdadera escuela de aviación polar, la misma que actúa hasta el presente. Pero ahora oficializada y abierta a

Stefansson, graduado en las universidades de Iowa y de Harvard cumplió en el Artico canadiense una labor importantísima. Fue el primer hombre de nuestro tiempo que señaló las riquezas de las regiones polares. Durante trece años vivió al norte del Círculo Polar y durante cinco de ellos estuvo aislado en la tundra manteniendo contactos mínimos con la civilización. Nadie como él conoció tan a fondo y prolongadamente el aislamiento entre los hielos. Hizo observaciones biológicas, meteorológicas y etnográficas de singular importancia, sin que olvidemos sus aportes a la geografía. Exploró el mar de Beaufort, en donde permaneció ocho meses instalado en un témpano.

Sin duda que llenaba todas las condiciones para impresionar al joven Wilkins que, tripulando un avión monoplano Lockheed, iba familiarizándose con las condiciones de vuelo tan especiales de los climas de frío extremo. En realidad, en el norte canadiense, operando desde campamentos precarios un pequeño grupo de hombres, incluido Wilkins, estaban fundando una verdadera escuela de aviación polar, la misma que actúa hasta el presente. Pero ahora oficializada y abierta a

Vuelo de ida y vuelta efectuado por Wilkins (líneas de puntos). Los ángulos indican las áreas fotografiadas. Mapa según The Geogr. Review, 1931



personal de cualquier nacionalidad. Inclusive algunos argentinos han llegado hasta bases tan lejanas para perfeccionar sus conocimientos y alcanzar la seguridad óptima para operar sobre los hielos de nuestro Sector Antártico. Así se volvió un piloto hábil de los cielos del Ártico pero sin ignorar que había una Antártida más amplia y menos conocida con la cual Wilkins no dejaba de estar en contacto indirecto. La expedición de Scott y su muerte, el triunfo de Amundsen y la más reciente odisea de su amigo Shackleton, en el "Endurance", no le permitían olvidar que en el Polo Sur quedaban todavía los más grandes objetivos del explorador moderno.

PROYECTOS Y VIAJES DE WILKINS

Después de 1917, transcurridos casi cuatro años al lado de Stefansson, sin haber descuidado nunca la posibilidad de una aventura antártica, Wilkins se lanzó de lleno a proyectar un viaje al Polo Sur.

En el mantenimiento de un afán así estaba también presente un joven estadounidense Lincoln Ellsworth, otro espíritu inquieto influido por el recuerdo de Scott—había estado presente en Londres en ocasión de los solemnes funerales oficiados a la memoria del gran explorador—, y sentía el estímulo más actual de Shackleton, siempre en movimiento, proyectando el regreso a una región inclemente cuyos hielos lo habían derrotado en dos oportunidades.

Cuando Wilkins tenía treinta años cumplidos abrió la etapa antártica de su vida que fue, a partir de ese momento, una incesante planificación de viajes, una trabajosa búsqueda de dinero y de elementos en medios oficiales o particulares.

En 1920 estuvo por primera vez en la Antártida. Acompañado por

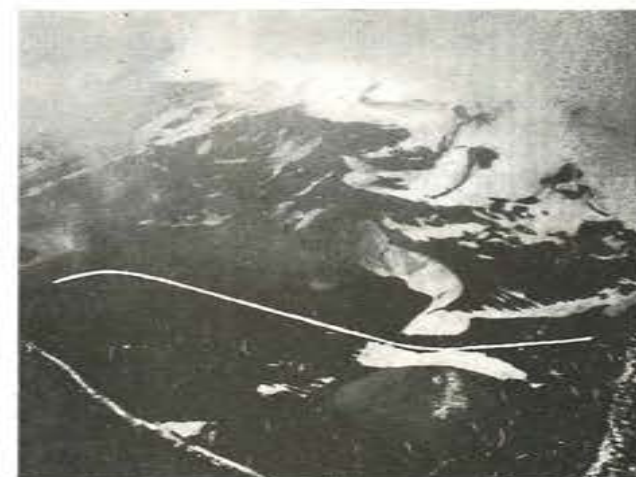
un grupo de personas cuyos nombres no quedaron anotados en los escritos de Wilkins, arribó en un barco noruego de transporte a la isla Decepción para estudiar en el lugar las posibilidades de realizar el cruce del continente, combinando el avión y el trineo de perros. Para esa empresa contaría más adelante con un barco de transporte y con varios viejos aeroplanos de la Royal Air Force que podrían permitirle alcanzar el Polo y, mediante una serie de relevos, llegar hasta la costa del mar de Ross. El territorio montañoso de la Península Antártica, la falta de lugares llanos para el aterrizaje y descenso de los aviones le mostraron rápidamente las dificultades de su proyecto. Allí mismo tuvo que estudiar otra posibilidad, la de abrirse paso por la Península usando un trineo de perros para llegar al mar de Weddell y desde allí emplear sus aviones.

Trasladado a las orillas de la bahía Andvord, al sur del estrecho de Gerlache, un lugar donde los balleneros noruegos sostenían una especie de refugio y depósito para los casos de emergencia que se presentaban a los balleneros, pronto vio que las altas cadenas de montañas que aíslan la costa del interior anulaban la posibilidad de emplear perros para abrir la parte inicial de su viaje. Pero como disponía de un bote grande y de una considerable cantidad de víveres y equipo, dejó pasar el resto del verano antártico viajando cientos de millas al Norte y al Sur de bahía Andvord confirmando la naturaleza inhóspita del lugar y sin encontrar un solo trozo de terreno apropiado para la aviación. La suma de estas dificultades facilitó el desbande del improvisado grupo que acompañó a Wilkins y éste volvió a Nueva York pero firmemente convencido de que debía regresar cuanto antes y reformar sus planes. Ahora estaba decidido a no utilizar los viejos aviones ingleses que le habían ofrecido y, comenzó gestiones para obtener dos aparatos Junker para el verano siguiente. Tal vez no pudiera cruzar el continente

Paisaje en Decepción, una colonia de pingüinos al borde del cráter



La línea blanca es la pista construida por Wilkins en la zona de caleta Balleneros



por sobre el Polo, pero por lo menos consideraba factible instalarse en la isla Amberes, en el estrecho de Gerlache, y desde allí realizar vuelos de exploración por las regiones vecinas, aunque este último proyecto lo abandonó poco tiempo después cuando Wilkins fue requerido por Shackleton para que lo acompañara en una nueva aventura antártica. El "Quest" estaba casi listo para partir y en Ciudad del Cabo, donde se habían almacenado víveres y útiles, también estaba guardado un avión para los expedicionarios. Wilkins embarcó en esa travesía (1921-1922) como agregado científico, y su única labor consistió en el aporte al Museo de Ciencias Naturales de Londres de una buena colección de aves antárticas. Inexplicables dificultades imposibilitaron que el avión fuera embarcado en Ciudad del

Cabo, y el "Quest" arribó a las islas Georgias sin saber que ahí terminaba el viaje. La muerte sorprendió a Shackleton poniendo fin a la que pudo ser otra de las grandes aventuras del Antártico.

En los años siguientes, Wilkins retomó sus viajes al Ártico canadiense, siempre utilizando aviones, pero sin abandonar sus planes respecto de la Antártida y del gran proyecto de los exploradores británicos, el cruce del continente entre el mar de Weddell y el mar de Ross.

En la primavera del año 1928, de vuelta de un viaje a las islas Spitzbergen llegó a Nueva York, donde había logrado el apoyo de la Sociedad Geográfica Americana y de William Randolph Hearst, quien contaba con los derechos exclusivos sobre la publicación de cuantas fotografías o escritos realizara Wilkins

respecto de sus viajes de exploración.

Con el tiempo, Wilkins había seleccionado ya a los hombres y los equipos. Se había inclinado, finalmente, por usar el avión monoplano de sus grandes vuelos en el Ártico, el Lockheed Vega "San Francisco" en el que confiaba plenamente, y un segundo Lockheed como aparato de repuesto. Las características del fuerte fuselaje y la calidad del motor les daban características de excepción. También el tiempo le ayudó a seleccionar a sus acompañantes. Contaba con un viejo camarada de vuelos que sería su copiloto, el teniente Carl Ben Eielson; el piloto Joe Crosson, de Alaska, hecho en los vuelos difíciles en medio del viento y de la nieve, profundo conocedor de las peligrosas maniobras sobre el hielo de la tundra. Como importante refuerzo técnico y también como valioso compañero de aventuras, figuraba el ingeniero Orval Porter, también de formación polar, que acompañó a Wilkins en los viajes árticos de 1926.

El 22 de setiembre de 1928 el grupo partió de Nueva York rumbo a Montevideo a bordo de un barco de la Munson Line, que los llevó gratuitamente —aviones, equipos y víveres incluidos—, como una manera de prestar apoyo a los expedi-

cionarios. En Montevideo se sumó otro integrante importante, el radiotelegrafista Víctor Olsen, al que se consideraba pieza vital en las comunicaciones entre el avión en vuelo y la base en tierra. En realidad iban a emplear un pequeño y eficaz equipo de radio ya probado ampliamente, pero no en la Antártida donde los ensayos anteriores no habían dado buenos resultados a causa de los problemas de transmisión y difusión que afectaban tanto la eficacia de las señales de los transmisores en aquellos tiempos.

Hombres y equipos se trasladaron hasta el gran barco factoría "Hektor", tenía 15.000 toneladas, que operaba en la base ballenera de la isla Decepción. El barco tocó las islas Malvinas, donde Wilkins recibió autorización oficial del gobierno británico para efectuar reclamaciones territoriales en la Antártida en nombre del rey Jorge V.

El 6 de noviembre el barco atracó en la factoría Hektor, en el espejo de aguas interiores de la isla Decepción.

La vieja estación de los balleneros sería el centro de operaciones de la expedición Wilkins-Hearst, tal como fue su denominación oficial. Y por cierto que la ayuda de la empresa N. Bugge Hektor Whaling —que no solo los trasladó sino que

también prestó sus instalaciones y hasta el trabajo de su propio personal— fue tan importante que mereció en varias ocasiones el agradecimiento especial de Wilkins.

El 10 de noviembre, Wilkins y Eielson vieron como todo era depositado en tierra firme, inclusive el avión que tan bien habían usado en el Ártico, y las playas de aquella isla antártica escenario de tantas aventuras del hombre era testigo ahora de otra empresa de audaces.

Pero, debemos aclarar, no era la primera vez que un avión tocaba el suelo antártico, el mismo Wilkins nos recordó una nota de sir Douglas Mawson, el australiano pionero de la investigación del Polo Sur, respecto de un intento de exploración aérea en la Tierra de Adelia, donde Mawson desembarcó el fuselaje de un avión en el año 1913. Pero, inconvenientes en el transporte impidieron la llegada de las alas imposibilitando a Mawson realizar los vuelos de exploración y también privándolo del mérito de ser el primero en conquistar el cielo de la Antártida.

LOS PREPARATIVOS EN DECEPCION

La isla Decepción es una del grupo de las Shetland del Sur y es la más famosa de todas. Antiguo volcán derrumbado, pero no enteramente extinguido, ya los primeros viajeros antárticos fueron testigos de erupciones de cierta importancia que, a intervalos, se vienen sucediendo hasta el presente. Las áreas de rocas calientes, las fuentes de vapor y las emanaciones sulfurosas le dan un sello casi fantasmal, especialmente en los días calmos cuando la niebla

Instalaciones en la factoría ballenera noruega Hektor, en la isla Decepción

Los perros trasladan sobre la nieve al Lockheed "San Francisco" que se empleó en los vuelos de exploración



queda detenida entre las murallas cubiertas de nieve que forma el perímetro de esta isla anular que encierra en su interior un lago de aguas seguras y protegidas del mal tiempo, una razón muy práctica que justifica el haber sido considerada un buen puerto por los marinos de todas las naciones.

En ella se efectuaron diversos experimentos científicos y se la eligió como asiento avanzado de la factoría ballenera Hektor que estuvo en actividad por cuarenta años, hasta que la escasez de ballenas y la Segunda Guerra Mundial la condenaron a la desaparición.

Aún hoy sus destruidas instalaciones —cañoneadas por los británicos con el objeto de que no fueran utilizadas por los alemanes durante la guerra—, y el cementerio existente a poca distancia de la factoría nos hablan de un pasado de duros trabajos, de hombres y de mujeres que, inclusive, murieron en esas olvidadas instalaciones.

Con los dos aviones ya en tierra firme, Wilkins —que sabía de la imposibilidad de hallar una buena pista de despegue en toda la región—, comenzó a vigilar las aguas de Puerto Foster, es decir el espejo de agua que encierra la isla y que se comunica con el mar libre por la estrecha abertura denominada los Fuelles de Neptuno.

Por unos días después de su arribo la bahía interior estuvo helada, una gruesa capa de hielo de unos dos metros de espesor prometía ser la base de una dura pista para los

primeros vuelos de ensayo. Su primer pensamiento fue instalar esquís y estudiar la posibilidad de llegar a orillas del mar de Weddell con el fin de encontrar un lugar apto para armar una base desde la cual viajar más adelante hasta el mar de Ross y cruzar así la Antártida, lo cual era su objetivo más manifiesto, especialmente si disponía de un aparato confiable para tener como relevo.

Pero a mediados del mes el hielo, en contra de lo que predijeron los balleneros se había adelgazado peligrosamente, apenas tenía uno o dos pies de espesor, el tiempo benigno lo debilitaba con rapidez y cualquiera de los previsibles temporales de la estación podrían fragmentarlo. Con los aviones ya montados sobre esquís trató finalmente de aprovechar una serie de nevadas que le proporcionaban en tierra firme una pista suave y nivelada, pero los rápidos ascensos de la temperatura y el viento volvían prontamente a dejarle solo el suelo desnudo y pedregoso.

Por último, mientras se cambiaban los esquís por las ruedas, los hombres del grupo de Wilkins habían hallado un lugar más o menos apto para trazar una pista. A lo largo de unas colinas y muy cerca del mar, se podía ver una faja de terreno que podía allanarse con no demasiado esfuerzo. Preparar una pista en el lugar indicado implicaba remover muchas rocas y numerosos montículos de escorias volcánicas. Estaba en la orilla este de Puerto

Foster, donde muchos años después se levantaría una base británica.

Para ese entonces Wilkins comprobaba por sí mismo qué escasos son los días de la Antártida que permiten los vuelos. A lo largo de todo el verano antártico aviadores como Byrd o Mikkelsen dejaron constancia de que apenas dispusieron de pocas horas de buena visibilidad y buen tiempo.

En la región de las Shetland del Sur el cielo con nubes bajas es la regla imperante, y la niebla y las nubes traban las operaciones de despegue y descenso e imposibilitan la observación geográfica aérea, móvil fundamental de la actividad de Wilkins.

El 26 de noviembre los dos aparatos fueron alistados para el primer vuelo de trabajo —el vuelo inicial de prueba lo habían hecho brevemente diez días antes— en busca de la tan ansiada pista. Volaron varias horas sobre las islas Shetland, incluida la isla Livingston, tomando algunas excelentes fotografías.

Al regresar se intentó descender sobre el hielo de Puerto Foster y uno de los aparatos cayó en una grieta y desapareció rápidamente bajo el agua aunque Eielson —que era el piloto— no sufrió daño alguno. Reclamaron la ayuda de los balleneros y con el esfuerzo de unos veinte hombres el aparato fue levantado y llevado a un lugar seguro.

Al día siguiente se intentó una variante que iban postergando deliberadamente, instalar pontones y trabajar con los aviones transformados en hidroplanos. El piloto Cros-



La península Antártica (Tierra de Graham) según la concibió Wilkins después de su vuelo de exploración



Antiguo mapa de Decepción, expedición Charcot, donde se indica la ubicación de la pista (flecha)

son tenía mucha experiencia en los despegues desde el agua, pero la abundancia de pájaros en la bahía mostró pronto su peligrosidad. Después de algunas carreras y de atropellar docenas de aves—algunas tan grandes como los albatros—Wilkins y Crosson coincidieron en que tenían un único camino por delante: usar ruedas y preparar una pista segura en medio de la lava y de las escorias.

Recién a mediados de diciembre concluyeron la obra, realizada con el "coraje nacido de la necesidad" y después de interminables jornadas en que se echó mano de picos, palas y barras de acero.

Pero construyeron la que fue la primera pista aérea antártica cuyos restos se podían adivinar en el suelo aún muchos años después de la muerte de Wilkins. Era un camino sencillo de unos 730 metros de largo y 12 metros de ancho, bastante regular y liso, pero se presentaba algo peligroso para toda operación con los aviones muy cargados o para los aterrizajes forzosos.

El Lockheed Vega "San Francisco"—el avión favorito de Wilkins—fue alistado en un extremo de la pista, amarrado sólidamente y cubierto con lonas, recibió doscientos galones de combustible, equipo de vuelo, ropas y víveres consistentes en chocolate, nueces, carne desecada, etc.

Wilkins contaba con todo aquello que le había resultado óptimo en el Ártico pues pensaba que en caso de desastre y donde fuera que lo asaltara el destino iba a tener que volver a pie, tal como él mismo lo aseguraba frecuentemente.

COMIENZA EL VUELO HACIA EL SUR

El 20 de diciembre el tiempo se presentó claro, con vientos leves y una temperatura moderadamente fría. Era el momento que esperaban desde

hacia muchos días. Wilkins y Eielson levantaron vuelo con rumbo al sur, decididos a llegar tan lejos como lo permitiera el combustible y el estado del tiempo. Llevaban un juego de brújulas bien verificadas y un buen equipo fotográfico para fijar geográficamente y fotográficamente todos los accidentes del terreno que fueran avistando.

Y aquí debemos aclarar un dato no muy conocido sobre las suposiciones que en esa época se hacían acerca de la geografía de la Península Antártica. A pesar de las observaciones hechas desde muchos años por los foceros y balleneros, y a pesar de la expedición de la "Belgica"—cuando Gerlache recorrió la costa Oeste de la Península—todavía se aceptaba que ésta era una cadena de grandes islas, como las Shetland del Sur, separadas por estrechos y canales helados que daban una falsa idea de continuidad. Al comenzar su exploración Wilkins aceptaba la premisa de que iba a avistar desde el aire determinados accidentes y la insuficiencia de la observación aérea, un hecho poco aceptado, lo induciría a caer en frecuentes errores.

Prontamente el Lockheed alcanzó su velocidad de crucero, unas 120 millas por hora y a las 8.20 de esa mañana divisaron a lo lejos la alta cumbre del cerro Torre, en la isla Trinidad, que habían elegido como punto de referencia inicial de su viaje.

Al alcanzar los dos mil metros de altura se vieron volando por encima de la Tierra de San Martín. Llegaron hasta caleta Brialmont y poco después, con el altímetro marcando 8200 pies cruzan la meseta cubierta de glaciares que se extiende sobre la región central de la Península. A esta meseta Wilkins la bautizó como meseta de la Detroit Aviation Society, en agradecimiento a una institución que lo apoyó para realizar el viaje, pero fue otro de los nombres aplicados por Wilkins que el uso posterior fue dejando de lado. Esta llanura de hielo, sobre la cual el avión voló hasta ubi-



Aspecto del monte Napier Birks según una fotografía de Wilkins

carse a lo largo de la costa Este de la Península Antártica, incluía la comúnmente denominada "meseta maldita", una tierra inaccesible ubicada a los 65° S que solo fue explorada recientemente.

A las 9.30 vuelan sobre los nunataks Foca, la isla Robertson y un profundo fiordo que denomina Hektoría. Enseguida tuvieron bajo ellos la barrera de hielo flotante o shelf de Nordenskjöld, casi todos ellos accidentes conocidos desde antes, especialmente en cuanto hace a las exploraciones del sabio sueco, que Wilkins conocía muy bien, tanto que no deja de comentar el impresionante aspecto de la inmensa barrera de hielos surcada, cerca de la costa, por extensas grietas que Nordenskjöld describió como "anchos, sin fondo, bostezantes abismos azules".

Pronto dejan atrás la alta meseta aproximadamente llana, a las 10 están sobre la ensenada Evans, que se introduce por largo trecho en tierra y Wilkins supone otro de los canales que dividen la Península Antártica. Las fotos tomadas en esa mañana despejada, cuando el primer avión cruzaba el silencioso paisaje antártico, muestran la ensenada como una faja de hielo liso, sin la menor irregularidad pareciendo un verdadero canal helado que se pierde en dirección oeste.

Hacia adelante comienzan ahora a sucederse los macizos montañosos,

una interminable acumulación de agudas montañas, altas, negras, de impresionante aspecto, que Wilkins denomina montes Napier Birks, para recordar unas montañas similares de su nativa Australia. Inmediatamente al sur de esas montañas—de las que existen fotos de excepcional calidad—, avistan el canal Crane, del que dice en su libreta de viaje: "Lo creemos un canal que divide la tierra de Graham".

Manteniendo aquel vuelo increíblemente tranquilo, sin problemas técnicos y meteorológicos, solo ocupado por el manejo de la cámara fotográfica, las anotaciones de vuelo y el control de la posición del avión, sobrevuelan la costa que sigue inmediatamente a los montes recién nominados. Pasan a lo largo de montañas que muestran una clara estratificación, entre los mantos de roca se aprecian estratos negros que le impulsan a escribir en su diario: "tal vez sean capas de carbón"...

Cuando se hallan sobre la latitud 67° la línea de altas montañas que delimita la costa se hace cada vez más compleja. Los picos oscuros y agudos, la red de valles cubiertos de hielo parece que ofrecía un aspecto de la más salvaje belleza. Debajo divisan claramente una isla que bautizan isla Robinson. A un costado de la isla se ve el punto más al Este de la tierra sobrevolada, el cabo Northrop y las montañas Lockheed, nom-

bres que aplica en otro evidente recuerdo de sus patrocinadores.

Aquel vuelo apacible está a punto de alcanzar la máxima autonomía del fiel avión. Pasan sobre la bahía Mobiloil, otro recuerdo para la Vacuum Oil Co., amplia, permanentemente helada, encerrada por un circo de montañas que ofrecía en ese día tan claro una impresión de serenidad inolvidable.

En este momento sienten las primeras señales de disturbios en la atmósfera. Algunas ráfagas tironean del avión sacándolo de rumbo, desde ahora el trabajo de Eielson comienza a complicarse. En bahía Mobiloil registran un grupo de glaciares que denominan Whirlwind y a la costa la llaman Bowman, en homenaje al presidente de la Geographic Society.

A las 12.50 vuelan sobre la que supone isla Scripps, en realidad una rugosa meseta aislada por llanuras de hielo, recortada hacia el norte por otro de esos fiordos profundos tan abundantes en esa parte de la Península y que Wilkins llamó canal Casey.

Respecto de este canal que avisó desde el aire, el explorador escribió en su diario que "ahora estaban seguros de que la tierra de Graham no tenía conexión alguna con el continente mismo". Las observaciones realizadas eran tan evidentes que las fotos que acaba de tomar le parecen pruebas definitivas.

Indudablemente, a pesar de su experiencia de vuelo, como fotógrafo y como explorador, Wilkins aún no se había encontrado con casos en que la fotografía aérea de las regiones polares no puede distinguir entre la tierra firme o la superficie del mar helado.

Después de la isla Scripps, siempre en medio de hielo "suave" como constantemente lo califica Wilkins, fotografía un grupo de altas cumbres aisladas, desperdigadas en la inmensidad de hielo, son las supuestas islas Finley "desparramadas en un ancho estrecho", escribe. Al nivel de vuelo que mantuvieron du-

rante la travesía y, a determinadas horas, el ángulo de los rayos solares impedía apreciar detalles significativos del área sobrevolada, así que llama estrecho de Stefansson a la larga faja de hielo regular, "sin una sombra y a nivel", que se extiende entre las islas Finley y la elevada tierra que lo sigue y se extiende más allá del horizonte. Están volando a la vista de la que bautiza tierra de Hearst, "que creo parte del continente antártico", nos dice. Allí mismo donde supone haber alcanzado el borde mismo del verdadero continente austral, descubren unos acantilados bajos y algunos picos de montañas aisladas que apenas asoman sobre la nieve. El extremo Este de este accidente recibe el nombre de cabo Eielson, y el leal compañero de Wilkins deja su nombre hasta el presente en uno de los lugares menos frecuentados de la Península Antártica.

La claridad es tanta que pueden ver muy lejos, hacia el Este divisan las aguas abiertas del mar de Weddell y algunos témpanos tabulares, pero el ángulo de la luz no favorece las tomas fotográficas y poco después, desafortunadamente, un problema mecánico los priva de la cámara. Es entonces que Eielson anuncia que han consumido la mitad del combustible y es hora de emprender el regreso. Han alcanzado los 71° 20' S y los 64° 15' W, en un vuelo de exploración y fotografía inesperadamente fácil, realizado en un raro momento en que el clima antártico no exhibió sus permanentes vientos, nieblas o nevadas.

En este punto avistan a lo lejos las primeras señales de un posible temporal pero han iniciado la etapa de regreso completamente seguros de haber probado que la Península Antártica no es parte de la superficie continental. Con el regreso a Decepción no tuvieron problema alguno, solo que encuentran a la isla cubierta por nubes pero la fortuna les sigue sonriendo, Eielson descubre la pista a través de un agujero abierto brevemente en la capa nubosa y se

lanza a tierra rápida y seguramente. El vuelo había durado diez horas.

PROYECTO DE REGRESO Y AGRADECIMIENTO DE WILKINS

El 10 de enero Wilkins trató de repetir el vuelo al sur pero siguiendo una ruta algo diferente y con el no abandonado propósito de descubrir un punto para establecer una base y una pista que sirviera de escala en su ansiado vuelo transantártico, pero el año avanzaba inexorablemente y las condiciones del tiempo iban empeorando día a día.

Wilkins debía regresar a Estados Unidos pero dejó tendidos lazos de amistad en Decepción y dejó también una promesa: anunció su regreso para el venidero mes de setiembre, la N. Bugge Hektor Whaling guardó los dos Lockheed en los galpones de la empresa y se comprometió a trasladar nuevamente el equipo expedicionario.

A la hora de expresar su agradecimiento a cuantos lo ayudaron, Wilkins se detuvo especialmente en la ayuda prestada por la empresa ballenera noruega y la colaboración generosa del personal de la factoría de la isla Decepción.

Recordó, asimismo, a sus amigos de Australia y de Inglaterra, por su contribución económica, el patrocinio de la American Geographic Society, de la Detroit Aviation, de la Lockheed Aviation, de la Vacuum Oil Company. Sin contar su reconocimiento especial a la Universal News Service —de propiedad de William R. Hearst—, a la Munson Line, empresa de transportes marítimos que lo llevó hasta Montevideo, y hasta al mismo gobierno de Uruguay, que durante un tiempo mantuvo en depósito los dos aviones.

Y en ese punto Wilkins tiene un recuerdo que nos toca muy de cerca. De manera destacada menciona la ayuda de Robert C. Mossman,



El "canal" Casey y el monte Ranck, situados en la costa de Bowman

en ese entonces director del Servicio Meteorológico Nacional, dependiente del Ministerio de Agricultura.

Mossman, pionero y explorador de la expedición del "Scotia", miembro fundador de la base argentina de las islas Orcadas elaboró para Wilkins, por un pedido expreso, un resumen descriptivo de la meteorología de la Antártida con el cual se planeó el vuelo hasta los 71° Sur.

El hallazgo del nombre de Mossman y la mención de su resumen de condiciones climáticas en manos de Wilkins fue un motivo de satisfacción para quienes gustan de ver a su país vinculado con grandes acontecimientos antárticos.

NUEVOS VUELOS Y PROYECTOS

Aquel vuelo de diciembre de 1928 había sido una operación impecable, efectuada sin problemas mecánicos y con un tiempo inmejorable dejó a Wilkins un saldo valioso desde el punto de vista de los resultados obtenidos. Por sobre todas las cosas, el tenaz Wilkins logró ser el primer hombre que voló sobre la Antártida y postergó a Richard Byrd que en esa época había arribado a la Pequeña América con un impresionante e-

quipo y gran número de personal. Byrd se trasladó en dos barcos con medios nunca vistos antes en la exploración polar. Tenía tres aviones, entre ellos un Fokker trimotor con el que pensaba llegar al Polo Sur. Pero uno de sus aviones, un Fairchild, solamente despegó en un primer vuelo de ensayo el 15 de enero de 1929 y el día 27 efectuó su primer vuelo de exploración.

Wilkins cumplió su palabra y volvió a reunirse con los balleneros noruegos de la isla Decepción. Regresó a bordo del "William Scoresby" a fines de 1929 para intentar su anhelado cruce del continente pero fracasó a causa de los innumerales problemas técnicos, logísticos y climáticos que traban toda actividad humana en la Antártida.

Esos vuelos frustrados hasta el mar de Ross redituaron un solo descubrimiento geográfico de importancia al demostrar que la tierra de Charcot, nombrada así por Charcot en recuerdo de su propio padre, era una isla.

Los problemas de la exploración aérea lo incitaron a pensar en el uso de los submarinos y sus posibilidades bajo los hielos del Artico. Logró que la marina de EE.UU. le cediera un sumergible —al que bautizó "Nautilus"—, y preparó un viaje científico que dirigió el famoso explorador y científico H. U. Sverdrup. Pero los graves inconvenientes

mecánicos surgidos durante la navegación hacia el Norte obligaron a abandonar la empresa.

Durante los años siguientes, entre 1933 y 1939, estuvo asociado a Lincoln Ellsworth en las expediciones antárticas del "Wyatt Earp". Ellsworth, como Wilkins, era de la vieja escuela de exploradores, que no temían al trabajo excesivo o a los riesgos personales. En 1924, por encargo de la universidad John Hopkins, había trazado un corte geológico de los Andes, al año siguiente intentó al lado de Amundsen el vuelo transpolar entre Spitsbergen y Alaska pero el avión fue derribado por un temporal. En 1926 también con Amundsen y con Umberto Nobile voló sobre el Polo Norte a bordo del dirigible "Norge". Después colaboró con Wilkins en los preparativos del viaje en submarino al Artico y también voló hasta el Polo en el dirigible alemán "Graf Zeppelin".

Cuando en compañía de Wilkins llegó a la Antártida en el "Wyatt Earp" tenía gran experiencia de vuelo polar y más de una vez había estado al borde de la muerte; su único récord incorporado a la historia de la aviación fue el haber sido el primero que llegó a la Antártida en un vuelo directo desde los continentes vecinos.

Pero vino la Segunda Guerra Mundial y los acontecimientos fueron apagando las inquietudes de muchos exploradores. El mundo antártico también estuvo a punto de ser alcanzado por la contienda. Fueron destruidas las factorías de Decepción para evitar su empleo por corsarios alemanes y para cuando volvió la paz las solitarias aguas del océano Antártico vieron la llegada de impresionantes expediciones gubernamentales. La abundancia de medios, barcos y aviones, bases científicas que se levantaban en todas partes dejaban de lado para siempre a aquellos hombres que ya habían conquistado la Antártida con sus esfuerzos solitarios y el impulso de sus ideales. □

Descubrimiento de un antiguo mamífero fósil

UN MARSUPIAL FOSIL DE LA PATAGONIA DESCRIPTO POR AMEGHINO FUE HALLADO RECIENTEMENTE EN LA ANTARTIDA

El hallazgo de restos óseos de un pequeño mamífero que habitó en la Antártida hace más de cuarenta millones de años tuvo el efecto de renovar especulaciones y teorías sobre el desarrollo y la significación del continente antártico a lo largo de la historia de la Tierra.

El descubrimiento, tal vez un hecho pequeño que puede interesar a unos pocos especialistas, sirvió para que otra vez la atención recayera en el pasado de una región cubierta por el hielo, un mundo hoy inerte pero que en un lejano ayer sustentó a toda clase de seres vivos y que parece haber tenido un importante papel en el despliegue de toda forma de vida animal y vegetal sobre el planeta.

En el año 1982 un grupo de geólogos estadounidenses que realizaba investigaciones en el Sector Antártico Argentino halló en la isla Vicecomodoro Marambio dos ramas mandibulares y dos molares aislados pertenecientes a un antiguo marsupial. Los restos estaban acompañados por valvas de moluscos, dientes de tiburón, huesos de peces teleósteos y de tortugas en lo que parece componer un antiguo ambiente de playa (Michael O. Woodburne y William J. Zinsmeister, Science, 1982).

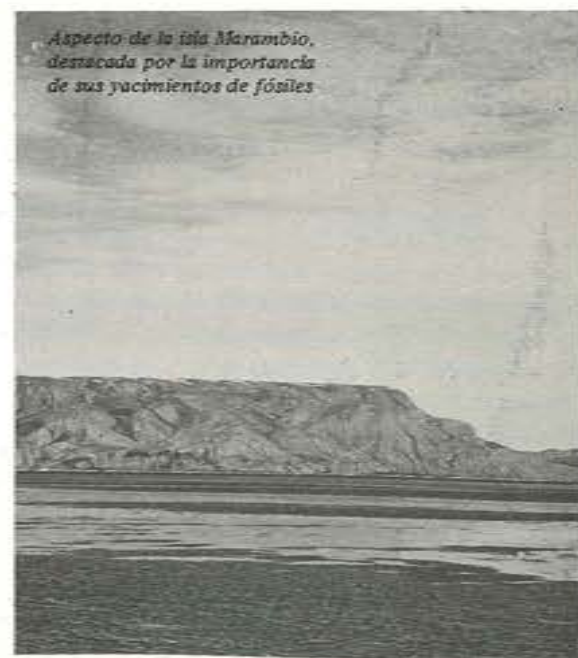
El relativamente buen estado de los ejemplares permitió su rápida identificación como pertenecientes a una forma primitiva de marsupial de la extinguida familia de los Polydolopidae que fue fundada por Florentino Ameghino en 1903 (Las formaciones sedimentarias...) sobre restos del terciario más antiguo de la Patagonia.

Los Polydolopidae patagónicos desaparecieron a mediados del terciario (oligoceno) reemplazados por otros marsupiales ya más especializados.

Este lapso vital y el número de géneros que formaba la familia da lugar a numerosas especulaciones aunque se deban dejar de lado, por diversas razones, las teorías de Ameghino sobre el origen sudamericano de los marsupiales y el papel de la Patagonia como centro de irradiación de los mamíferos, teorías que nadie acepta en la actualidad.

La consecuencia más imperiosa que se deriva de la existencia de marsupiales en el eoceno de la isla Marambio es la evidencia de una conexión continental entre la Antártida y América del Sur que debió persistir hasta el principio de la era terciaria, más el vínculo geográfico con Australia, también poblada tempranamente por este tipo de marsupiales.

Asimismo, plantea el interrogante sobre la composición de la necesaria fauna de mamíferos que habría acompañado a estos polidolopos.



Aspecto de la isla Marambio, destacada por la importancia de sus yacimientos de fósiles

Extremo norte de la Península Antártica, la flecha señala la ubicación de la isla Marambio, donde tuvo lugar el hallazgo paleontológico

pidos en su migración a través de la Antártida o su colonización de la región.

Otro problema es el del sentido que tuvo la migración, si fue de América del Sur hacia Australia o al revés, no olvidando que en Australia —muy bien estudiada paleontológicamente—, no se conoce hasta el momento ninguna especie originada claramente en territorio sudamericano.

Pero, la naturaleza del puente o la intervención de marsupiales patagónicos en las más viejas poblaciones de Australia son temas que indudablemente deben aguardar datos más completos.

O sea que no se conocen a la perfección los detalles paleogeográficos que posibilitaron o condicionaron el intercambio faunístico Australia-América del Sur a fines del cretácico o principios del terciario, aunque no se duda que futuros trabajos geológicos en la Península Antártica irán aportando nuevos detalles. La presencia de polidolopos en la Antártida —aunque no se trate específicamente de una especie de Polydolops Amgh— en el momento en que por obra de la deriva continental terminaba de separarse la placa antártica de la placa australiana y de la sudamericana confirma la existencia de un puente de islas o la continuidad de la plataforma continental bastante más allá del momento de la separación.

Asimismo consta que imperaba un clima moderado en la Antártida, apto para la vida animal, y que este clima persistió hasta bien adentrada la edad terciaria (mioceno) cuando se instalaron las condiciones glaciales que perduran hasta el presente.

Por encima de todo, los pequeños marsupiales de la isla Marambio, del tamaño aproximado de una rata, se han constituido en una ineludible invitación a estudiar intensamente, allí donde exista, el eoceno continental para detectar a otros mamíferos, tarea que podría resultar en la presencia de géneros semejantes a los del viejo eoceno de la Patagonia, animales para los cuales el mismo Ameghino había señalado a principios de siglo una posible ruta migratoria a lo largo de la costa de la Antártida.



El registro Antártico de la Evolución — ANTARTIDA Y GONDWANA

Para captar lo enunciado, y sin exceder las posibilidades de una nota informativa, se deben recordar un hecho y una teoría muy compleja.

El hecho es que la Antártida contiene en el archivo de sus rocas testimonios de que a lo largo de los tiempos geológicos estuvo poblada por toda clase de seres vivos y la teoría es la teoría de Gondwana, el supercontinente que ocupó el sur de nuestro planeta incluyendo en un bloque a la Antártida, África, India, América del Sur y Australia, y es prudente efectuar un repaso breve de su probable desarrollo y de la justificación armónica que introduce respecto de datos aparentemente incongruentes o inexplicables.

En el siglo pasado el geólogo Edward Suess había concebido la existencia de un gran continente austral que unía en una sola masa terrestre a los continentes actuales del Hemisferio Sur. Su teórico Gondwana (así denominado por una región de la India muy conocida por sus importantes yacimientos de fósiles) cumplía con la necesidad de explicar el porqué de la existencia de faunas o floras casi idénticas en lugares separados actualmente por miles y miles de kilómetros de océanos.

Conociendo la significación de las cordilleras, los mares y los desiertos en la distribución de los animales y de las plantas del presente no cabía otra cosa que la hipótesis de una amplia área continental a lo largo de la cual pudieran desplegarse migraciones animales o que ciertos helechos realizaran su increíble despliegue entre el sur de Asia y la Antártida.

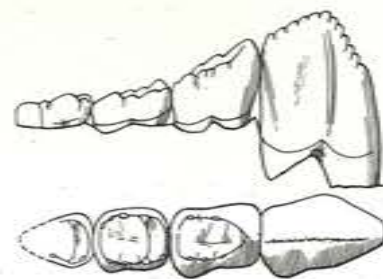
Años más tarde, en 1915, el meteorólogo y geólogo alemán Alfred Wegener al publicar "Los continentes a la deriva" retomó la idea de Suess, la amplió y la modificó sustancialmente. Preocupado por la errática ubicación de las casquetes polares a lo largo de la historia geológica elaboró la teoría de que el antiguo continente Gondwana, relativamente menos denso que el sustrato de rocas profundas de la corteza terrestre sobre el cual se apoyaba era un cuerpo flotante que se había fragmentado dando origen a los continentes según una figuración casi idéntica a la actual y que las grandes masas continentales habían comenzado a deslizarse y separarse entre sí por obra de corrientes de convección del magma que actúan a gran profundidad bajo la corteza.

A partir de esta concepción de Wegener —una importante herencia teórica indudablemente—, se elaboró después el amplio complejo de hipótesis y de observaciones científicas que integra el moderno concepto de continente Gondwana y de la deriva continental.

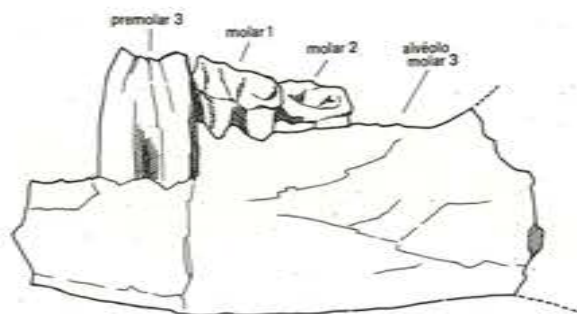
La teoría de una masa terrestre austral y muy extensa, fracturada en un momento dado, que dio por resultado unos continentes "vagabundos", se erigió actualmente en una verdadera escuela geológica a pesar de que todavía se alzan críticas o se plantean reparos muy autorizados en su contra.

Pero en este momento preciso en que se debe comentar o explicar la existencia de un marsupial en la Antártida nada pareciera más sugerente o más cómodo que tener en cuenta esta hipótesis de trabajo que es la teoría de la deriva.

La investigación científica en la Antártida, modesta y duramente iniciada a mediados del siglo pasado, alcanzó su máximo nivel en las últimas décadas cuando amplios grupos de investigadores de numerosas naciones analizaron la naturaleza del mundo antártico hasta en sus últimos rincones.



Arriba, dentadura de *Polydolops*, según Simpson. Abajo, la mandíbula hallada en la isla Marambio



Los resultados de la investigación geológica y paleontológica —un estudio sumamente limitado si tenemos en cuenta que algo más del noventa por ciento de la Antártida es inaccesible por estar cubierto permanentemente por el hielo—, resultaron espectaculares desde el punto de vista científico.

Las floras fósiles encerradas en las rocas de la era secundaria evidenciaron primeramente un pasado de clima húmedo y cálido, una vegetación de helechos conectada con sus similares de Sudamérica, Sudáfrica y la India al punto de que algunos autores han sostenido que en la Antártida se debe buscar el origen de las floras gondwánicas. Restos de bosques, antiguas playas con amonitas, ostras y caracoles; el esqueleto de un reptil extinguido, el *Lystrosaurus*, presente en puntos tan distantes como Brasil, el sur de África y las montañas Transantárticas; los huesos de plesiosaurios y mosasaurios de la Antártida Argentina, que plantean todavía nuevas inferencias sobre el desarrollo de un continente que albergó a todas las formas de vida durante millones y millones de años hasta que el hielo lo transformó en un desierto que rechaza la vida restringiéndola apenas a un delgado cinturón en la zona litoral.

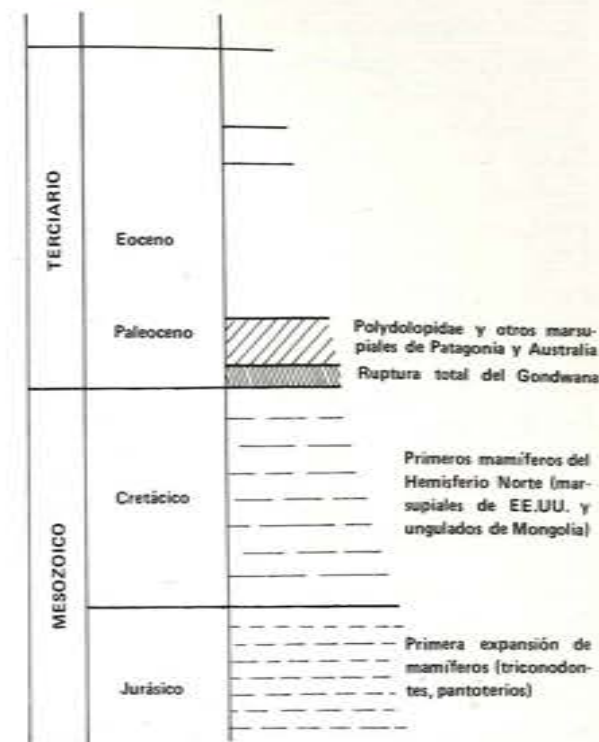
EL ORIGEN DE LOS MAMÍFEROS

El marsupial fósil de la isla Marambio indudablemente no influirá —en razón de su edad y de su grado de especialización biológica— en los interminables debates sobre el origen de los mamíferos. En cambio, sí puede tener suma importancia al confirmar la presencia de una vía de dispersión de faunas que hasta el presente solo había sido considerada con amplitud por Florentino Ameghino. En lo que hace al lugar de origen de los mamíferos se acepta comúnmente la denominada teoría holártica, que señala dos regiones del Hemisferio Norte como cuna de los placentarios: Mongolia y Estados Unidos. La tesis ameghiniana que quiso ver en la Patagonia un centro de origen, desarrollo y punto de partida de innumerables órdenes y familias ha caído en el olvido bajo el peso de los hechos.

Tal vez derivados por evolución de un pequeño reptil (*Seymouria*) los primeros mamíferos aparecen como animales insectívoros en el jurásico, pequeños como ratas, presentaban la movilidad, el impulso vital característico de los animales de sangre caliente, creyéndose que rápidamente se habrían transformado en predadores de sus gigantes contemporáneos, los dinosaurios, un grupo al que pudieron afectar seriamente por obra del saqueo de sus nidadas de huevos, puestas y abandonadas por los reptiles en cavidades de arena y piedras.

El futuro de los animales placentarios quedó asegurado cuando los primeros triconodontes pantoterios jurásicos dejaron lugar a lo que se llama fauna de la gran expansión cretácica, que se concreta en Asia, en el cretácico superior del desierto de Gobi, con diversas formas de mamíferos y también en el centro de Estados Unidos, donde aparecen los primeros marsupiales poliprotodontes.

Con estos últimos entra en escena la clase Marsupialia, los curiosos mamíferos de asom-



Esquema de las eras geológicas en el momento de la aparición de los mamíferos y de la fractura del continente Gondwana

brosa capacidad de adaptación, aptos para evolucionar siguiendo la forma del insectívoro, del roedor, del animal omnívoro o la forma extrema de un carnívoro predador, como el lobo de Tasmania o los *Boryhaena* del terciario patagónico.

La expansión cretácica fue seguida por otro movimiento (la expansión paleocena) en la que a los marsupiales e insectívoros de la radiación anterior se suman los roedores, carnívoros primates y los notoungulados. Esta vez los nuevos animales ocupan rápidamente Europa, Asia y todo el continente americano. Aunque algunos elementos —tales como los notoungulados asiáticos y los de la Patagonia— hacen sospechar la existencia de una fauna de fines del cretácico que aún permanece desconocida.

Durante la gran expansión cretácica surgen los marsupiales junto a los otros mamíferos placentarios y a pesar de sus aparentes insuficiencias biológicas el grupo marsupial se afirma, crece y perdura en un extraño ejemplo de adaptación y supervivencia.

El rasgo clave de la sub clase es la bolsa marsupial o marsupium de la hembra, pliegue

ta y la Antártida y Australia, actuaron de una manera muy selectiva —algo propio de estos “puentes”—; impidieron el cruce de los grandes mamíferos pero no afectaron a las pequeñas especies de marsupiales cuya excelente capacidad migratoria es asombrosa.

Podemos concluir reconociendo que el lector inteligente de estos hechos tiene ahora ante sus ojos una vieja Antártida de clima benigno, previo al gran englazamiento del presente, unas masas continentales más próximas entre sí que en la actualidad pero manteniendo alguna precaria clase de conexión terrestre.

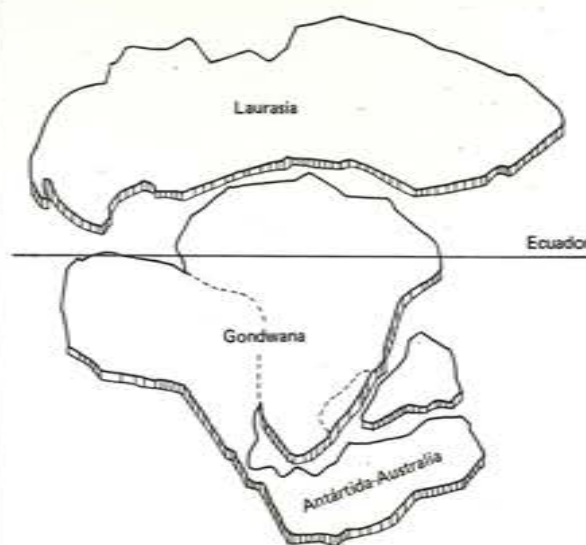
También tiene a un marsupial, tal vez parecido a una ardilla, sorprendido en el punto intermedio de uno de esos viajes inconcebiblemente largos que han realizado algunas formas animales.

DERIVA DE CONTINENTES

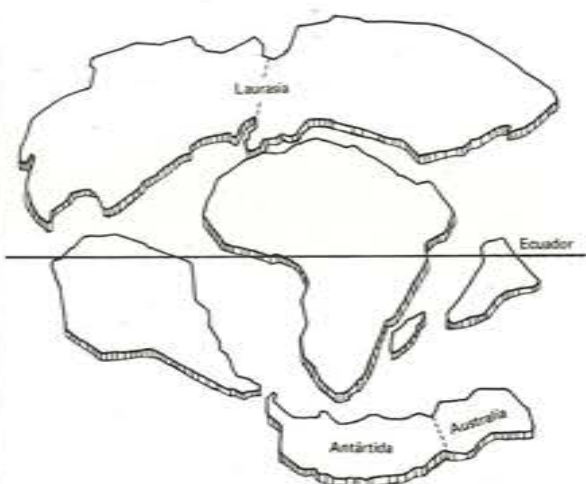
Como en esta nota hemos mencionado reiteradamente la hipótesis de la deriva continental nos sentimos obligados a ofrecer una síntesis sobre esta teoría que revolucionó la geología moderna. (Extracto de Néstor H. Fourcade y Rodolfo A. del Valle, “Manual antártico”, de próxima aparición.)

A mediados de la era paleozoica (era primaria) existía un sólo continente que abarcaba toda la corteza terrestre emergida, sobre la zona de la línea del Ecuador, y como consecuencia, también existía un solo océano el Pacífico. Este continente que fué denominado Pangea y posteriormente se fragmentó en dos supercontinentes que ocuparon simultáneamente las zonas situadas al norte y al sur del Ecuador. A la parte que ocupó el norte se llamó Laurasia y a la fracción sur, Gondwana. A esta parte se le asignará mayor importancia en esta ocasión por estar estrechamente vinculada con nuestro territorio continental y la parte occidental de la Antártida.

Cuando estas teorías fueron presentadas por primera vez a consideración de los científicos, éstos las criticaron duramente y las rechazaron de plano porque en el siglo pasado la concepción geológica apoyada por el conocimiento geofísico era muy pobre y por lo tanto, resultaba difícil sustentar hipótesis sin elementos de juicio debidamente comprobados.



A principios del mesozoico comienza a desmembrarse el continente Gondwana



Hacia fines del mesozoico la separación es total y se puede ver la configuración de los actuales continentes

Pero a medida que fueron surgiendo incógnitas en el rompecabezas geológico de la tierra y desarrollándose la geofísica aplicada, la teoría de la deriva de continentes pudo comprobarse en algunos casos y trasladando esas comprobaciones al plano regional ayudaba a resolver muchas incógnitas. Por ejemplo, no podía explicarse, sin el concurso de la discutida teoría, cómo pudieron haber pasado animales terrestres a través de los mares para poblar áreas continentales tan distantes unas de otras, pues los restos fósiles hallados en diferentes regiones pertenecían a especies iguales.

Razones lógicas como la presencia de restos fósiles animales de una misma especie en continentes actualmente separados por miles de kilómetros de océanos hicieron recapacitar a los oponentes a la teoría de la deriva de los continentes y a admitir en validez en estos casos. Mucho más tarde, casi a mediados de este siglo, fue aceptada esta teoría por la mayoría de los geólogos y geofísicos debido a la aparición de nuevos y revolucionarios equipos con los cuales fue posible comprobar todo aquello que antes solo se suponía. El estudio de los fondos oceánicos y su corteza profunda mediante buques especialmente equipados reveló incógnitas y disipó dudas.

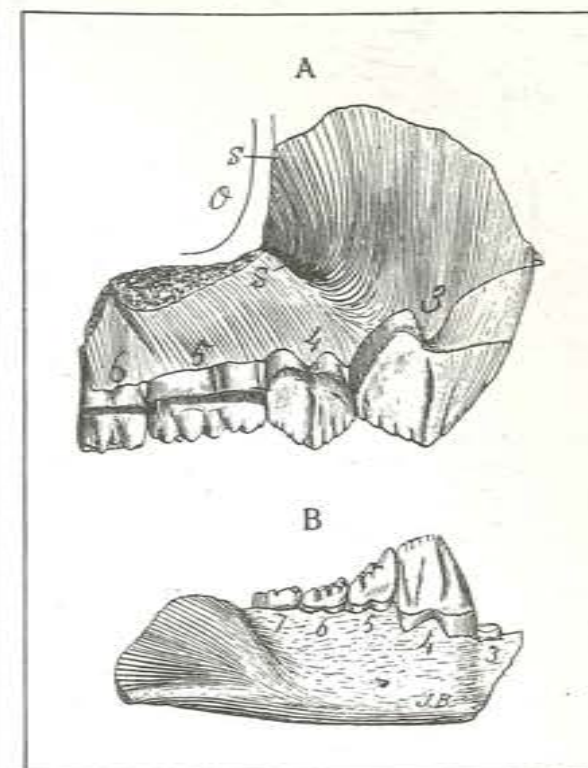
El único continente que existía en las primeras épocas geológicas, como se dijo, se fracturó en dos, para formar los mencionados continentes de Laurasia y Gondwana.

Este último estaba integrado por otras fracciones de tierra que hoy constituyen otros continentes. En aquellos tiempos, el Gondwana estaba formado por los que hoy es Sudamérica, África, isla de Madagascar, Australia, Nueva Zelandia, Antártida y parte del sur de la India, en cuyo territorio se desarrolló una fauna y una flora que se extendió por todo ese continente que entonces ocupaba una posición próxima al Ecuador en su límite norte y estaba bastante alejado del polo en su extremo Austral.

Considerando que una gran parte de ese continente ocupaba áreas cercanas al Ecuador, su clima, sin duda era mucho más cálido en el norte y templado en su extremo sur. Por esta razón los continentes que formaron parte de aquella enorme masa terrestre, aunque hoy estén separados por miles de kilómetros de océano presentan formaciones geológicas, una fauna y flora similares entre sí, especialmente en aquellas franjas de costa que en un pasado remoto estuvieron unidas.

En las postrimerías del paleozoico, o sea hace unos 200 millones de años, comenzaron a producirse fisuras profundas en esa masa continental y a separarse territorios de diferente superficie y forma. Muy lentamente el desplazamiento y rotación de esas masas las fue alejando unas de otras dejando profundas fosas que fueron ocupadas con las aguas del océano Pacífico, único existente en aquellos tiempos dando origen entonces a nuevos océanos. El territorio que actualmente conforma al continente antártico se desplazó hacia el Sur.

Este proceso se prolongó por espacio de por lo menos 150 millones de años hasta que las tierras alcanzaron sus actuales posiciones, pero este desplazamiento, según se ha comprobado últimamente, aún continúa sin pausa, lo que explica el origen de los terremotos justamente en los bordes que se han fijado como límite de las placas tectónicas en colisión que correspon-



Maxilar y mandíbula del tipo de Polydolops fundado por Ameghino (“Las formaciones sedimentarias del cretácico”, año 1903) sobre restos hallados en Santa Cruz. Los ejemplares del mismo género procedentes de la Antártida constituyen un llamativo acontecimiento paleontológico

den a cada una de las masas continentales.

Estudios que se vienen realizando desde unos 25 años en los fondos oceánicos por medio de buques especialmente diseñados y equipados han demostrado la existencia de cadenas montañosas de miles de km de longitud que delimitan precisamente el borde de la placa atlántica con la africana. Además se ha demostrado que el fondo oceánico en la línea de fisura, periódicamente emite efusiones de lava que hacen las veces de cuñas entre las placas mencionadas, de modo que ambas se distancian lentamente a causa de la presión. Este fenómeno se comprobó extrayendo muestras de lavas recientes a ambos lados del límite de las placas y a distancias simétricas respecto del eje, a varios kilómetros de ambos bordes. Se estableció una curiosa y notable igualdad en los análisis de las muestras, lo que demostraba que el flujo de lava nueva desplazaba las placas de modo que la edad de las muestras aumentaba a medida que se extraían a mayor distancia del borde de las mismas. A partir de allí se pudo ampliar el estudio y comprobarse que el desplazamiento de las placas continentales era de aproximadamente dos centímetros anuales □

EL CENTRO DE DOCUMENTACION "UMBERTO NOBILE"

Este Centro, anexo al Museo Histórico de la Aeronáutica Militar, se halla en Vigna di Valle a orillas del Lago de Bracciano, distante unos treinta kilómetros de Roma. Inaugurado el 28 de noviembre de 1980, está dedicado a la memoria del General Umberto Nobile, habiendo regalado éste su preciosa colección de recuerdos y objetos de las expediciones al Polo, así como su biblioteca personal de libros y documentos sobre las mismas. Este material, de gran interés científico e histórico, ha acabado constituyendo el núcleo del Centro.

A partir de entonces se ha ido enriqueciendo la biblioteca con no pocas obras, unas regaladas, otras adquiridas, contando ya hoy con más de 3500 volúmenes, además de colecciones de revistas sobre temas aeronáuticos y problemas del Polo; parte de éstas se remontan a principios del siglo. Se congregan también en ella archivos históricos, con unas 300 unidades entre documentos, dibujos y proyectos de dirigibles y otras máquinas voladoras; un archivo fotográfico, una sección de cartas geográficas y meteorológicas, una rara y rica colección de manuales de nomenclatura técnico-aeronáutica sobre motores y aeroplanos de industrias famosas de la aviación como Macchi, Piaggio, Breda, Savoia-Marchetti, Fiat, Caproni, etc.

Este Centro se ocupa principalmente de recoger, ordenar y poner a disposición del público, sobre todo de los hombres de estudio, publicaciones que les permiten ahondar en el análisis histórico y consolidar y confrontar el progre-

so tecnológico que acompaña a los acontecimientos relacionados con los objetos expuestos en las diversas secciones del Museo. En resumen: cumple con las funciones de una biblioteca especializada en el campo de la aviación empleada concretamente con fines científicos y de exploración.



General Umberto Nobile

En la biblioteca se guardan, entre otras cosas, algunos libros preciosos y raros, que tienen, pudiéramos decir, su historia propia, como por ejemplo la edición de 1876 del relato del explorador Julius Payer sobre la expedición austrohúngara de 1872 al Polo, que el Papa Pío XI por conducto de la Nunciatura Apostólica de Viena le procuró al General Nobile cuando éste preparaba el vuelo a través del Polo Norte con el dirigible N 1 NORGE, en 1926. Otra joya de la biblioteca es el libro de J. D. Everett titulado "Elementary Treatise on Natural Philosophy" (Based on the "Traité de physique" of A. Privat

Deschanel), 14a. ed., Londres, 1897, que pertenecía a la expedición polar Ziegler-Fiala de 1903 y que recogió Nobile en la isla Rodolfo del Mar Artico durante el viaje de exploración con el rompehielos ruso "Malyghin", en 1931. Hay libros de exploradores que trataron de llegar al Polo Norte con aerostatos, dirigibles y aeroplanos, como el famoso "Libro di Andrée", el libro de Sir George Hubert Wilkins, y los de F.A. Cook, de Mittelholzer y el propio Nobile. Se pueden consultar también varias obras sobre investigación geográfica en las regiones árticas y antárticas, que aún hoy siguen teniendo importancia científica y estratégica.

Dignos de nota son además muchos libros de ingeniería aeronáutica, tantas publicaciones que evocan empresas de la Aeronáutica Militar, y una serie de biografías y autobiografías (suman 75 hasta hoy) de personajes que han destacado en la aviación, en las exploraciones polares y en la ciencia, comenzando por Leonardo da Vinci. Tampoco faltan, desde luego, las obras fundamentales de consulta e información general, como biografías, atlas, diccionarios, enciclopedias, anuarios, catálogos de aeroplanos y motores, etc.

El material de la biblioteca es de fácil consulta por el lector: se halla en estanterías al alcance de la mano; existe un fichero por orden alfabético de autores y de materias; por lo tanto, cada publicación figura registrada bajo el nombre de su autor y bajo la materia de que se trata; con el número de clasificación de las publicaciones se indi-



Sala de lectura del Centro de Documentación

ca al mismo tiempo la colocación del libro en los estantes.

Para la ordenación del fondo de la biblioteca se sigue la Clasificación Decimal Universal (CDU). Para clasificar el material relativo a las ciencias árticas se emplea también la obra de: Brian Roberts: "UDC for Use in Polar Libraries", 3a. ed., 1976, F.I.D. No. 552; clasificación ésta última elaborada en colaboración con el Instituto Británico de Normas, por el Centro Scott de Investigaciones Polares de la Universidad de Cambridge, una de las máximas autoridades en lo que se refiere a estudios sobre las regiones polares. Esta clasificación ha comprendido especialmente las materias relativas a las Regiones Ártica y Antártica y temas pertinentes, como la ecología y la biología, la meteorología y la geografía, tanto que el índice geográfico elaborado de forma muy detallada para las regiones polares es utilísimo para el material del "Centro de Documentación Umberto Nobile" y para otras bibliotecas que cuentan con un importante fondo en este

campo.

Gran parte de la colección del Centro de Vigna di Valle está comprendida en la clase 6: Ciencias aplicadas, siendo la aeronáutica una subdivisión, y en la clase 9: Historia y Geografía. También está representada ampliamente la clase 5: Ciencias puras, con obras importantes de aerodinámica, física y mecánica.

Están catalogadas las colecciones especiales del Centro, es decir: los archivos, las fotografías, las cartas geográficas, los mapas de navegación, los manuales de nomenclatura técnico-aeronáutica, etc. Pueden consultarse, sirviéndose de ficheros e índices cronológicos y por materias. También aquí se encuentran documentos que constituyen verdaderas joyas, como por ejemplo el original del contrato estipulado entre el Gobierno italiano y el Aeroclub de Noruega para la venta del dirigible N 1 NORGE, con el que se haría el vuelo Roma-Alaska de 1926 a través del Polo, contrato que lleva las firmas de Amundsen, Ellsworth, Nobile y del presidente del Aeroclub de Noruega,

Thommessen. Y en la sección de los mapas figuran, entre otras, las cartas de navegación al Polo Norte de los dirigibles NORGE N 1 (1926) e ITALIAN 4 (1928).

El criterio que se sigue para la adquisición de publicaciones nuevas se basa en su valor técnico e histórico y, al mismo tiempo, en su interés inmediato para la Aeronáutica y en su utilidad para los que acuden al Centro. Hay una sala de lectura para consultar allí publicaciones, archivos y colecciones especiales.

Dado el poco tiempo transcurrido desde su instalación, la colección del Centro es, desde luego, rica e interesante. Conviene, no obstante, recordar que la biblioteca que está anexa al museo aeronáutico más importante del mundo, el Museo Nacional del Aire y del Espacio en Washington, tiene un fondo de más de 24.000 volúmenes, lo que debería estimular a seguir enriqueciendo sin cesar las colecciones del "Centro de Documentación Umberto Nobile" para que así pueda cumplir cada vez mejor el cometido cultural que se ha fijado. □

La juvenil aventura de José María Sobral



A fines del siglo pasado exploradores y científicos estaban en camino de terminar el estudio de todos los continentes y océanos. La inquietud los había llevado a recorrer desiertos, penetrar en selvas tropicales, ascender a las más altas montañas, observar todos los vientos y las aguas del planeta.

Solo quedaba por estudiar un rincón de la Tierra, la Antártida, el vasto casquete polar casi tan grande como América del Sur, que prometía la revelación de muchos enigmas científicos y el descubrimiento de tantas cosas que debían yacer ocultas bajo el eterno manto de hielo y de nieve.

El Sexto Congreso de Geografía que se reunió en Londres en 1895 había resuelto que era imprescindible la exploración de la Antártida. Sus costas eran apenas conocidas, sus mares —hasta entonces solo visitados por foceros y cazadores de ballenas—, debían ser estudiados detenidamente con vistas a registrar sus corrientes, temperaturas, variaciones magnéticas, etc.

En ese mismo año de 1895 Carsten E. Borchgrevink, miembro de la expedición de Bull había tomado tierra en cabo Adare, en la Antártida, y recogido algunas muestras de rocas con líquenes y musgos. Según parece, esas simples señales de un mundo tan poco conocido bastaron para reactivar una corriente de estudios

Con un vestuario de emergencia, Sobral espera a bordo de la "Uruguay", anclada en el Río de la Plata, la hora de entrar en Buenos Aires



El "Antarctic" aguarda en el puerto de Buenos Aires el momento de embarcar a Sobral y a la expedición sueca y trasladarlos a su lejano destino en la isla Cerro Nevado

que había ido desvaneciéndose después de los viajes de los grandes fundadores de la exploración antártica, D'Urville, Ross, Weddell y otros marinos que hicieron el boceto inicial de una región que ahora reclamaba la más urgente atención de los estudiosos.

Es que, entre otras cosas, sobre la conciencia de muchos científicos estaba pesando un hecho muy llamativo por sus implicaciones.

En las islas Spitsbergen, en el Atlántico Norte, se habían encontrado restos de plantas fósiles de edad carbonífera que señalaban, más allá de toda duda, que las rocas de esa isla situada dentro del Círculo Polar Ártico había conocido tiempos bastante cálidos como para permitir el desarrollo de vegetales de clima tropical.

Pareció que se hubiera estado esperando las recomendaciones del Congreso de Geografía, pues inmediatamente comenzó el alistamiento de algunas expediciones polares. La primera en concretarse fue la expedición belga dirigida por Adrien de Gerlache, que se embarcó

en la "Belgica" y se dirigió a América del Sur para luego explorar la Península Antártica —en nuestro Sector Antártico—, donde dejó hasta el día de hoy el recuerdo de su viaje, materializado en diversos nombres de accidentes geográficos.

Esta expedición pionera de la "Belgica" además de fructificar en una extensa recopilación de datos científicos fue la primera que debió invernar en el continente antártico. Atrapado el barco por los hielos del mar de Bellingshausen se debió enfrentar una internada no prevista y una azarosa deriva que felizmente no terminó en tragedia gracias a que la nave pudo superar la trampa helada en la que se encontró sujeta durante más de dos meses.

El libro de Gerlache "Quinze mois dans l'Antarctique" constituye un vívido y fiel relato de lo que fue el inicio del estudio científico del Polo Sur.

El mismo tiempo que los belgas, otra expedición británica se dirigió al punto opuesto de la Antártida explorado por Gerlache, el mar de Ross. Allí el "Southern Cross", a las órdenes de Brochgre-vink, arribó a cabo Adare y desembarcó lista para invernar en tierra firme.

Los resultados de estos dos viajes lograron estimular a geógrafos y naturalistas. Un nuevo congreso geográfico celebrado en Berlín en 1899 recomendó intensificar las exploraciones y sugirió que tres expediciones debieran dirigirse al océano Antártico y encerrar al continente en un triángulo de observadores que estudiarían, sobre todo, las características magnéticas y meteorológicas del continente.

Los primeros en cumplir con estos requerimientos fueron los ingleses que con Robert F. Scott (expedición de 1901) estuvieron a punto de llegar al Polo Sur geográfico, este viaje duró dos años y se distingue por el cúmulo de observaciones cumplidas y porque fue el primer viaje antártico en que se



Sobre las aguas del Plata la "Uruguay" emprende el que habría de ser un histórico viaje que llamaría la atención de todo el mundo

encaró la realización de largas exploraciones terrestres.

Un mes después que los ingleses zarpó, en agosto de 1901, la expedición alemana a cargo del profesor Erich von Drygalski. A bordo del "Gauss" esta vez se estableció un observatorio magnético y meteorológico en las islas Kerguelen, se avistó tierra después en la longitud de 90° Este (Tierra de Guillermo II) y tras cumplir diversos trabajos de investigación los expedicionarios fueron cercados por el hielo y, como años antes le ocurrió a los belgas, tuvieron que cumplir una internada no prevista.

La tercera de las expediciones que se estimó necesaria debía ser al cuadrante sudamericano de la Antártida. Y esta parte de la gran aventura quedó a cargo de los suecos. Pueblo de viejos marinos, poseía una larga galería de exploradores, un gran desarrollo científico y una conciencia nacional que iba a posibilitar el viaje de Otto Nordenskjöld hasta la isla Cerro Nevado, en la Antártida Argentina. Así llegaríamos a tener nuestra más hermosa historia polar, veríamos reafirmar nuestros intereses antárticos y veríamos surgir de la oscuridad la figura del alférez



Los expedicionarios suecos en Cerro Nevado. En el centro, Nordenskjöld, y a su izquierda, el alférez Sobral

Sobral y de un viejo barco: la corbeta "Uruguay"...

Nordenskjöld es el apellido de tres figuras importantes de la ciencia y la exploración. Uno de ellos fue Nils Adolf, recordado por sus descubrimientos en las islas Spitsbergen y por haber navegado, en el norte de Asia, el renombrado paso del Nordeste. El segundo es Erland —hijo de Nils Adolf—, recordado por sus estudios antropológicos en América del Sur. Y el tercero es Otto Adolf —sobrino de Nils—, mineralogista y geólogo, profesor de la Universidad de Upsala que ya había efectuado algunos viajes, uno de ellos a Tierra del Fuego (1895). Hombre de acción, decidido y firme, recogió inmediatamente el reto surgido del Congreso de Geografía de 1899 y propuso organizar una expedición nacional sueca. La aceptación fue inmediata, comenzó la recaudación de fondos —en su mayor parte en fuentes privadas—, se planeó la compra de un barco apropiado, los equipos y la designación del perso-

nal científico. En cuanto a contar con un capitán capaz y con una tripulación hábil para la navegación polar no existían problemas en una nación de marinos sufridos, hechos en la caza de ballenas o de focas, pescadores de mares tormentosos y fríos.

En esos momentos comenzó a entretenerse esa serie de acontecimientos que unió tan inextricablemente a los argentinos y a los suecos en aquella expedición de los albores de nuestro siglo. Un hombre de la Armada Argentina, el teniente de navío Horacio Ballvé se dirigió a Nordenskjöld, en el mes de julio de 1901 solicitando que agregara a la expedición a un oficial de la Marina Argentina, pues nuestro país deseaba participar en una empresa de esa magnitud y que se cumpliría en un territorio sobre el cual siempre se sintió con derechos.

El teniente Horacio Ballvé en esa época se ocupaba de reunir el instrumental científico y de planear la construcción de un observatorio magnético en la isla

Año Nuevo, ubicada a unas pocas millas al norte de la isla de los Estados. Esta instalación reflejaba, por otra parte, la preocupación argentina por la investigación de los problemas australes y el deseo de colaborar con los programas de investigación surgidos de los congresos geográficos de Londres y de Berlín.

La Armada Argentina se proponía, concretamente, sumar las observaciones y estudios por realizarse en Año Nuevo a los resultados que se obtuvieran en las campañas polares con que se abría el siglo XX.

Esto justifica y explica la solicitud de Ballvé a Nordenskjöld para que incorporara a su tripulación a un hombre de nuestra Armada, un hombre que "representaría al gobierno argentino", según sus propias palabras.

Nordenskjöld aceptó el pedido pero lo condicionó a que ese enviado solamente embarcaría en el "Antarctic" pero no integraría la dotación que habría de permanecer en la Antártida, aunque luego las cosas tomaron un rumbo muy distinto.

Aquí debemos aclarar que Nordenskjöld se había destacado siempre por su amistad hacia la Argentina —ya la conocía después de su primer visita al sur de nuestro país—, y sostenía con frecuencia que la Argentina debía fomentar por todos los medios el estudio geográfico y el desarrollo de sus regiones más australes.

En Buenos Aires pronto se dispuso de una lista de interesados en viajar a la Antártida. Había cinco aspirantes, pero de entre ellos sobresalía por su interés casi apasionado un joven alférez que tenía 21 años. Se trataba de José María Sobral, quien desde la niñez acariciaba el sueño de la exploración y la aventura, según él mismo acostumbraba a decir.

José María Sobral nació en Gualeguaychú (Entre Ríos) el

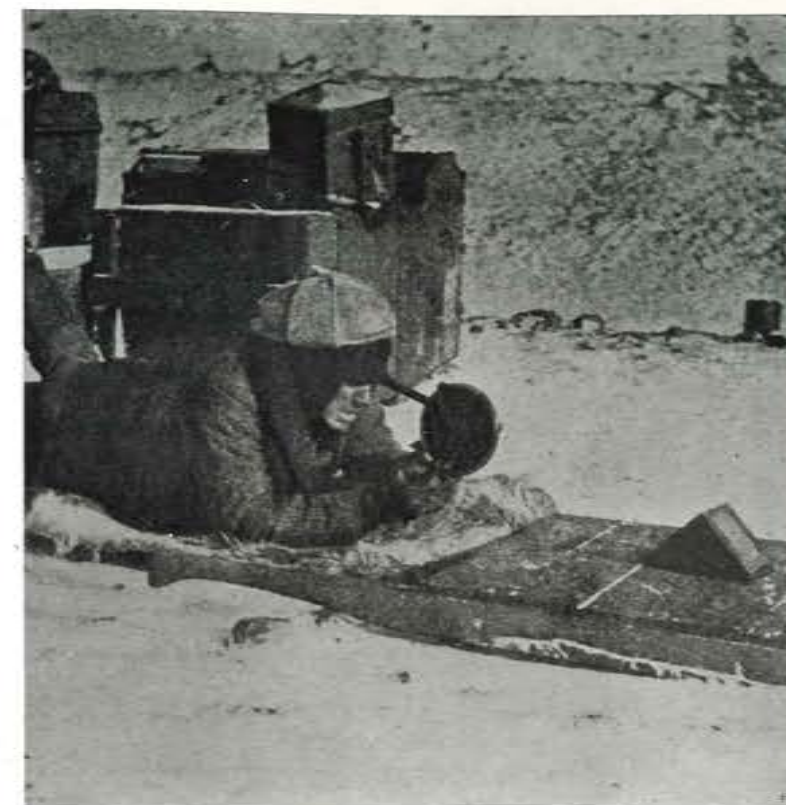
14 de abril de 1880, hijo de padres argentinos pero descendientes de vascos. Tuvo dos hermanas y cinco hermanos, estos últimos fueron profesionales, demostrando que en el seno de esa familia se aceptaba la necesidad del estudio como fuente de progreso y de cultura. José María eligió ser marino posiblemente porque, de acuerdo con sus propias revelaciones, en su infancia había leído mucho e identificaba sus anhelos de aventura con los barcos y el mar.

Por otro lado, en esa época la Marina de Guerra era una fuerza en pleno desarrollo, su escuadra se modernizaba y abría para el país un nuevo camino donde podían desembocar las inquietudes de muchos jóvenes.

Sobral se trasladó a Buenos Aires para continuar sus estudios secundarios en el Colegio Nacional Norte y en esa oportunidad decidió presentarse a los exámenes de ingreso en la Escuela Naval Militar, que ya era una institución exigente a pesar de su relativa juventud, pues apenas veinte años antes había sido fundada por Sarmiento.

A los 14 años, Sobral ingresó en la Escuela y conoció la vieja sede de esta institución en Palermo, en la casa que fue de Rosas, y que hasta ese momento había ocupado el Colegio Militar de la Nación.

Los años de escuela de Sobral no se distinguen por nada especial, llevó la vida normal de un cadete, según parece no fue un alumno que se destacara especialmente, hasta el momento de su graduación, en que se le otorgó su primer destino naval, el crucero acorazado "San Martín". Pocos meses permaneció en ese destino, pronto fue sorprendido por la noticia de que debía sumarse a los oficiales que zarparían en la flamante fragata "Presidente Sarmiento", que se alistaba para iniciar su primer viaje de instrucción alrededor del mundo.



Sobral efectúa observaciones astronómicas que le estaban asignadas en el plan de trabajos de la expedición científica sueca

An este viaje histórico el comandante de la "Sarmiento" fue el capitán de navío Onofre Betbeder, marino que poco después tuvo tanto que ver con el destino de Sobral.

El periplo de Sobral a bordo de la "Sarmiento" se continuó en una rápida sucesión de barcos, entre los cuales podemos recordar al "Patria", al aviso "Tehuelche" y al crucero "General Belgrano". En todos ellos cumplió aceleradamente su formación como oficial de marina, tenía apenas 21 años de edad y consolidaba rápidamente sus conocimientos profesionales y generales. El servicio —entre otras cosas—, lo había acercado a la navegación, la oceanografía, la meteorología y lo había hecho un diestro operador del instrumental astronómico.

A causa de una herida menor sufrida a bordo, Sobral estaba en Buenos Aires cuando, apenas dado de alta, recibió una nota firmada por el capitán de navío Onofre

Betbeder en que se le informaba que había sido elegido para acompañar a los expedicionarios suecos. "Comunico a usted que ha sido designado para formar parte de la expedición científica polar que dirige el doctor Nordenskjöld a bordo del buque "Antarctic" —comenzaba la nota de Betbeder— en la cual, además, se le informa que Sobral debía tomar parte en las "observaciones magnéticas, meteorológicas y oceanográficas que lleve a cabo dicha expedición".

Y finalizaba su mensaje el capitán de navío Betbeder: "El que suscribe piensa que la índole de esta importante comisión que confía a usted sabrá ser debidamente apreciada y que tratará por todos los medios de corresponder a la distinción de que ha sido objeto".

De esta manera el joven Sobral se encontró en medio de una expedición polar y de una larga aventura cuyas proyecciones no se podían sospechar...

En cuanto Otto Nordenskjöld llegó a Buenos Aires se entrevistó con el capitán Betbeder, que estaba a cargo de cuanto trámite requiriera la atención del gobierno argentino, y pronto se pasó a considerar la incorporación de Sobral. Había un punto en el cual las autoridades debían hacer hincapié: se deseaba que nuestro representante en el viaje no debía permanecer solamente a bordo, se aspiraba a que integrase el pequeño grupo de científicos que desembarcaría para permanecer un año en tierra. Esta variante significaba una responsabilidad para los suecos. El pequeño grupo estaba ya seleccionado cuidadosamente con personal probado en expediciones anteriores o con gente de demostrado espíritu de sacrificio.

Para los suecos, Sobral era una incógnita en ese aspecto, sin contar que tenía otra idiosincrasia nacional y que el idioma sería una barrera difícil de pasar.

Según parece, Nordenskjöld estuvo a punto de negarse, pero antes prefirió esperar y en vez de adelantar una negativa optó por conocer personalmente al que había sido elegido representante argentino en la expedición polar sueca.

El 17 de diciembre de 1901 Sobral se presentó en la cubierta del "Antarctic" y solicitó entrevistarse con Nordenskjöld. El encuentro fue decisivo, tal como lo relató años después el sabio sueco: "Me pareció tan sencillo, tan simpático, tan entusiasta y tan valiente que, dejando de lado todas mis vacilaciones, me decidí a admitirlo definitivamente y el mismo día quedé arreglada la cuestión".

En ese momento Sobral se enteró de que el barco sueco partiría tres días después y ese era todo el tiempo que le quedaba para proveerse de ropa de abrigo y para despedirse de su familia —en especial de su madre, a la cual la aventura en ciernes causaba grandes temores.



Oficiales de la "Uruguay" observan la modesta casa de madera en que durante dos años vivieron los expedicionarios acompañados por Sobral

El amanecer del 21 de diciembre de 1901 el "Antarctic" soltó amarras en la Dársena Sud del puerto de Buenos Aires, fue despedido por curiosos, algunos funcionarios de la legación sueca, amigos y parientes de Sobral.

La partida fue anunciada por la prensa de la época, que había dedicado también amplio espacio a las actividades de Nordenskjöld en Buenos Aires y a describir la expedición polar que se iniciaba, pero el eco popular no era equivalente, por supuesto, al resonante clamor que acogió a los expedicionarios cuando retornaron a Buenos Aires a bordo de la "Uruguay".

En dos años la expedición antártica sueca y los nombres de Sobral y de la gloriosa corbeta llevaron al primer plano de la atención pública el problema del Polo Sur (así se decía entonces al continente antártico) y se proclamaron nuevamente los viejos derechos argentinos sobre lo que hoy denominamos Sector Antártico Argentino.

El barco debía tocar la isla de Año Nuevo para regular el instrumental magnético según el equipo de que se disponía en el observatorio y luego seguir viaje directamente a la Antártida. La Navidad

se celebró en plena navegación y el "Antarctic" llevó en sus palos la bandera de Suecia y de la Argentina, además de la bandera de los Estados Unidos, esto último como homenaje a la presencia en la expedición del pintor Stokes, que se había sumado a la dotación del barco cuando éste llegó a Buenos Aires.

Figura poco recordada de esta expedición polar, podemos decir que Stokes registró hábilmente figuras, paisajes y momentos especiales de la larga estadía en Cerro Nevado y nos dejó imágenes y momentos especiales de la larga estadía en Cerro Nevado y nos dejó imágenes que completan la amplia colección fotográfica efectuada por Nordenskjöld.

Pero, en pleno viaje, hubo que dirigirse primero hacia las Malvinas. Los suecos traían perros groenlandeses para tirar de los trineos, pero el calor de los trópicos y el de la ciudad de Buenos Aires los habían afectado gravemente haciéndolos presa de diversas enfermedades. En ese momento tenían solo cuatro animales y se esperaba que en Puerto Stanley podrían reponer a los faltantes reemplazándolos con perros ovejeros de esas islas.



Foto reciente de la casa de Nordenskjöld en Cerro Nevado poco antes de iniciarse los trabajos de restauración a cargo de nuestro país

Pero Nordenskjöld ignoraba que así gestaba otro drama y otro de los serios problemas que debería enfrentar pronto. Los animales nunca congeniaron y los feroces perros de Groenlandia, que atacaban siempre en grupo, fueron matando a los perros de las Malvinas uno tras otro a lo largo de la internada en Cerro Nevado.

De las Malvinas —donde los viajeros recibieron un cálido agasajo— el buque se dirigió a la isla de Año Nuevo donde aguardaba el teniente de navío Ballvé al frente de las nuevas construcciones del observatorio, y sus excelentes equipos. Desafortunadamente el calibrado de instrumentos no pudo hacerse, y al partir solo se había efectuado la comparación de cronómetros, los invalorable relojes que posibilitan y dan certeza a toda observación astronómica o geográfica.

El 10 de enero de 1902 se avistó tierra. Estaban cerca de las Shetland del Sur y en el océano neblinoso flotaban los primeros témpanos anunciadores del mundo antártico. Más tarde contaría Sobral el indescriptible sentimiento que lo inundaba al darse cuenta de que sus sueños de explorador comenzaban a ser realidad.

En ese entonces era muy poco lo que se sabía de la Antártida, su interior era totalmente ignorado, nadie conocía las altas mesetas de hielo ni las cadenas de montañas, todas las exploraciones hechas en el siglo anterior solo habían determinado puntos en las costas, efectuado algunos someros mapas y anotado la dirección de los vientos predominantes o de las corrientes marinas. Nadie sabía cuán duro mundo era ese continente cubierto por el hielo, aislado por un océano tempestuoso y azotado por vientos de increíble violencia.

El "Antarctic" después de cruzar el archipiélago de las islas Shetland fondeó en una pequeña bahía de la isla Nelson, el primer punto de la Antártida que conoció Sobral, y después de permanecer unas pocas horas en el lugar zarpó rumbo al este navegando en las aguas del mar de la Flota (antes conocido como estrecho de Bransfield) que en ese momento se presentaban agitadas por una tormenta. A la altura de la isla Trinidad se navegó al SW para explorar la línea costera, en ese entonces aún se sospechaba la existencia de algún canal que dividiera en dos la península Antártica, tal como figuraba en la carto-

grafía de fines de siglo. En esas regiones un canal cubierto de hielo puede confundirse muy bien con tierra firme, tal como lo sospecharon otros exploradores. Recordemos que Adrián de Gerlache había demostrado pocos años antes que la península Antártica era una cadena continua que separaba por completo al mar de Weddell del mar de Bellingshausen.

El 15 de enero el barco retornó rumbo al norte y se internó en el estrecho que lleva su nombre para pasar al mar de Weddell, una región también escasamente conocida. Por ella solo habían navegado algunos balleneros que perseguían sus presas, uno de ellos fue el capitán Larsen que diez años antes a bordo del "Jason" había avistado esas costas e islas poniéndoles nombre y desembarcado en la isla

EL PAIS

La expedición Nordenskjöld

SALVADA POR LA URUGUAY

TRIUNFO DE NUESTRA MARINA

Río Gallegos, noviembre 22—9 p. m.
Ministro de marina.

Tengo la satisfacción de comunicarle que en este momento fondea en Santa Cruz la corbeta argentina Uruguay, habiendo encontrado en isla Seymour dos miembros expedición Antarctic, y en las tierras de Luis Felipe al doctor Nordenskjöld, alférez Sobral y demás tripulación del buque sueco, que trae a su bordo.

Saluda a V. E.

Jefe 21 LUSTRATO.

La noticia del rescate de la expedición halló extraordinario eco en los diarios y provocó una ola de entusiasmo en todo el país.

Seymour (ahora isla Vicecomodoro Marambio). En esta isla Larsen había recogido algunos moluscos fósiles y restos de madera petrificadas, hecho tan significativo para Nordenskjöld que desde el principio del viaje había elegido esa zona por considerarla muy prometedora desde el punto de vista científico.

A lo largo de los días siguientes el "Antarctic" deambuló por las aguas del golfo Erebus y Terror, visitó la isla Paulet, el cono volcánico que un año más tarde significaría la salvación de los marineros naufragos. Se intentó aproximarse a Marambio pero el hielo a la deriva era muy denso, por último los suecos pusieron pie en su objetivo, pero los abundantes fósiles prometidos por Larsen no fueron hallados —en realidad no habían revisado la localidad apropiada—, y se navegó de nuevo algo más al sur después de instalar un depósito de víveres destinado a los miembros de la Expedición Antártica Escocesa que al mando de Bruce recién comenzaba sus preparativos en Europa.

Después de un incómodo ir y venir del barco y ante el paso del tiempo, cada día los hielos y los temporales complicaban más la navegación, los suecos optaron por desembarcar en una pequeña isla cu-

bierta completamente por un glaciar, solo en un extremo se veía un terreno libre de hielo, pero parecía ser un punto protegido y en el cual abundaban los fósiles. Estaban en Cerro Nevado (Snow Hill) y durante la noche del 14 de febrero comenzó el descenso de los materiales y los equipos.

A las tres de la tarde en la playa pedregosa del lugar se alineaban bultos con víveres, combustible, maderas, lonas, dos botes, etc. La operación fue rápida, y en cuanto se hubo terminado el trabajo el "Antarctic" partió hacia el norte huyendo de los témpanos.

Los expedicionarios quedaron solos, sin la protección de la nave y sintieron entonces la sensación punzante de la soledad. Sin abrigo alguno frente al clima antártico se pusieron rápidamente a la tarea de montar la casilla de madera que sería su único refugio.

Primero se armó una pequeña caseta que estaba destinada a albergar los instrumentos magnéticos, allí pasarían la noche inicial de su internada. Incómodos y apretujados, pero entibiados por un calentador primus.

Jonassen, que era carpintero, dirigió el montaje de la casa

principal, los seis hombres de la expedición —incluido Sobral—, trabajaron intensamente en la instalación de la casa, con sus paredes dobles y techo de dos aguas, pero tan pequeña en realidad —seis por cuatro metros— que hoy día cuando alguien se acerca a visitar Cerro Nevado se extraña al contemplar una construcción tan pequeña en medio de esa imponente soledad, tan disminuida por el paisaje circundante.

Después de muchos problemas, hasta un violento temporal estuvo a punto de destruir la casa, los expedicionarios vieron que el día 21 el "Antarctic" se aproximaba a la costa. Larsen informó que no había logrado instalar los depósitos de víveres para los viajes que Nordenskjöld había proyectado efectuar hacia el sur de Cerro Nevado. De todos modos se terminó el desembarco del carbón para la estación de internada y el "Antarctic" se despidió una vez más, y esta era la última vez que habrían de verlo los invernantes.

A partir de ese momento los seis solitarios, curiosa expresión, se concentraron en sus aparatos, en cumplir sus planes de observaciones y se dieron a la tarea de transformar la pequeña casa de madera en un mundo tibio, en la única garantía que tenían de sobrevivencia en ese frío aislamiento en que pensaban permanecer durante un año.

El interior estaba dividido por un pasillo central sobre el cual se abrían cuatro compartimientos, tres dormitorios y una cocina muy pequeña. En la parte alta había un desván, que no solo aislaba el frío sino que era un depósito heterogéneo que les trajo muchos problemas. Alternativamente era invadido por el hielo y se descongelaba dejando fluir el líquido de los frascos reventados.

Por las maderas del cielo raso más de una vez goteó tinta, agua o productos químicos sobre las camas o las cabezas de los expe-

dicionarios. Porque, indudablemente, no fue cómodo vivir en Cerro Nevado, la casa no era como las viviendas actuales antárticas, que son fruto de una larga experiencia polar, en que todo ha sido ensayado racionalmente. La habitación, atiborrada de objetos, estuvo siempre invadida por el hollín y el humo de la cocina.

Aquella casa habría de ser una verdadera escuela práctica para el alférez Sobral. Tenía allí como jefe a Nordenskjöld, un científico joven aún —33 años—, pero capaz y experimentado. A su lado estaba Gosta Bodman, a cargo de magnetismo y meteorología, que tenía 26 años y había egresado de Upsala. Junto a ellos se destacaba Erik Ekelöf, también de 26 años, estudiante avanzado de medicina que se desempeñaría como médico y como biólogo. Estos tres eran amigos y juntos habían organizado la expedición; en la parte práctica del viaje se respaldaban en dos marinos veteranos, Ole Jonassen, de 28 años, conocedor del Ártico, y también en el más joven de todos ellos, el marinero Gustav Akerlund, de 19 años.

Sobral estaba allí, en medio de esa gente de otra raza, que hablaba un idioma difícil y tenía una idiosincrasia tan distinta a la latina. El joven egresado de la Escuela Naval, el oficial bisoño, debía superar una etapa muy importante de adaptación a ese ambiente. Poseedor indudable de una vocación polar y adherido a las preocupaciones políticas y científicas sobre la Antártida Sobral comenzaba así una de las grandes aventuras de Polo Sur.

Entre los suecos y Sobral se había comenzado por hablar en inglés pero pronto se hizo visible que en la pequeña comunidad era imprescindible dialogar en sueco, o sea que Sobral tenía que ponerse a la tarea de estudiar, oír cuidadosamente y tratar de ser uno más en ese pequeño grupo.

Pronto se estableció la rutina. El cumplimiento de los planes de trabajo establecidos en el Congreso Internacional de Geografía exigía un cuidadoso y monótono ritual de observaciones que se harían hora tras hora durante toda la internada. En su diario Sobral nos relata que, elegido para el registro de los magnetómetros y de los instrumentos meteorológicos, debía moverse a lo largo de las horas diurnas yendo de un aparato al otro sin tener nunca una tregua, y a veces se le sumaban las observaciones del sol y de otros astros cuando la visibilidad lo permitía. Solo quedaba libre de sus ocupaciones durante la noche, en que Nordenskjöld y Bodman se encargaban de continuar el trabajo.

Por supuesto, el jefe —en cuanto geólogo—, trabajó principalmente en la recolección de fósiles y el relevamiento geológico de esa zona mientras que Ekelöf —además de estar atento a la salud de sus compañeros—, se dio de lleno a la observación de bacterias, de los animales y de la escasa vida vegetal de la Antártida.

Akerlund era el cocinero, vale decir, era el eje poco valo-

rado de toda la actividad que se efectuaba en la pequeña casa de la expedición. Y Jonassen se encargaba del cuidado de los perros, además de ser el carpintero, zapatero y herrero.

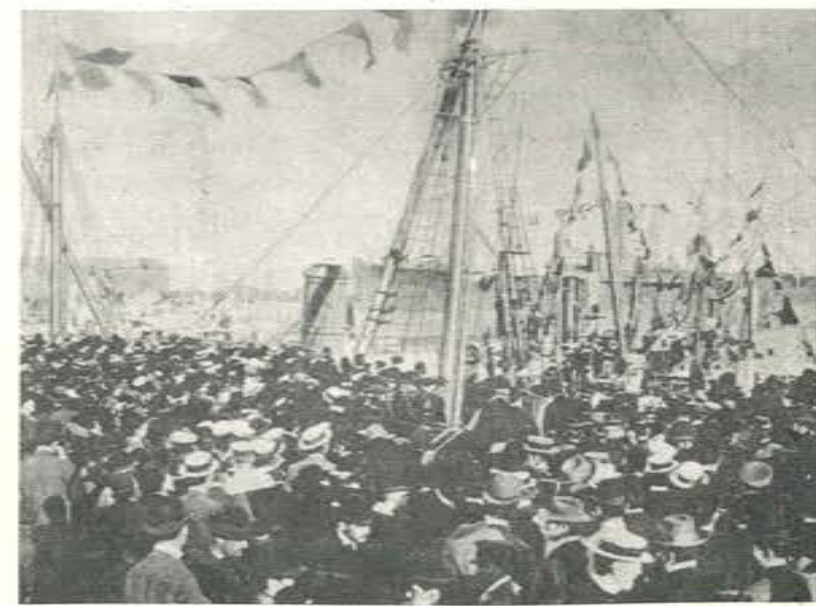
Desde sus modestos lugares en la organización del grupo tanto Akerlund como Jonassen hicieron mucho por la supervivencia en Cerro Nevado, sin mencionar su posterior actividad en cuanto viaje de exploración se realizara. A las nueve de la mañana todos se despertaban para el desayuno nórdico, arenque y café, y se trabajaba hasta las 14.30 cuando se servía el almuerzo, la comida principal del día a base de platos de carne —muy condimentada—, sopas con tocino, etc. Tras una simple merienda se cenaba a las 21 algún plato de fideos, picadillo de carne o buñuelos.

Sobral siempre extrañó ese régimen de comidas y más todavía le resultó extraño el generoso consumo de bebidas alcohólicas y de tabaco de sus compañeros. Sobral no fumaba y era abstemio, además.

Cuando llegó el invierno fue necesario tener prendido el



Casi desarbolada, pero empavesada, la "Uruguay" retorna al puerto de Buenos Aires recibida por una verdadera multitud



Importantes personalidades y simples ciudadanos se agruparon fervorosamente en el muelle al amarrar la corbeta.



El primer almuerzo con familiares y amigos después de dos años de permanencia y aislamiento total en la isla de Cerro Nevado

primus durante la noche, pues la temperatura bajaba tanto en el interior de la casa que el piso se cubría a veces de una dura capa de hielo. El hielo, el humo y el hollín contribuyeron a causar las principales dificultades de la internada. Por supuesto, no había mucho con qué distraerse, tenían algunos diarios viejos, unas pocas revistas y un viejo gramófono de cilindros en el cual escucharon las mismas piezas hasta que el aparato quedó inservible.

Pero la crudeza del invierno naciente, al congelar el mar que rodeaba a Cerro Nevado y uniéndolo con las islas cercanas posibilitó los primeros viajes exploratorios y Sobral fue invitado a las excursiones con trineos y, a veces, en bote cuando era necesario cruzar algún sector de mar abierto. Pero estos primeros paseos fueron improductivos. En su diario nos cuenta Sobral que, sin duda, no estaban tan bien equipados ni tenían la práctica necesaria para desplazarse por la Antártida. Las grietas, disimuladas y numerosas en ciertas zonas, eran un peligro demasiado evidente para desafiarlo, el hielo marino solía resquebrajarse inesperadamente y el trayecto más breve se hacía si no

perigoso por lo menos excesivamente largo y cansador.

En aquellos primeros viajes solo pudieron comprobar que Cerro Nevado era en realidad una isla independiente de la Ross, y Nordenskjöld debió postergar para más adelante los viajes que proyectaba internándose para explorar la costa de la Península al sur de Cerro Nevado y rodear más tarde la isla Ross, viajes en que después contó con el apoyo y el entusiasmo de Sobral.

Después de un breve paseo hasta la isla Vicecomodoro Marambio (isla Seymour) en donde Nordenskjöld pudo comprobar la abundancia de fósiles llegó el día en que los suecos festejan la Primavera del Hemisferio Norte y a esa fiesta antártica la sucedió más tarde la celebración del 25 de Mayo. Los suecos, que en sus contactos con la Argentina demostraron profundo respeto por nuestras tradiciones patrias organizaron un sencillo acto de homenaje al país con el cual se sentían en deuda y recordar el agasajo a Sobral y a la Argentina en aquella casa de Cerro Nevado, pasados más de ochenta años, provoca todavía hoy una

sensación especial.

Nordenskjöld escribió en el diario de la expedición: "Domingo 25 de Mayo. Hoy es el día de la fiesta nacional argentina y lo celebramos con una comida extraordinaria. Hubiera yo de buena gana brindado con Sobral si éste no hubiera sido tan abstinentemente en materia de bebidas".

Llegó junio y trajo las temperaturas extremas (a veces de treinta grados bajo cero). Los temporales de nieve y vientos huracanados se sucedían uno tras otro. El diario trayecto entre la casa habitación y la casilla de instrumentos —distante un centenar de metros—, se hacía una aventura peligrosa.

Cada vez fue más frecuente el confinamiento voluntario y llegó el momento en que los hombres se refugiaban en los recuerdos de la patria y de la familia. También llegó para Sobral el momento en que debió intensificar su estudio del sueco, practicado sobre algunos libros en ese idioma y unos pocos diarios y revistas, pero sobre todo contaba con el apoyo personal de Bodman y de Nordenskjöld para aprender esa lengua tan difícil.

No lo sabemos con certeza, pero en esos días de soledad de la primera internada, sintiendo tan de cerca la influencia de personas como ese grupo de científicos, debe haber sentido Sobral el anhelo de hacerse un naturalista, un hombre de ciencia. Era joven —tenía recién 21 años—, su paso por la Escuela Naval le había dado una buena base cultural y tal vez se sintiera listo para profundizar sus conocimientos científicos.

En el mes de agosto —las temperaturas oscilaban en los veinte grados bajo cero—, el mar estaba sólidamente congelado y se podía viajar con cierta seguridad en los trineos. Nordenskjöld dio la orden de preparar una expedición en la cual llevaría consigo a Sobral y a Jonassen para recorrer la costa muy

al sur de Cerro Nevado. Se proponía trazar el mapa de una región apenas observada desde el "Jason" en el viaje anterior del capitán Larsen. El reconocimiento de esa costa, —actualmente denominada costa de Nordenskjöld— fue el trabajo geográfico más importante que realizó la expedición sueca.

La partida fue demorada por el mal tiempo hasta fines de setiembre. Con dos trineos y cinco perros, los tres hombres se lanzaron a la aventura. Fuera de la casa de Cerro Nevado quedaban a merced de la soledad antártica, sometidos al peligro de los crueles temporales repentinos, de la niebla desorientadora... Después de pasar a lo largo de la isla Ross descendieron hacia el sur marchando sobre la barrera de hielos de Larsen —en ese entonces aún sin nombre— y teniendo siempre a la vista las altas montañas alineadas de la península Antártica alcanzaron sucesivamente las islas Christensen y Robertson para dirigirse hasta la península Jason, donde la alta montaña que ocupa su centro marcaría el extremo sur del viaje. Allí, a los 66 grados de latitud Sur el terreno agrietado y los paredones perpendiculares de roca no les dieron opción. Debían regresar tras superar algunas tormentas de intensidad excepcional y de sufrir varios accidentes que pudieron ser fatales como el principio de congelamiento sufrido por Sobral en un pie.

El 4 de noviembre, a eso de las dos de la mañana, arribaron a Cerro Nevado. Retornaron flacos y extenuados por el largo esfuerzo. Estaban sobre el fin del invierno. Habían efectuado los trabajos científicos previstos y se consideraban listos para el regreso. Poco tiempo más y el mar se abriría para permitir el regreso del "Antarctic".

Por fin llegó Navidad y la fiesta de Año Nuevo. Hacía mucho frío y el mar alrededor de Cerro Nevado continuaba congelado. Celebraron las fiestas muy modestamen-



Sobral firma una postal alusiva a su expedición polar cediendo a una costumbre muy difundida en ese entonces

te y temiendo que algo le hubiera ocurrido al "Antarctic". Ya se consideraba la posibilidad de una nueva internada, y en condiciones muy precarias.

AÑO 1903: LA INVERNADA FORZOSA

Esta imprevista prolongación de la estada en la estación de Cerro Nevado tenía, de entrada, un solo rasgo positivo, la continuidad de las observaciones magnéticas y meteorológicas que así tendrían un nuevo valor. Se planeó y se ejecutó un programa de sondeos del fondo del mar y registro de temperaturas del agua pero el mayor esfuerzo se dirigió a la obtención de víveres.

Antes de que el invierno llegara y se produjera la consiguiente migración de todos los animales había que cazar pingüinos y focas en el mayor número posible.

Los pingüinos proveían una carne aceptable y de las focas habían aprendido que su única utilidad estaba en el cuero y en la grasa, que durante el invierno serviría como combustible para en-

tibiar la vivienda. El carbón era escaso y el poco que se tenía de que disponer sería reservado para efectuar algún viaje en trineo.

Nordenskjöld, que según relató Sobral, se distinguía por la claridad mental y la serenidad de ánimo, pensaba viajar alrededor de la isla Ross que entonces se conocía solamente como monte Haddington por la elevada montaña nevada de ese nombre, recorrer los estrechos congelados que la separan de la península y viajar luego sobre el hielo para dejar un mensaje en la isla Paulet...

En su mensaje Nordenskjöld solicitaba auxilio, un bote grande en el cual poder salir de Cerro Nevado y un refuerzo de víveres. Ignoraba que la gente del "Antarctic", precisamente en esos mismos momentos, sobrevivía en Paulet tras el naufragio del viejo barco que se había hundido a cien kilómetros de la estación invernal.

Después de enero volvieron los temporales que imponían el encierro obligado en la casa y tornaban muy improbable la posibilidad de viajar. El 14 de abril Sobral volvió a cumplir años en la Antártida; el 25 de Mayo lo halló otra vez solitario, lejos de los suyos y

En su cuarto de trabajo, ya en los últimos años de su vida, Sobral siguió rodeado del ambiente de libros y estudios que le era habitual



pensando: "Dios quiera que lo festejen en paz y felicidad".

Hacia la mitad del invierno las provisiones acumuladas mostraron que eran insuficientes, se había acabado el azúcar y el café. Las ropas comenzaban a romperse y, entre otros muchos problemas, Sobral debió fabricarse nuevo calzado con pieles de foca.

En estos días el diario de Sobral nos transmite el estado de nerviosismo, la tensión que padecían los seis habitantes de la pequeña casa de madera. A los males del aislamiento se había ido sumando lentamente el temor por el futuro. Aquella Antártida de entonces, sin comunicación radial, presionando a los hombres con su frío y soledad, debía parecerse mucho a la muerte, tal como lo dijo el mismo Sobral.

El 29 de setiembre de 1903 Nordenskjöld partió junto con Jonassen y llevando un solo

trineo para cumplir lo que él denominó más tarde el periplo de la isla James Ross. Tras una partida frustrada, se lanzaron a un viaje que resultó lleno de problemas. Detenidos por fuertes temporales de viento y nieve, debieron acampar durante más días de lo previsto, y el jefe de la expedición sufrió el congelamiento de una mano, trance que felizmente pudo superar en el terreno mismo.

El 12 de octubre, Día de la Raza, casi completado el viaje de circunvalación y demostrado que efectivamente habían rodeado una isla separada de la península por el estrecho o canal del Príncipe Gustavo, los dos solitarios exploradores tuvieron el más insólito encuentro en medio de los hielos.

Cuando pasaban a lo largo de la isla del Diablo (así llamada luego por Nordenskjöld en razón de su aspecto lóbrego) que está sobre la costa norte de la isla Vega,

avistaron a lo lejos tres figuras en movimiento.

A la distancia era imposible distinguirlos, podrían ser pingüinos distorsionados por el espejismo. Jonassen, llegó a sentirse tan sorprendido, que creyó podrían ser desconocidos habitantes salvajes de esas regiones. Mientras se aproximaban a la carrera pudieron ver mejor a los tres hombres, estaban sucios de hollín, con largas barbas y cabellos, con un aspecto sumamente lamentable. El reconocimiento llegó solo después de cambiar en sueco los primeros saludos, se trataba de Andersson, Duse y Grunden, tres hombres del "Antarctic" que habrían sufrido su propia aventura y trataban de llegar por tierra hasta la estación de Cerro Nevado.

Cuatro días después arribaron a la casa. Traían noticias del mundo y la terrible certeza de que los expedicionarios estaban aislados

y corriendo un gran peligro.

Los recién llegados habían desembarcado del "Antarctic" —que no podía aproximarse a la estación de invierno a causa de los hielos—, con la intención de llegar por tierra hasta Cerro Nevado. Descendieron en bahía Esperanza intentando viajar hacia el sur, pero el tiempo los obligó a invernar en la costa del estrecho Antarctic —tal como se llama ahora— donde pasaron un invierno muy duro en el interior de una choza de piedras que ellos mismos levantaron, carentes de víveres y útiles.

Mientras tanto, el barco, en otro de sus intentos de llegar hasta la gente de Nordenskjöld, había naufragado y sus tripulantes penosamente pudieron llegar hasta la isla Paulet.

Así la expedición de los suecos vivió sucesivos dramas y parecía convertirse en una tragedia.

Mientras en el resto del mundo la inquietud por la suerte de los exploradores crecía sin pausas. Los suecos estaban alistando un barco de rescate y en la Argentina se ordenó preparar la corbeta "Uruguay" para adaptarla a la navegación polar.

El repaso total de la nave llevó varios meses de trabajo en el Arsenal Naval Buenos Aires e incluyó el refuerzo del casco, la instalación de una máquina de vapor más potente y el aumento de su capacidad de carga. Se designó comandante al teniente de navío Julián Irizar, que en ese entonces era agregado naval en Londres. Antes de regresar, Irizar debía informarse en ese país sobre todo detalle útil para cumplir su misión, algo enteramente nuevo para la Marina Argentina en esa época.

La "Uruguay" partió hacia el sur y pudo navegar con facilidad hasta la misma Antártida, ya en proximidad de las Shetland los hielos comenzaron a trabar el movimiento del buque que solo después de varios días de navegar esquivan-

do témpanos o esperando que se dissipara la niebla pudo internarse en el golfo Erebus y Terror para ponerse a la vista de las islas Marambio y Cerro Nevado.

Algunos hombres de la "Uruguay" desembarcaron en Marambio para encontrar una señal del paso de Sobral por ese lugar, y era tan reciente que en la nieve se advertían todavía las huellas de sus pasos. Sostenido por algunas piedras sobre la playa se erguía un viejo bichero puesto allí por el capitán Larsen en su primer viaje. En una tabla se leía: "Jason, 1899", y el agregado de una inscripción posterior: "Sobral, Anderson, octubre 1903", y estaban en el día 7 de noviembre.

Primera hora del día 9 de noviembre de 1903 el alférez Sobral volvió a ver la silueta de su conocido barco, anclado cerca de la costa. "Cuántos recuerdos se agolparon en mi mente —escribió—. Recuerdos de la vida de cadete en viaje de instrucción"... Pero ahora ya no era un cadete, ni un marino nuevo, era un hombre hecho en la dura escuela antártica, un explorador, había crecido como profesional y como persona. Inclusive sus horizontes intelectuales se habían modificado.

La convivencia con hombres como Nordenskjöld deja su huella. Sobral ya sabía hablar cómodamente en sueco y quería ser también un científico, quería estudiar en Europa sin dejar de pertenecer a la Marina y, sin saberlo, se encaminaba directamente a un conflicto que tal vez fue el más grande de su vida.

REGRESO A BUENOS AIRES

El 2 de diciembre de 1903 la "Uruguay" entró en el puerto de Buenos Aires en medio del entusiasmo popular. Su regreso con los expedicionarios rescata-

dos originó que a lo largo del mes no se hablara en la ciudad de otra cosa. El tema antártico dominó los diarios y las conversaciones cotidianas. Nordenskjöld y Sobral intercaban diariamente los actos oficiales con conferencias sobre las experiencias antárticas recientemente vividas. Sobral —personalidad muy retraída, de pocas palabras y sin efusividades—, sorprendió a cuantos lo conocían al dictar con fluidez una extensa conferencia sobre el viaje, sobre la estada en Cerro Nevado y por adelantarse a considerar la problemática de nuestra soberanía sobre esas regiones.

Respecto de esto afirma su biógrafo, el contraalmirante Laurio Destéfani: "Como nadie Sobral tenía clara conciencia de lo necesario que era continuar interviniendo activa y permanentemente en la Antártida Argentina".

Este historiador continúa más adelante: "Y es que a su vuelta de la Antártida, Sobral no era un alférez de navío común; era un hombre que había corrido una pesada pero al mismo tiempo hermosa aventura y que en esos momentos discurría que aún tenía mucho que aprender para continuar su obra y que debía hacerlo pronto".

Creyendo que podría unir su carrera de marino con una formación científica, Sobral se dirigió a sus superiores solicitando permiso para estudiar en la Universidad de Upsala —donde Nordenskjöld y Bodman eran profesores—. Esperaba que se le concediera una licencia de cinco años, lapso que estimaba suficiente para graduarse. Pero, en ese momento ninguna marina del mundo contaba con científicos en sus filas, no había nacido la tecnificación común en nuestros días y la solicitud de Sobral fue rechazada.

Entonces nuestro alférez, que además vio denegado su pedido de pase a disponibilidad, se vio impelido a renunciar a la Armada. La baja le fue comunicada en diciembre de 1904, un año después de regresar de la Antártida.

SOBRAL EN SUECIA

En agosto de 1905 Sobral se embarcó en el carguero sueco "Drottning Sophia" alejándose del país en medio de la mayor reserva. Había hecho una elección difícil pero no se arredaba ante las dificultades que podría encontrar en un medio tan extraño para él como podía ser el ambiente de una universidad sueca.

Tal vez lo único que podría preocuparle sería el sostén económico necesario para sus estudios. Tenía algunos ahorros pero principalmente contaba con la ayuda de su familia, de situación más o menos acomodada. Pero Sobral cuando llegó a Suecia no era un sudamericano desconocido. Había recibido una medalla del rey y tenía amigos verdaderos, como la gente con la cual vivió en Cerro Nevado y —por gestión de su otro amigo Gunnar Andersson—, era miembro de la Sociedad Sueca de Antropología.

Mientras transcurría un breve período de adaptación, Sobral se inscribió en la Facultad de Filosofía de la Universidad de Upsala, la célebre ciudad académica de Suecia donde se movían figuras destacadas de las matemáticas, las humanidades y las ciencias naturales. Las colecciones zoológicas, el antiguo jardín botánico fundado por Linneo y el observatorio astronómico de la universidad gozaban de gran nombradía en toda Europa.

Es notable que Sobral se sintiera tan rápidamente cómodo en Suecia. A poco de llegar conoció a una joven, Elna W. Klingstrom, con la cual contrajo matrimonio al año de llegar a Europa. Habría de ser un buen matrimonio que tuvo nueve hijos y duró toda la vida.



Sobral, con sus padres en el patio de la casa paterna

En medio de esas circunstancias nuevas el alférez Sobral pudo, sin embargo, consagrarse a los estudios, la geología y la mineralogía en especial le atraían y se iba acomodando —en cierto modo—, al estilo profesional del científico europeo de esos tiempos, cuando el hombre de acción y el explorador se combinaban tan eficazmente con el estudioso de los laboratorios.

En enero de 1908 presentó sus trabajos finales como Philosophie Kandidat, pasando con éxito todos los obstáculos y quedándole libre el camino para la etapa más ardua de sus estudios, la obtención de la licenciatura. Se sentía sumamente estimulado en su trabajo, cuando en diciembre de 1908 se lo distingue de modo muy especial al nombrárselo miembro de la Sociedad Sueca de Geología.

En 1910 realiza su primer trabajo científico de importancia, después de estudiar la región del golfo de Botnia publica un trabajo sobre la geología del macizo de Nordringa, que se editó en sueco y en una separata en idioma inglés.

Ya en 1913, Sobral —que tenía entonces tres hijos nacidos en Suecia—, ostentaba el título de li-

cenciado y proseguía intensamente sus estudios para doctorarse. Siempre se mantenía en estrecho contacto con Nordenskjöld quien lo alentaba ante la proximidad del fin de los estudios, pues Nordenskjöld había viajado a Inglaterra para preparar una expedición antártica sueco-británica en la cual habría un lugar para Sobral, pero la inminencia de la Primera Guerra Mundial hizo fracasar todos los preparativos.

A fines de 1913 Sobral logró que se aprobara su tesis doctoral sintiéndose otra vez en una encrucijada. Después de nueve años de haber renunciado a su carrera en la Armada, ahora tenía que tomar otra decisión de importancia personal. Permanecer en Suecia, en medio de sus nuevos amigos, en el país que lo acogió con tanta generosidad y donde vivía feliz con su esposa y sus hijos. Trasladarse al Canadá, donde se le ofrecía un puesto como geólogo o retornar a su patria...

En la Argentina tenía menos posibilidades materiales de desarrollar su talento, y menores posibilidades económicas.

Sin embargo, regresó a Buenos Aires contando con su excelente formación científica, con la voluntad y el ideal que lo llevaron antes a la Antártida, y con el afán de seguir leal a su país.

Se estaba en 1914, en vísperas de la Gran Guerra. La Argentina crecía y se desarrollaba para transformarse en una nación moderna, todo el mundo la veía como una promesa... Por aquella época la investigación geológica y la minería no se hallaban en sus inicios sino que gran parte de la investigación estaba a cargo de científicos extranjeros, algunos de notable reputación, y Sobral se incorporó al grupo de los primeros científicos que necesitaba una Argentina ávida de personal capacitado para estudiar y aplicar la riqueza de su suelo. Era el primer argentino con título de doctor en geología en el total sentido académico.

SOBRAL EN BUENOS AIRES

Nombrado para un cargo relativamente menor —geólogo de tercera— el ex alférez Sobral ingresó en la Dirección de Minas, Geología e Hidrología, repartición que se ocupaba de la exploración minera y del censo de recursos mineros, inclusive de los yacimientos petrolíferos, pues YPF aún no había sido fundada. En cumplimiento de sus funciones Sobral viajó frecuentemente por el interior, colaborando con sus trabajos de campaña en la prospección hidrológica, minera y en la confección del Mapa Geológico de la República, cuyo levantamiento dispuso una ley del año 1910. Sus excursiones de estudio lo llevaron desde Misiones —en donde conoció a Horacio Quiroga y se estableció una amistad que duró hasta la muerte del escritor—, hasta la árida cordillera de La Rioja y Mendoza...

Entre los años 1915 y 1922 Sobral dio a conocer diversos trabajos científicos y, al llegar al gobierno el doctor Torcuato de Alvear fue nombrado director general.

Mientras tanto, vivió otras realidades de su tiempo, relató la dramática expedición de Shackleton como podía hacerlo otro antártico, observó de cerca el desarrollo de nuestros problemas limítrofes con Chile y fue partidario de la delimitación de la frontera según la línea de las altas cumbres, dejando de lado la línea divisoria de las aguas. En este punto señaló su propias observaciones sobre la irregularidad de los ríos en la cordillera patagónica.

Respecto de este tema debemos recordar su excelente disertación en el Instituto Popular de Conferencias (Diario "La Prensa"), una

conferencia en la que señaló también la significación hidroeléctrica de los cursos de agua en un país que carecía de carbón en abundancia y de buena calidad y en el cual el petróleo tampoco prometía ser la panacea energética del país.

Además, en 1920 había estado otra vez en nuestro país el doctor Otto Nordenskjöld que regresaba para estudiar los glaciares continentales de la Patagonia.



Medalla recordatoria obsequiada a Sobral por su ciudad natal de Gualeguaychú

En esta oportunidad Sobral —competrado de la labor docente del sabio sueco— tradujo para su publicación en la Universidad de Córdoba una breve obra sobre el estudio y la enseñanza de la geografía. Nordenskjöld y Sobral siempre habían lamentado la poca o ninguna importancia que se daba a la geografía en nuestro país. Ambos consideraban desde mucho tiempo atrás que los argentinos debíamos explorar y conocer nuestro país como una realidad económica y física y no simplemente como una

acumulación de nombres...

Recién en el año 1930 Sobral recibió el premio más importante en homenaje a su participación en la expedición antártica sueca: la Hispanic Society of America le concedió la medalla David Livingstone, que otorgaba a los grandes exploradores.

Pero ese año, en cambio, le deparó una sorpresa, a poco de recibir la medalla se produjo la revolución del año 30, las nuevas autoridades se dieron al trabajo de revisar a fondo la administración pública, se señalaron irregularidades y fueron sumariados numerosos funcionarios. Fue así que Sobral se encontró envuelto en un proceso administrativo del cual resultó absuelto sin que quedara afectado su buen nombre, pero este sumario marcó el fin de sus funciones al frente de la Dirección de Minas. El entonces coronel Agustín P. Justo lo nombró cónsul en Noruega, cargo que Sobral desempeñó apenas un año, pues en julio de 1932 ingresó en la flamante empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales, otra entidad en la cual podía volcar sus afanes.

El contraalmirante Distéfani cuenta en su obra que en una ocasión Sobral se refirió a la Antártida causando sensación entre sus compañeros. Nadie sabía de aquella expedición de treinta años antes y menos aún que Sobral había estado con Nordenskjöld en Cerro Nevado...

En 1935 Sobral se jubiló con el escaso beneficio que reciben todos los jubilados. Como muchos otros debió dedicarse a efectuar trabajos aislados, a solucionar problemas en los campos heredados de sus padres, sobre los cuales existían diversos pleitos sucesorios y otros problemas.

Retirado del quehacer oficial, raras veces trató temas antárticos, nunca buscó la atención pública sobre sus antecedentes de explorador, tal como fue la sencilla norma que observó toda la vida.

En 1943 se recordó un aniversario de la "Uruguay", que cuarenta años antes había efectuado su glorioso rescate, los pocos sobrevivientes de aquella tripulación que salvó a la expedición sueca fueron honrados y designados Exploradores al Desierto, pero nadie recordó a Sobral especialmente.

Aquella euforia popular del Buenos Aires de principios de siglo, el recuerdo de un joven audaz y talentoso había pasado para siempre.

De ahí en más el silencio continuaría espesándose alrededor de Sobral. Cuando era el momento, no hubo honores para él, condecoraciones, un ascenso en el escalafón. En estos últimos años Sobral tuvo apenas un lugar en los diarios. "Crítica" le ofreció sus páginas para una serie de cuatro artículos sobre la soberanía argentina en los territorios antárticos y algo más tarde —en 1941— sobre los siempre presentes problemas de límites con Chile.

El 1° de diciembre de 1943, a cuarenta años del regreso de la "Uruguay", habla en el Teatro Nacional de la Comedia sobre sus recuerdos y mientras crecía la actividad antártica de la Argentina, se planeaba la ocupación del Sector Antártico y se gestaba la fundación de una red de bases, Sobral pasaba gradualmente al olvido de sus conciudadanos a pesar de que fue el primer argentino que inverna en la Antártida y el primero que se dedicó a impulsar constantemente la actividad en ese continente y su ocupación efectiva.

Sobral nunca pudo volver a la Antártida, escenario de su hazaña de los años juveniles, y debió desearlo, pues sabemos que en 1948 intentó regresar a Cerro Nevado.

Ya cercano el final de sus días —había cumplido 80 años— recibió en la Escuela Naval un sencillo homenaje: fue invitado a viajar otra vez en la "Uruguay"



Una plaza de Buenos Aires lleva su nombre en avenida Las Heras y Scalabrini Ortiz

que sería remolcada desde la Escuela hasta el puerto de La Plata.

Al término del breve viaje se entregó a Sobral una medalla de oro recordativa y sintió la emoción de ver una corbeta rediviva pues poco antes había sido remozada y, transformada en buque histórico, lucía como en sus mejores tiempos. Sobral falleció el 14 de abril de 1961 mientras celebraba su cumpleaños.

No se dispusieron honras oficiales ni se presentaron funcionarios en las modestas exequias. Pero, curiosamente, todos los diarios de Buenos Aires y algunos del interior publicaron extensas y elogiosas notas necrológicas que debieron sorprender a muchos argentinos

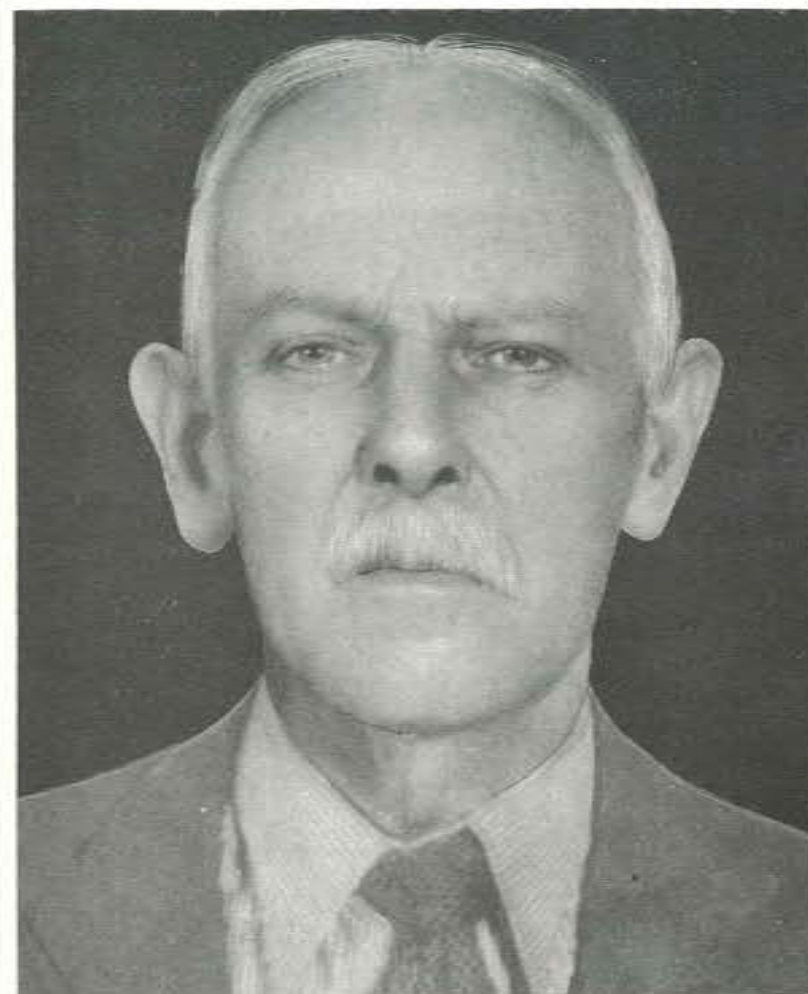
pues se les hablaba con riqueza de datos y de adjetivos de un gran hombre y de una gran expedición antártica de la cual casi nadie tenía memoria.

Pero hoy nos hemos redimido del olvido y de la indiferencia anterior. Actúa una comisión permanente de homenaje a Sobral, su nombre lo ostentan escuelas y algún paseo público. El Ejército Argentino —activo ocupante de la Antártida— fundó en un remoto lugar de la barrera de hielo de Filchner la Estación Científica Alférez de Navío Sobral adhiriéndose al recuerdo de alguien que desde su juventud, al lado de Nordenskjöld, y hasta su madurez de científico no había perdido la honestidad de sus ideales. □

R. C. MOSSMAN

PRIMER JEFE CIENTIFICO
EN LAS ISLAS
ORCADAS DEL SUR

por JOSE BASBOUS



Destacamento Naval Orcadas, en el istmo de la isla Laurie

Roberto Cockburn Mossman

Roberto Cockburn MOSMAN, nació el 7 de noviembre de 1870 en Edimburgo (Escocia).

Educado en la Royal High School, ingresó posteriormente en el negocio de su padre, actividad para la cual no tenía inclinación ni aptitud.

Se ha dicho de él que "cuando era niño, cada penique que podía conseguir lo gastaba en el equipamiento de una estación meteorológica de segundo orden en el jardín de su casa, manteniendo allí registros continuos desde 1886 hasta 1900."

Uno de sus primeros trabajos

consistió en un laborioso estudio del clima de Edimburgo, su ciudad natal, al que siguió un tratamiento más profundo del clima de Londres.

Frecuentemente concurría al Observatorio Ben Nevis, desempeñándose en muchas oportunidades como super-intendente temporario, y entre otros trabajos realizó una serie de observaciones comparativas en una choza instalada en lo alto de Glen Nevis, donde vivió solo durante un año entre 1901 y 1902.

Fue elegido "fellow" (miembro) de la Royal Society of Edinburgh (Real Sociedad de Edimburgo) no

bien alcanzó la mayoría de edad.

Se unió a la Expedición Antártica Escocesa dirigida por el Dr. William S. Bruce en 1902, tomando bajo su responsabilidad las tareas meteorológicas y oceanográficas realizadas durante el primer viaje al mar de Weddell, embarcado en el "Scotia".

Mientras inverna en 1903 en la isla Laurie, Orcadas del Sur, Mossman estableció un observatorio meteorológico y magnético en tierra y, para no interrumpir las observaciones, permaneció allí un segundo año consecutivo en 1904, esta

vez como Jefe de la Primera Comisión Argentina en Orcadas del Sur. De este modo, Mossman se incorpora al plantel de técnicos (Ayudante Computador) como empleado a sueldo de la Oficina Meteorológica Argentina, dependiente del Ministerio de Agricultura de aquel entonces, figurando en su foja de servicios desde el 1° de febrero de 1904 hasta el 30 de junio de 1905. Una vez finalizados sus trabajos en Orcadas y llegado a Buenos Aires, al poco tiempo viaja al hemisferio norte, realizando navegaciones breves en balleneros a Spitsbergen y a los mares de Groenlandia.

Entre viaje y viaje, intervino como co-autor (con dos de sus colegas integrantes de la expedición del Dr. Bruce) del libro "El viaje del Scotia". De regreso a Buenos Aires, Mossman se reincorporó a la Oficina Meteorológica Argentina desde el 1° de octubre de 1907 hasta el 31 de octubre de 1913 como Calculista Redactor, tareas que suspende para viajar a Gran Bretaña, donde permaneció hasta después de finalizada la Primera Guerra Mundial.

Nuevamente en la República Argentina —y ya definitivamente— a partir del 1° de setiembre de 1921 y hasta el 30 de agosto de 1938, fecha en que, próximo a cumplir 68 años de edad, obtiene los beneficios jubilatorios, se desempeña en la Oficina Meteorológica del Ministerio de Agricultura, habiendo alcanzado los cargos de Jefe de la Sección Climatología y de Director Interino, todo ello merced a su dedicación, capacidad y esfuerzo. Mossman realizó un estudio profundo del clima de los continentes australes y su relación con las regiones antárticas, una de las tareas de un entusiasta de toda la vida, lo que produjo naturalmente una avalancha de trabajos y memorias que superan el centenar.

Por sus trabajos antárticos Mossman recibió en 1918 el premio Keith, otorgado por la Real Sociedad de Edimburgo; también fue honrado con la Medalla de Oro de



Lacar —hoy, José Luis Cantilo— N° 4332, Villa Devoto, en la Capital Federal. Roberto C. Mossman, que no tuvo descendencia, vivió aquí hasta su muerte acompañado por su esposa Sarah Weddell Limont, con quien había contraído matrimonio en Edimburgo, Escocia, el 21 de setiembre de 1907



El observatorio de Orcadas durante el verano, en 1904



Efectuando observaciones preliminares en el lugar donde se instalará el futuro observatorio en el istmo de la isla Laurie, Orcadas del Sur. En segundo plano, el buque Scotia inmovilizado por el hielo marino en la bahía sur delante de la roca Ailsa Craig. 30 de marzo de 1903. (Geomagnetismo)



Magnetómetro instalado por Mossman en la casilla del observatorio "Copeland" en abril de 1903. Isla Laurie, Orcadas del Sur



Casilla del observatorio "Copeland" para observaciones geomagnéticas instalada por Mossman en la isla Laurie, Orcadas del Sur, en el año 1903



Instrumental meteorológico para los registros y las observaciones en superficie instalados por Mossman en el istmo de la isla Laurie, Orcadas del Sur. 1904

la Real Sociedad Geográfica Escocesa.

Pese a no haber recibido una preparación académica formal, Mossman encontró el sendero de la expresión plena a través de su instituto científico.

No se preocupó por las teorías meteorológicas, pero no había quien lo superara en el trabajo consciente; además, era incansable en el acopio y la presentación ordenada de los sucesos meteorológicos sobre

los que toda teoría tiene que estar basada.

Roberto Cockburn Mossman, argentino naturalizado, meteorólogo y oceanógrafo, ejecutor y responsable principal de las primeras investigaciones científicas en las Orcadas del Sur, que nuestro país hizo permanentes, falleció en la ciudad de Buenos Aires el 19 de julio de 1940, a los 69 años de edad.

Una península que conforma la

costa occidental de la bahía Scotia en la isla Laurie perpetúa su nombre desde principios de este siglo.

Así como Sobral nos señaló la senda científica que nuestro país debía transitar en el Antártico, Mossman materializó ese ejemplo ilustre legándonos, con su genio natural, el observatorio meteorológico y magnético más antiguo en su carácter de permanente que existe en las regiones del Polo Sur. □

WILKES

Entre 1838 y 1842 el teniente Charles Wilkes dirigió una importante expedición hidrográfica de los EE.UU. cuyo mérito mayor fue el de determinar por primera vez la gran extensión del continente antártico.



Charles Wilkes

Narrative of the United States Exploring Expedition" es el título de una extensa obra que contiene los resultados y el desarrollo de la expedición comandada por el teniente de navío Charles Wilkes entre los años 1838 y 1842. Son cinco amplios volúmenes y un atlas cartográfico que traslucen la amplitud que tuvo esta operación, tan ambi-

ciosa que -en realidad- quiso reproducir los periplos marinos de Cook o de Bellingshausen. Y estuvo a punto de lograrlo, pero demasiados inconvenientes impidieron concretar algunos de sus objetivos, en especial en la parte antártica del viaje, que es la que más nos interesa. Por cierto que la exploración de la Antártida Sudamericana fue casi in-

fructuosa a causa del mal tiempo.

El relato del viaje, editado en Filadelfia en 1845, nos da una imagen precisa de lo completa y perfectamente planeada que estuvo la expedición. Sumó a eficientes capitanes, un grupo de científicos y dos artistas (Agate y Drayton) que nos dejaron excelentes observaciones geográficas, políticas, sociales y étnicas recogidas a lo largo de ese viaje de cuatro años de duración. Inclusive los grabados de Agate o de Drayton son magníficos documentos históricos y verdaderas obras de arte.

El origen de la expedición parece deberse a un viejo deseo de la armada estadounidense que permaneció latente muchos años hasta que recibió un impulso inicial con la orden del secretario de Marina de los EE.UU., en 1838, cuando dispuso concentrar en la base naval de Norfolk un grupo de naves y ordenó entrar en la etapa de planeamiento concreto de la expedición, fijar rutas, objetivos, alistar las naves, reunir equipos científicos, víveres, etc.

Las preocupaciones hidrográficas y exploratorias de EE.UU. y de su joven armada, evidentes desde la guerra de la independencia americana, nunca habían mostrado un principio de ejecución tan decidido como en ese momento.

Se disponía de dos fragatas, la "Vincennes", de 780 toneladas, y la "Peacock", de 650. Dos buques más pequeños, el "Porpoise" (230 t.) y el "Relief", éste último actuaría como carguero, llevando víveres y aprovisionamiento general para el resto de las naves. Por último, fueron agregados dos patachos, el "Sea Gull" y el "Flying Fish", embarcaciones estimadas como apoyo de las dos fragatas pero que a pesar de sus modestos antecedentes marítimos habían operado como "remolcadores" en el puerto de Nueva York, tuvieron un papel importante en la travesía antártica. Uno de ellos, con toda su

tripulación, desapareció más tarde en el océano Pacífico, poniendo una nota trágica en esta expedición.

El 26 de julio la escuadrilla fondeada en el puerto de Norfolk recibió la visita de inspección del presidente de Estados Unidos, en esa época lo era Martin Van Buren, en un acto que constituyó una prueba más de la importancia que se concedía a la empresa, que prometía ser tan ardua y prolongada. Durante varios meses las autoridades debieron luchar contra las excusas o las abiertas negativas de los oficiales y marineros a embarcarse. Entre el personal entrevistado para seleccionar al jefe de la expedición predominaron quienes basados en problemas personales, por haber participado en recientes campañas o por regresar de largos períodos de navegación, no estaban dispuestos a asumir tales obligaciones.

Finalmente, fue elegido el teniente Charles Wilkes, un joven marino que sobresalía por sus dotes militares y su capacitación técnica en general. Como hombre de mar, estaba hecho a la dureza de la navegación de ese entonces y como jefe científico disponía de conocimientos y de una actitud intelectual apta para coordinar las tareas de los nueve científicos que habrían de acompañarlos.

Charles Wilkes (1798-1877) ingresó en la marina en 1818 en calidad de "midshipman" y ascendió a teniente en 1826, y desde 1830 retenía la importante misión de controlar las cartas y el instrumental de precisión en uso de la Armada de EE.UU.

En poco tiempo Wilkes, que llegaría años después al grado de contralmirante y tendría una destacada en la Guerra de Secesión, superó la ola de problemas prácticos y administrativos que por momentos pareció estar a punto de ahogar este vasto proyecto de la marina de los EE.UU.

En el momento de asumir el comando, el teniente Wilkes con-



Base de operaciones de la flotilla expedicionaria en puerto Orange, al sur de Tierra del Fuego

taba con la declaración del Congreso ordenando la expedición y con el plan de estudios que había elegido el poder político de su país.

Las instrucciones del Congreso son un interesante ejemplo de cuáles eran las preocupaciones oficiales en los años en que Estados Unidos iniciaba su gran proceso de expansión. Primeramente, señalaba la importancia de la caza de ballenas en el Hemisferio Sur y de su estudio científico, punto en que debemos recordar que desde unos veinte años atrás los cazadores de ballenas y foceros estadounidenses actuaban intensamente en el Hemisferio Sur, en especial en el área antártica, y luego señalaba la necesidad de explorar mares, islas, costas y áreas de navegación riesgosa. EE.UU. era ya una potencia mercantil y sus barcos cruzaban todos los océanos. Casi diariamente una de sus naves doblaba el cabo de Hornos. El Hydrographic Survey, en Washington, tal vez estimulado por su similar británico, quería cartografiar todas las costas y acumular datos sobre todos los mares. Había llegado el momento de conocer el régimen de vientos, de extender las observaciones meteorológicas, de registrar las corrientes marinas, toda una estructura científica imprescindible para asegurar la navegación, fijar derroteros y, en fin, abrir un camino seguro a los viajes comerciales.

Por otra parte, los científicos que acompañarían a Wilkes -más un excelente instrumental adquirido ex profeso en Francia e Inglaterra- aseguraban un amplio y correcto acopio de determinaciones astronómicas, magnéticas y meteorológicas. De la actividad del profesor Hale, en filología y etnografía, y de biología y geología -a cargo de Pickering, Peale, Dana y Rich- resultaría más tarde la confección de excelentes memorias que se editarían en la American Philosophical Society of Philadelphia y en la East Marine Society, de Massachusetts. Después de la publicación de la "Narrative", excelente obra casi enteramente redactada por Wilkes, apareció un total de 19 volúmenes, en los cuales dos se deben también al jefe de esta compleja, aunque poco espectacular empresa, "Hydrography" y "Meteorology", editadas con fecha de 1851.

HACIA EL SUR

La escuadrilla partió de Norfolk rumbo a Sudamérica, previniéndose una escala en Brasil y luego otra en la costa patagónica, en Río Negro. En Río de Janeiro se trabajó en el calafateo parcial de cascos y cubiertas, en retocar la arboladura de algunos barcos, inclusive un mástil en que la pintura había disimulado una grieta, actividad necesaria



El "Vincennes" en medio de los témpanos frente a la costa Palmer, en la península Antártica

que era debida a los múltiples problemas que se presentaron en la etapa de preparación del viaje. Finalmente, con las naves ya en condiciones, se partió hacia los 41 grados de latitud Sur o sea la desembocadura del río Negro, en la Argentina. Extraña determinación de un punto de la costa patagónica donde Wilkes estaba encargado de estudiar las "facilidades para el comercio" y los "recursos" de la región.

Terminada la escala en Río Negro, los buques partieron hacia Tierra del Fuego, importante escala del viaje y futuro centro de operaciones por un prolongado lapso. En el archipiélago más austral de Sudamérica se eligió una pequeña bahía muy bien protegida de los temporales que aún conserva el nombre de bahía Orange, topónimo aplicado por los marinos holandeses desde 1780. Esta bahía se abre en la costa Oeste de la península Hardy, en la gran isla de Hoste, frente a los archipiélagos de las islas Wollaston y Hermitte.

Con puerto Orange como punto de apoyo habrían de estudiar

y cartografiar toda la región del cabo de Hornos y vecindades que en la época anterior a la apertura del canal de Panamá eran de la mayor importancia para la navegación, pues el paso forzoso de tantos vientos por sus aguas turbulentas, las nieblas y los huracanes frecuentes, más el peligro invernal de los témpanos a la deriva, le habían ganado una fama siniestra.

En Tierra del Fuego el teniente Wilkes tenía que repetir la tarea hidrográfica del capitán Fitzroy que pocos años antes (1831) había trazado ya la cartografía de un sector tan complejo de costas, pero los resultados de su inmenso trabajo aún no se habían dado a conocer.

En cambio el "Porpoise" y los dos pequeños barcos auxiliares tenían una misión más riesgosa, debían internarse en el océano Antártico, alcanzar el grupo de las entonces denominadas islas Powell, las Orcadas del Sur, y llegar hasta las lejanas islas Sandwich, insuficientemente reconocidas hasta ese momento por los capitanes Cook y Bellingshausen. Inclusive en algunos

mapas figuraba este disperso archipiélago, dispuesto linealmente, como parte de una costa continua, tal como aparecen en el mapa antártico de Weddell de 1824.

Además, competía a los tres barcos otra misión muy ambiciosa, internarse en el mar de Weddell lo más profundamente posible y tratar de seguir la ruta del capitán inglés que tuvo la fortuna de cruzar el mar que lleva hoy su nombre merced a un estado excepcional de los hielos y alcanzar la sorprendente latitud austral de 74 grados (año 1823), es decir una latitud superior al "Nec Plus Ultra" de Cook, registrada a los 71 grados.

Cuando cumplieran el plan de trabajo en el sur de América, la expedición partiría para una segunda fase todavía más ambiciosa. Los barcos se dirigirán hasta la longitud 105 Oeste, en el océano Antártico, sector del Pacífico donde se carecía de datos sobre las costas antárticas.

Después regresarían a Valparaíso, en Chile, para que descansaran los hombres y reparar las

naves, pensándose zarpar después a estudiar numerosas islas en el Pacífico de posición dudosa o cercadas por bancos de arena y arrecifes muy escasamente cartografiados. En las instrucciones generales de la expedición se insistía en que los barcos navegarían en el Pacífico solamente de día para alejar la posibilidad de que se pasara a lo largo de una sola isla sin advertirla en la oscuridad de la noche, una disposición que habla de una celosa responsabilidad en el planeamiento.

Cruzado el océano se tocaría el puerto de Sydney, y desde Australia se efectuaría un segundo cruce hasta el Antártico. Recién en mayo de 1840 se preveía, en la isla Kerguelen, un encuentro con un barco de aprovisionamiento enviado desde los Estados Unidos.

Finalizada la travesía antártica los barcos comenzarían el increíblemente largo periplo final. Ascenderían hasta la costa oeste de EE.UU., a San Francisco, y subirían luego hasta la boca del río Columbia, luego cruzarían nuevamente el Pacífico con rumbo a Japón, Singapur, cabo de Buena Esperanza y de allí al puerto de origen.

EL PRIMER CRUCE AL ANTARTICO

Establecidos en Orange Harbour se iniciaron rápidamente los preparativos para un cruce del estrecho de Drake y explorar la costa de Palmer, en la península Antártica. Querían apurar la experiencia de navegar mares tan procelosos y reconocer tierras heladas y respecto de las cuales los marinos de EE.UU. tenían ya tantos antecedentes oídos de foceros y balleneros que, a veces, habían recogido en aquellas solitarias regiones un inmenso botín de pieles de focas o aceite de ballena. En realidad era una época del año que podríamos considerar tardía para iniciar un cruce antártico. Se estaba a fines de febrero y el mes de marzo co-

mienza ya a cerrar las costas y las islas con hielos impenetrables.

El 25 de febrero, cuando ya un faro-baliza se erguía en la isla Burnt para guiar los movimientos de los barcos expedicionarios, zarparon el "Peacock" -comandado por el capitán Hudson-, con el "Flying Fish" como barco de apoyo. Las dos naves debían dirigirse en dirección al oeste internándose todo lo posible siguiendo la ruta recorrida por Cook en 1773.

El "Porpoise", al mando del teniente Ringgold, acompañado por el "Sea Gull", exploraría hacia el Sur. Wilkes mismo se embarcó en el "Porpoise". Su misión era fijar con exactitud la posición de la costa de Palmer, determinar si era la costa del continente antártico -aún no determinado- o si se trataba de alguna gran isla. Además, si fuera posible, tratarían de navegar más allá de la sinuosa y breve línea que en ese entonces determinaba la denominada costa de Palmer.

Mientras tanto, el resto de los barcos trabajaría en los archipiélagos australes de Tierra de Fuego y en el relevamiento hidrográfico del estrecho de Magallanes.

El buque capitán, el "Vincennes", permanecería en Orange Harbour y su personal cuidaría del observatorio astronómico, magnético y meteorológico recién montado que estaba a cargo del teniente Carr.

En tierra tenían combustible, víveres, medicamentos y anti-escurbúticos para una campaña de diez meses de duración.

El cruce del Drake comenzó, como dijimos, el 25 de febrero, en medio de un mar tormentoso, con olas de nueve metros e intenso frío. Tres días después bajo una densa nevada avistaron entre la niebla los primeros témpanos. El desfile de las grandes masas de hielo a la deriva amenazaba cortar su avance, y apenas si pueden deslizarse a lo largo de la pequeña isla Ridley, que les señala la proxi-

midad de las Shetland del Sur, y donde se proponían iniciar la colecta de muestras de rocas y especímenes biológicos. Seis horas más tarde avistan el cabo Melville, en la isla ahora denominada 25 de Mayo. Recién al día siguiente (el día 2 de marzo) intentan tocar tierra en la isla Bridgeman. Mientras se espera que la niebla se disipe preparan un bote, pero distinguen en las laderas de la isla numerosas columnas de humo y vapor al que se agrega después un intenso olor sulfuroso que los obliga a abandonar los planes de tocar tierra y deben seguir viaje en medio de un número creciente de témpanos.

LAS PRIMERAS DIFICULTADES

El 3 de marzo amanecen frente a la costa de la extremidad norte de la península Antártica, tienen a la vista el monte Hope y pueden concretar su primera exploración en la costa de Palmer cuando desembarcan y a pesar del riguroso invierno que se inicia hallan en increíble número bandadas de gaviotas, albatros, petreles, etc. Pero el hielo no les da mucho para estudiar la región y deben reanudar la marcha aprovechando que la buena visibilidad les facilita escapar a los témpanos tabulares y los disimulados hielos "gruñones" que flotan al ras de la superficie. Solo entonces los marinos pueden apreciar los peligros del viaje y sienten que el frío se hace intolerable. El hielo cubre los aparejos y sienten por primera vez que tienen ropas de abrigo inadecuadas, que los alojamientos resultan pequeños e incómodos y que, inclusive, el agua comienza a filtrarse y a mojarlo todo.

Es el principio de una serie de problemas de equipamiento que fue creciendo a lo largo de toda la expedición. El 5 de marzo pasan apretados, el viento y la niebla cons-



Desembarco en la costa de la actualmente denominada Tierra de Wilkes.

tante los alarman al punto de que el "Sea Gull" inicia el regreso a Tierra del Fuego, tras recalar primero en la isla Decepción, en las Shetland del Sur.

En cambio, el "Porpoise", en el cual también navega Wilkes, repite su ruta a lo largo de las Shetland para dirigirse en busca de las inexistentes islas Aurora, un archipiélago que se suponía existía al SW de las islas Malvinas. En el "Porpoise" la situación se agravaba por diversos problemas sanitarios y el retorno a Orange Harbour era imperativo.

Mientras tanto, el "Sea Gull", que apenas podía maniobrar a causa del hielo que cubría las velas y los cordajes llegó a Decepción refugiándose en caleta Péndulo (Pendulum Cove). El mal tiempo lo retuvo allí una semana, en medio de ese "suelo negro y desnudo", rodeado por el solitario circo de montañas nevadas. La caleta recibió su nombre de las experiencias realizadas en el lugar con un péndulo por el capitán Foster en 1829 y en ese

lugar el teniente Johnson, comandante del "Sea Gull" tenía orden de buscar un termómetro de autoregistro que Foster había dejado en el lugar en aquel año. Pese a los datos de que se disponía para hallar el termómetro la búsqueda resultó inútil.

Pocos años más tarde, en 1842 lo recuperó Smiley (el marino amigo y protector de nuestro Luis Piedrabuena). El instrumento marcaba una temperatura mínima de 20 grados bajo cero.

Asimismo, durante la semana que duró su estada en la isla los marinos vieron bullir el agua en las orillas, ruidos subterráneos y brotar vapor de áreas de rocas sumamente calientes, fenómenos que aumentaban la influencia tétrica del paisaje de esa isla brumosa.

A partir de Decepción dejan una bandera y una botella con notas que también fueron encontradas por Smiley lo cual éste refiere a Wilkes en una carta fechada en 1842, en la que agrega que en el momento de la recuperación sobre el perímetro de la isla había 13 bo-

cas volcánicas emitiendo lava...

Esta etapa del viaje debía darse por terminada. El invierno impediría internarse nuevamente en el océano Antártico. La recolección de datos en el sector sudamericano de la Antártida era muy pobre, casi podemos decir que era casi nulo. Las circunstancias impidieron a Wilkes cumplir con las solicitudes del almirante ruso Kruzenstern quien en la época previa a la expedición mantuvo una extensa correspondencia con los estadounidenses solicitándoles la confirmación de muchos puntos dudosos en las cartas rusas de las islas Shetland. Kruzenstern deseaba corregir algunos detalles de los mapas de Bellingshausen y ofreció a Wilkes, en cambio, interesantes datos cartográficos sobre archipiélagos del Pacífico, islas a las que ahora se dirigirían los expedicionarios.

De todos modos, se alejaban de América del Sur con excelente información sobre el estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego, incluyendo el Beagle y el cabo de Hor-

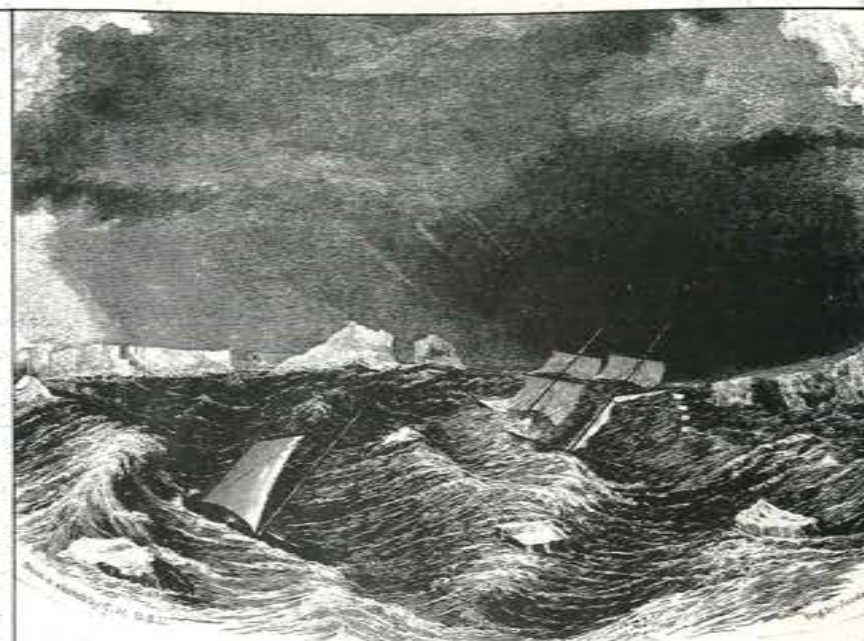
nos. Los datos sobre corrientes, vientos, fondeaderos, etc. tuvieron inmediata entrada en las cartas de navegación del Servicio Hidrográfico. Antes de la partida Wilkes emitió una orden insistiendo que no se debía olvidar que la colección de rocas, ejemplares animales y vegetales era de la mayor importancia para la expedición y que esas colecciones eran de propiedad exclusiva del gobierno. Había prohibido -inclusive- que se efectuaran colecciones personales...

Después de los intentos efectuados en las aguas del cuadrante sudamericano de la Antártida la escuadrilla se internó en el océano Pacífico siempre en cumplimiento de la extensa y prolongada tarea que le fue adjudicada. En esta etapa se hizo un buen relevamiento del archipiélago de Tuamotu y se reunieron importantes datos sobre las regiones del Pacífico Sur.

Ahora el trabajo de las tripulaciones era menos duro y los hielos y el frío dejaban de ser una realidad peligrosa. Sin embargo en estas aguas fue donde la expedición sufrió su única pérdida, la desaparición de "Sea Gull", que se fue a pique con todos sus tripulantes.

Después llegó el momento de dirigirse hacia el Este, hacia Australia, para intentar nuevas aproximaciones al continente antártico. Wilkes tenía plena conciencia de que hasta el momento solamente habían recogido información exclusivamente náutica y deseaba aumentar los conocimientos geográficos de la Antártida.

Se sentía, indudablemente, un explorador en busca de información científica que no podía efectuar en vano un viaje tan largo, pues sabía que en esos momentos otras naciones estaban cumpliendo o proyectando trabajos similares. Con punto de partida en Nueva Zelanda se planeó explorar hacia el sur y debemos recordar que en ese momento nadie aún había visto tierra al sur de Australia. Se tenían referencias sobre campos de témpe-



Prácticamente, la sucesión de implacables temporales determinó el casi fracaso de la expedición en el sector americano de la Antártida.

nos y de una barrera de hielo que cerraba el paso hacia las costas antárticas. En esas latitudes no había prueba de que existiera tierra firme.

De nuevo se vivieron los problemas causados por el frío y el mal estado del tiempo. A pesar de que se vigilaba diariamente la higiene, la alimentación y el vestuario de los tripulantes se repitieron los casos de enfermedad o de incapacidad para el trabajo, según consta en los informes del médico de la expedición el doctor J.L. Fox.

A pesar de todo, demorados por los vientos y después de muchos días de navegación, tocaron la costa cumpliendo sus esperanzas y la cartografiaron sobre una longitud de 75 millas (65° y 151° E), operativo que casi cuesta el naufragio del "Peacock", que estuvo a punto de ser aplastado por los hielos. Esa línea de costa -donde existe la actual bahía Peacock- fue más tarde el orgullo de Wilkes como descubridor de nuevas tierras y así pudo afirmar que antes de 1840 nadie sabía nada con certeza sobre las dimensiones de ese continente enigmático que se extendía alrededor de todo el Polo Sur.

Poco tiempo duró este período de navegación polar y de des-

cubrimiento, una sucesión de temporales -algunos fueron pavorosos, según palabras del mismo Wilkes- hizo que los barcos regresaran a Nueva Zelanda, averiados y con tripulaciones exhaustas. El teniente Pinkney, a bordo del "Flying Fish" había escrito a su comandante, "estamos en la más deplorable condición", y mencionó las ropas mojadas que vestían día tras día, que la nave hacía agua a veces más allá de la capacidad de las bombas de achique, sin lugar seco donde dormir, pues todo el barco estaba lleno de filtraciones. Dice el teniente Pinkney que sobre quince hombres cuatro estaban muy enfermos y termina solicitando a Wilkes que ordene la retirada de aguas antárticas del "Flying Fish" y que los releva de una obligación que "podría terminar en nuestra muerte".

Esta carta resume todas las penurias sufridas y refleja la situación que reinaba en los barcos.

RESUMEN

Wilkes supo defender todo lo que consideró de importante en su viaje y destacó la prioridad de sus descubrimientos ante las preten-

siones inglesas y francesas, en especial el descubrimiento de tierra firme efectuado por D'Urville pocos días después en la que denominó costa Clarie.

En especial recordó con amargura el encuentro de su escuadrilla con los dos barcos de la expedición de Dumont de D'Urville cuando volvían a Nueva Zelanda. Con no disimulado disgusto Wilkes relata la ocasión cuando en medio de la

soledad del mar avistaron a la "Astrolabe" y a la "Zélée" que en un primer momento confundieron con los barcos del capitán James Ross que podía haber adelantado su viaje.

Efectuadas las señales acostumbradas para acercarse y hablar, los franceses siguieron su ruta limitándose a saludar con la bandera, acto inexplicable según las normas usuales de la navegación y tan pare-

cido a un gesto de desprecio que Wilkes no lo olvidó jamás.

Actualmente la costa Clarie, de D'Urville, es parte de la amplia Tierra de Wilkes que éste descubrió en 1840.

Esta tierra fue más ampliamente reconocida al año siguiente por la expedición de Ross (que llegó hasta los 79° Sur) quien confirmó que no era una cadena de islas

sino el continente mismo.

El capitán Ross también tuvo un comportamiento elusivo con el teniente Wilkes, sabemos de una carta, fechada en Nueva Zelanda el 5 de abril de 1840 en la cual se informa a Ross de que los estadounidenses se han aproximado al Polo Sur magnético -declinación 87°30' y a los 147°30'E y 67°4'S- y repasa lo hecho en la península Antártica, incluso los intentos de

desembarcar en el año 39 en la costa de Palmer. En su carta agregaba Wilkes que "no tengo dudas de que en época favorable se puede seguir la ruta de Weddell" y que el mejor punto para hacerlo estaba comprendido entre los 35 y los 45 grados al Este de Greenwich.

Pues Ross quería repetir la audaz penetración del capitán Weddell realizada en el año 1823

cuando gracias a un favorable estado de los hielos -que parece no haberse repetido nunca más-, pudo llegar hasta los 74 grados Sur en el mar que actualmente lleva su nombre.

Pero el capitán Ross nunca agradeció las informaciones que recibió de su colega de la marina de Estados Unidos y compañero de preocupaciones y afanes.

Wilkes en Carmen de Patagones

El 25 de enero de 1839 los barcos de la expedición avistaron la boca del río Negro tras un viaje sin escalas desde Río de Janeiro evitando las aguas del Río de la Plata donde en esos momentos se hallaba una escuadra francesa bloqueando el puerto de Buenos Aires.

A la espera del práctico los barcos anclaron fuera de la barra de arena y los bancos que cierran la desembocadura del río. Solo veían barrancas rojizas, algunas viviendas dispersas y a unos pocos jinetes que los observaban desde lo alto de una loma.

Horas después, ante la ausencia de todo signo de ayuda, Wilkes hizo avanzar sus barcos, pero el que navegaba adelante tocó fondo y quedó inmovilizado por la arena. Al parecer, disponían de una carta incorrecta de la zona y se debió esperar al día siguiente para desembarcar.

En el lugar elegido se levantaba una sola vivienda y, aunque estaba deshabitada en esos momentos, algunos hombres la examinaron con detenimiento convencidos de que debía ser la casa del práctico o piloto del puerto.

Mucho después aparecieron los dueños, un inglés y un francés que, con la ayuda de un negro atendían a las pocas naves que llegaban a esos parajes.

De la conversación inicial resultó que los pobladores habían huido hacia la ciudad, varios kilómetros río arriba, y también se supo que algunos lugareños estaban emboscados en las inmediaciones. La expedición de Wilkes había sido confundida con una escuadrilla francesa y causó gran alivio entre la población reconocer en las naves la bandera de Estados Unidos.

El temor fue tan grande que las mujeres y los niños habían sido enviados a "estancias" tierra adentro y los hombres se preparaban para "poner fuego al país, manera usual de hacer la guerra en estas regio-

nes", comenta Wilkes.

Los pilotos procedieron a guiar las naves aguas arriba y se proveyeron caballos para que algunos hombres de la expedición fueran a El Carmen, viejo nombre de la actual Carmen de Patagones.

Escortados por "guachos" -así, reiteradamente, figura escrito en "Narrative..."- entraron en el modesto pueblo de una calle y los recibió el gobernador y las demás autoridades.

Mientras tanto, la gente de abordo reconocía la entrada del río y los naturalistas de la expedición estudiaban los alrededores observando la fauna, la flora y el terreno. Describen no solo las abundantes matas de "sarsaparrilla" sino también lo que insisten en denominar "estancias", unas muy modestas construcciones bajas de ladrillo crudo con corrales anexos, donde habitaban los pocos cuidadores de algunos rebaños de vacas y ovejas.

En su primer día de estada en tierra, Wilkes recibió a un enviado del gobernador se trataba de un médico estadounidense, el doctor Ducatel, que antes había ejercido en Buenos Aires y se había trasladado a El Carmen en busca de mejores oportunidades.

Al parecer, Ducatel no había concluido sus estudios y en esos momentos estaba apartado de su profesión, el bloqueo francés lo privó de medicamentos y se dedicaba a cuidar su propiedad en el campo y su ganado.

Por lo demás, en los alrededores solo vivían negros, indios tehuelches y otros procedentes de Chile, que provenían "del lado occidental de América y eran predadores de la gran nación araucana", escribe Wilkes.

En esta parte de sus observaciones etnográficas -en donde podemos ver la mano de Hale, el filólogo y etnógrafo de la expedición-, se menciona al padre



La "estancia" del gobernador de Carmen de Patagones según un grabado de "The narrative..."

Falkner, y se citan sus trabajos, los cuales parecen haber sido muy tenidos en cuenta en los ambientes culturales de esa época.

Pero ese doctor Ducatel, médico, cirujano y farmacéutico ocasional que libraba su propia lucha en aquel solitario enclave patagónico no iba a ser el único personaje curioso que los marinos conocieron en Carmen de Patagones.

En la ciudad -una veintena de casas de barro o de ladrillo- fueron presentados al gobernador, Juan José Hernández, quien recibió a los visitantes con gran cortesía; era nativo de Buenos Aires e impresionó como una persona educada que ejercía con mesura su autoridad total.

Tenía a sus órdenes una tropa de gauchos y un cierto número de negros, casi todos ellos esclavos brasileños capturados en la guerra con Brasil.

En esos momentos habitaba en El Carmen un ciudadano estadounidense llamado Adams que en los últimos años había desarrollado una gran actividad comercial y en una época fletó sus propios barcos para exportar cueros o enviar grandes partidas de sal a Buenos Aires. En realidad el puerto era evitado por su peligrosa entrada. En los últimos años se sabía solamente de dos barcos balleneros que recalaban allí casi

accidentalmente.

Era evidente la pobreza extrema de la región, tanto es así que Wilkes reproduce lo que pareciera ser una opinión recogida en el lugar: "...la política del actual gobierno de Buenos Aires se dirige a desalentar la cría de ganado y su exportación con el fin, se dice, de concentrar el comercio en Buenos Aires".

Concluye informando que ninguno de los oficiales allí destacados había recibido su sueldo en los últimos dieciocho meses.

Había unos quinientos pobladores, cinco de ellos oriundos de los EE.UU. que según reconoce Wilkes eran bien considerados y tenían toda la protección posible. En años anteriores, estos extranjeros parecen haber fomentado mucho la actividad económica de la pequeña población, inclusive habían recibido barcos de Boston y de Nueva York que traían telas y manufacturas.

El Carmen tenía una guarnición del ejército que también era un establecimiento penal. Allí residían exiliados de Buenos Aires y muchos delincuentes convictos que convivían con los soldados en unos precarios cuarteles de adobe. Entre los convictos figuraba una curiosa persona, un tal Benjamin Harden, de Rhode Island, de unos treinta años de edad, que solicitó la protección de Wilkes. Tenía fama de un buen marino y declaraba haber sido enlistado forzadamente. Pero el gobernador desalentó todo interés de los visitantes. Al parecer, Harden había intervenido en Buenos Aires en hechos de violencia, fue procesado por varios homicidios y, tras recibir una condena de muerte, se le permutó la pena por el servicio en el ejército...

Los expedicionarios abandonaron las aguas de El Carmen el día 3 de febrero y enfilaron a su próximo destino, las islas al sur de Tierra del Fuego. □



La Antártida y los medios de comunicación

SIGLO XVIII AL XX

Las características singulares del medio geográfico antártico condicionan la existencia de un enfoque diferente y muy parcializado, sobre los conceptos clásicos de vías y medios de comunicación.

El clima extremadamente rígido, y el desplazamiento de las masas de los hielos continental y marítimo, tornan imposible delinear con precisión caminos y derroteros. Aun el tránsito aéreo, con el que la moderna tecnología ha logrado estabilizar, inclusive, una ruta comercial transantártica, que abriera pioneramente Aerolíneas Argentinas, ofrece dificultades tales, que no permiten el asentamiento de una línea regular con escala en aquel continente.

Por ello, este trabajo dará noticias en su primera parte de algunas derrotas españolas en el siglo XVIII, por la presencia de buques que accidentalmente navegaron el mar antártico. Estas noticias corresponden a documentos que se encuentran en repositorios españoles y se citan en cada caso. En la derrota de Lima a Cádiz, algunos navíos incursionaron al sur de los 60° y fueron éstos los precursores de los loberos que en el siglo siguiente traficaron con regularidad hacia las islas Shetland del Sur, en la temporada estival, para la caza de la foca y la ballena. Al iniciarse el siglo XX la actividad científica internacional, y especialmente la instalación del primer observatorio permanente en las islas Orcadas del Sur, comienzan en forma tenue, quizás, a delinearse los caminos al Continente Antártico.

La falta de regularidad en el tráfico impide una sistematización adecuada de vías y medios, razón por la cual se toman tres tiempos. 1) Siglo XVIII – Navíos Españoles al Sur de los 60° S. 2) Siglo XIX – Los foceros del Río de la Plata. 3) Siglo XX – Derrotas náuticas y terrestres.

En este tercer período, se desarrolla la primera vía de carácter permanente generado por el establecimiento del observatorio de isla Laurie, y se da noticia de los buques que efectuaron los relevos de dotaciones en el período que va de 1905 a 1941, tras el cual comienza a intensificarse la actividad argentina a partir de la expedición del transporte "1° de Mayo" al mando del Capitán Oddera. Ambos períodos se comunican por un interludio dedicado al Almirante Brown y a la actividad focera del siglo XIX.

La actividad terrestre se ejemplifica con dos rutas trazadas por patrullas del Ejército Argentino, a cuya documentación original se ha tenido acceso merced a la benevolencia del Comando Antártico de esa arma, y un testimonio verbal del General Hernán Pujato.

SIGLO XVIII - NAVIOS ESPAÑOLES AL SUR DE LOS 60° SUR (I)

El 14 de Mayo de 1762, frente al puerto de Valparaíso, una fragata española de fantasmal aspecto, solicita socorro por medio de salvos y señales. Recién a la mañana del día siguiente estos auxilios llegan a bordo. El cuadro que contem-

El transporte "Patagonia" se alista en el puerto de Buenos Aires para su expedición antártica. En la popa, con las alas plegadas, se puede ver el avión Walrus que se usó para la exploración aérea



plan los hombres de Valparaíso es desolador: ciento diecisiete hombres "picados" de escorbuto, algunos agonizantes...

El 2 de setiembre de 1761 había salido del puerto de El Ferrol la Fragata de S.M. "Liebre", conduciendo a bordo bajo el mando del Capitán Jacinto de Arostegui, una dotación militar y mercaderías con destino al Puerto del Callao. Promediando el mes de febrero de 1762 la fragata supera la latitud de isla de los Estados y comienza entonces la dura faena de vencer los vientos contrarios al sur del Cabo de Hornos. Transcurren los días tirando prolongados bordes para alcanzar el Mar del Sur. El mal tiempo, y la deficiente alimentación, comienzan a provocar estragos en la gente de a bordo. Así transcurren febrero, marzo y los primeros días de abril. La derrota se niega reiteradamente y los hombres han perdido fuerzas, imposibilitándose prácticamente toda maniobra marinera. El Capitán Arostegui en consejo de guerra con su primer piloto don Juan Venel y la oficialidad que no se encuentra postrada, deciden insistir en la derrota.

Los acaecimientos de a bordo son meticulosamente registrados día a día por el primer piloto, en el cuaderno de bitácora.

Por ese documento sabemos que – entre el 27 de febrero y el 24 de marzo –, la Fragata española "Liebre" navegó en el mar antártico del actual Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur. A su arribo a Chile habían fallecido 41 hombres.

DOCUMENTO: Archivo Nacional de Simancas-Marina Legajo 406

NAVIOS ESPAÑOLES AL SUR DE LOS 60° SUR (II)

El 2 de Mayo de 1774; avista el puerto de Montevideo un navío de guerra de la Armada Española. Se encuentra parcialmente desarbolado; ha perdido las vergas mayores y el trinquete, el mastelero y la verga de gavia.

El "San Pedro Alcántara" había salido del puerto de El Ferrol, completado carga en Cádiz, de donde probablemente partió el 15 de Noviembre de 1773 portando "azogue y los géneros pedidos por el Virrey de Lima".

De febrero a abril el navío español intentó repetidas veces vencer mares y vientos del cabo de Hornos, pero hubo de abandonar su empeño. El escorbuto diezma la tripulación. Al arribar a Montevideo –arribada forzosamente– llevaba a bordo más de trescientos hombres "picados" de escorbuto. Recién el 2 de noviembre de 1774, el navío habría de terminar de reparar su arboladura y siempre al mando de don Pedro Colarte, retomar su derrota al Callao.

En carta dirigida por el comandante a don Pedro Arriaga, de Buenos Aires, le informa con fecha 5 de mayo de 1774 que experimentó tan fuerte temporal al

"montar el cabo de Hornos desde el 20 al 24 de marzo... se vió precisado a arribar al puerto de Montevideo a donde llegó muy maltratado... con la mitad de la tripulación enferma de escorbuto... Luego que se habilitó y la estación sea favorable continuará su viaje."

Nota: Llegó a la altura de 61° latitud Sur y 33. S y la longitud de 298° y 24' 0" (Esta última de Tenerife).

En la anotación marginal de una carta también dirigida a Arriaga por don Juan José de Verraz se lee: "El Gobernador de Buenos Aires noticia a Ud. ayer arribado a Montevideo desde la altura de 62 grados sur, el Navío de Guerra San Pedro Alcántara..."

El "San Pedro Alcántara" debe inscribirse entre los primeros buques españoles que penetraron en su derrota hacia las tierras antárticas. (Archivo General de Indias-Buenos Aires -legajo 54- Archivo Nacional de Simancas-Marina-Expediciones de Indias legajo 415)

SIGLO XIX - EL ALMIRANTE BROWN NAVEGA EN AGUAS ANTÁRTICAS

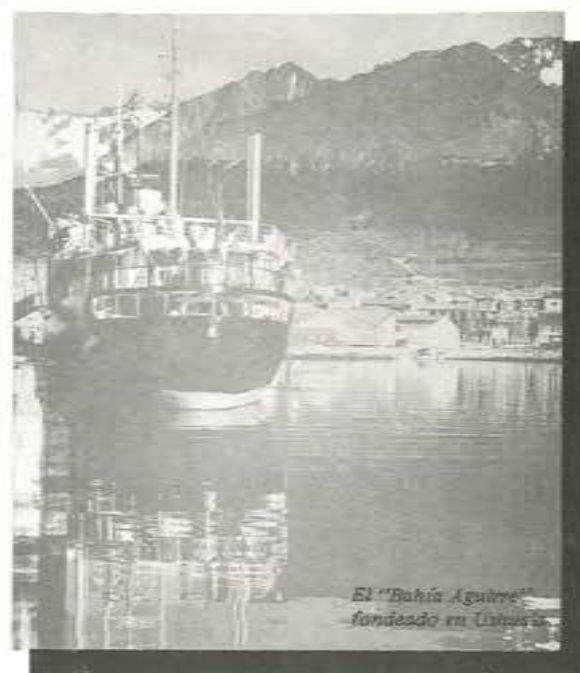
El mar situado en la parte occidental de la península Antártica, hoy llamado mar de Bellingshausen, fue visitado entre fines de 1815 y principios de 1816 por dos buques corsarios, armados para hostigar el comercio y los puertos españoles en el océano Pacífico.

Resulta conveniente definir la condición de buque corsario, para distinguirlo de los buques piratas, ya que en el lenguaje común es frecuente la confusión. El Capitán Héctor Ratto manifiesta en tal sentido que "Un corsario es, en definitiva un conductor de buques de propiedad particular, ceñido a reglamentaciones del Estado y autorizado para llevar la guerra a las naves y al comercio enemigo" (De la Marina Heroica, pág. 36). A diferencia de los piratas que son delincuentes comunes de los mares, que actúan sin bandera, freno ni fiscalización alguna. (Ratto Héctor R. "Nuestra Marina de Guerra" pág. 111).

Los buques corsarios que incursionaron en aguas antárticas fueron la Fragata "Hércules" armada con 20 cañones al mando del Almirante Guillermo Brown, y el bergantín "Trinidad" de 16 cañones al mando de su hermano Miguel.

El mal tiempo y los fuertes vientos característicos del pasaje al sur del cabo de Hornos, obligaron a los buques corsarios a derivar hacia el sur, siendo la latitud alcanzada la de 65°, vale decir que navegaron aproximadamente a la altura de la isla Belgrano (Adelaida).

El Almirante Brown relata lo ocurrido de la siguiente manera: "Después de doblar al cabo de Hornos y experimentar las tempestades frecuentes en aquellos ma-



res y después de llegar a los 65° grados en cuya latitud el mar se torna muy benigno, con un horizonte despejado y sereno, y sin hielo. Signos indicativos de no estar muy distante de tierra, el bergantín "Trinidad" perdió su tajamar de la popa, a que los barbiquejos estaban asegurados..."

Parece ser que en aquel tiempo, anterior a la llegada o descubrimiento, por William Smith (1819) de las islas Shetland del Sur, el ilustre marino del Río de la Plata tenía noticias de la existencia de tierras en esas latitudes. Esta afirmación surge clara de sus dichos.

Fuente: "Memorandum de las operaciones navales de la Marina de la República Argentina desde el año 1813 hasta la conclusión de la paz con el emperador de Brasil, en el año 1829, redactado según observaciones personales y los diarios de los oficiales, etc.

Amgefi Kistomoamp Carranza. Campañas Navales de la República Argentina. Buenos Aires, 1916.

LOS FOQUEROS DEL RÍO DE LA PLATA

A partir de la segunda década del siglo XIX el espacio geográfico antártico fue recorrido por numerosos buques de escaso porte. Bergantines, zumacas y algunas corbetas o fragatas con pabellón nacional trazaron una vía de navegación marítima hasta las islas Shetland del Sur. Fondeadas entre balizas en el puerto de Buenos Aires, salían hacia el mar, recalaban en la desembocadura del Río Negro, hacían sal en el puerto de Carmen de Patagones y luego se largaban hacia el sur. La derrota era franca hacia los archi-

piélagos antárticos o tenía una segunda escala en las islas Malvinas, donde se refrescaban víveres y aguada, y de allí al sur.

Esta vía fue frecuentada intensamente entre los años de 1818 y 1819 por los buques de Buenos Aires.

El agotamiento de las foquerías en la costa patagónica, archipiélago fueguino, islas Malvinas e isla San Pedro (Georgias del Sur) entre fines del siglo XVIII y principios del XIX había obligado a buscar cosecha de pinnípedos en latitudes más australes. Y fueron los foqueros del Río de la Plata conforme lo señalan las distintas obras, -Enciclopedia Británica (Entrada; seal fisheries) Balch Edwin Swift "Antarctica Addenda" (en el Journal of the Franklin Institute) Febrero de 1904. Citado por Juan Bautista Charcot en "El Pourquoi-Pas" en el Antártica. Madrid 1921. Geografía Universal de Vidal de la Blache y Gallois. To. XIV pág. 364.- los primeros en arribar a los archipiélagos antárticos del cuadrante americano. El secreto de la derrota antártica se mantiene en la información que proveen a la capitanía del puerto de sus salidas y arribadas. Así, el destino se diluye en un topónimo genérico "a Patagónicas" o una referencia también genérica, "a la caza de lobos en la costa sur".

Es necesario ratificar que las altas latitudes alcanzadas por los foqueros, pese a la falta de asidero documental, está fehacientemente probada por la importancia de los cargamentos de cueros y aceite (grasa) de lobo que denunciaban en sus regresos, así como por el tiempo de cada viaje: en verano por dos o tres meses. Para esta aseveración es necesario tener en cuenta lo dicho antes: Las costas patagónicas y fueguinas estaban virtualmente despobladas de lobos por las matanzas del siglo anterior y los principios del nuevo siglo.

Es de interés señalar nombres de buques y capitanes que frecuentaron esta ruta antártica en aquel tiempo, por lo que en base a las fuentes que se señalan más adelante, se compone esta breve cronología.

1818 - Capitán Hebencher Hollix, buque "Pescador de Buenos Aires", propietario Juan Pedro Aguirre, sale hacia el sur y luego al Asia, principal mercado del cuero de la foca de doble pelo.

1818 - Buque "Concepción", sale el 6 de octubre rumbo a Patagónicas a la caza de focas.

1818 - Capitán Luis Viana, buque "Carmen" consignado a José María Roxas, arriba al puerto de Buenos Aires el 23 de diciembre cargado con sal y cueros de focas.

1819 - Capitán Hebencher Hollix, corbeta "Pescadora" procedente de "Patagónicas" con cargamento de sal y cueros, consignada a Juan Pedro Aguirre. Es probable que se trate de la "Pescador de Buenos Aires" que en su torna vuelta del Asia

haya recalado nuevamente en los archipiélagos antárticos, completando carga en Carmen de Patagones.

1819 - Capitán Guillermo Estanal, fragata "Pescadora" procedente de Valparaíso y "Patagónicas" con carga de cueros de foca y sal, consignada a Linch Zimmerman. Arriba el 7 de abril.

1819 - Capitán Pedro Nelson, buque "Nectuno", procedente de Patagónicas y con carga de cueros de lobo, arriba en fecha 3 de marzo y es redespachado en la misma fecha. Consignatario Juan Pedro Aguirre.

Han de sumarse en el año 1820 la zumaca "Jesús María", al mando de Antonio María Da Silva; la zumaca "Campanera", mandada por Domingo José Lima; la goleta "Carmen", de Pedro Rabellini; el bergantín "Vicente", comandado por Juan Descenian.

Todos estos buques fueron adelantados en el trazado de la derrota al territorio antártico.

Documentos: Entradas de buques de ultramar, 1818-1822; entrada de buques del tráfico costero 1815-1820. Archivo General de la Nación.

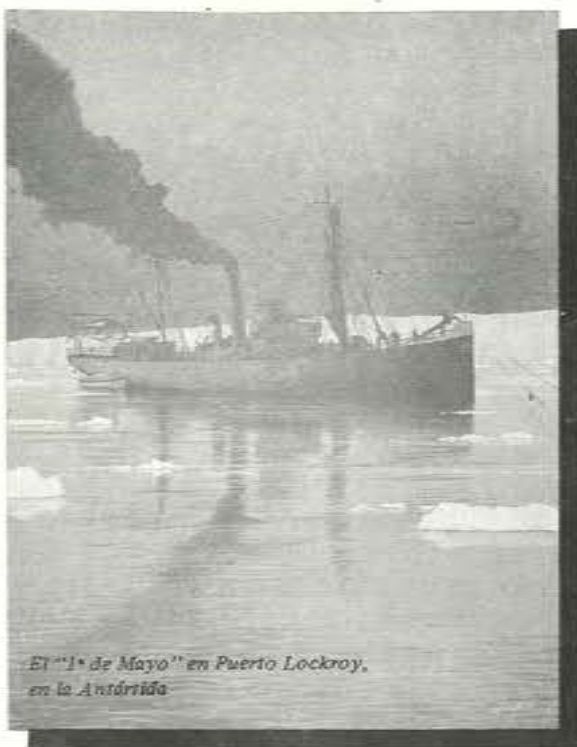
Bibliografía: Cronología de los viajes a las regiones australes. Antecedentes Argentinos F.C.E. Buenos Aires 1950 Cronología de la presencia iberoargentina... del autor.

Geografía Universal de Vidal de la Blache y Gallois. To. XIV pág. 364.

DERROTAS NAUTICAS

El medio de comunicación habitual con la región antártica del país ha sido, desde los comienzos de la ocupación permanente, el buque.

Cuando en enero de 1904 el gobierno de la Nación decide la compra del observatorio de la isla Laurie, en las islas Orcadas del Sur, surge consecuentemente la necesidad de contar con un medio idóneo para navegar por el mar polar y atender dicho observatorio. Es así que al regreso de la expedición francesa del doctor Juan Bautista Charcot, se adquiere con ese destino el buque "Francais", que al cambiar de pabellón se redenomina "Austral". El "Austral" cumple por una sola vez con esa función, en el verano de 1905-1906. Cuando se apresta a realizar su segundo viaje de relevo, a fines de 1906, se hunde en el Río de la Plata, siendo reemplazado por la corbeta "Uruguay". Este buque había sido modificado en los astilleros de la Armada con el fin de rescatar a los miembros de la expedición sueca



El "1° de Mayo" en Puerto Lockroy, en la Antártida

del Doctor Otto Nordenskjöld, que habían quedado aislados al este de la península Antártica a raíz del hundimiento del buque expedicionario "Antarctic", ocurrido en el año 1903.

Es así que la corbeta "Uruguay" realiza los relevos de la dotación de Orcadas del Sur casi todos los veranos hasta el año 1922.

La derrota habitual de los buques que realizan el relevo del primer establecimiento permanente del hombre en la Antártida es la siguiente: puerto de Buenos Aires, recalada en Ushuaia para completar carbón, y desde la angostura Murray, al oeste de la isla Navarino, se largan hacia el archipiélago antártico.

Debe señalarse que en algunos casos también se practica una escala en la isla San Pedro (Georgias del Sur) donde tenían su factoría la Compañía Argentina de Pesca S.A. y un observatorio meteorológico fundado en 1905, que dependía del Ministerio de Agricultura.

Asimismo, cuando cesan los viajes de la "Uruguay" y en ocasión de no destacarse un buque de Buenos Aires a Orcadas, se trasladan las dotaciones a la isla San Pedro (Georgias del Sur), desde donde son llevadas a la isla Laurie en alguno de los buques baleneros con base en aquella isla.

A los efectos de plasmar la permanencia de esta vía de comunicación desde los albores del siglo, se ordenan cronológicamente los distintos viajes, conforme la documentación que se describe al final.

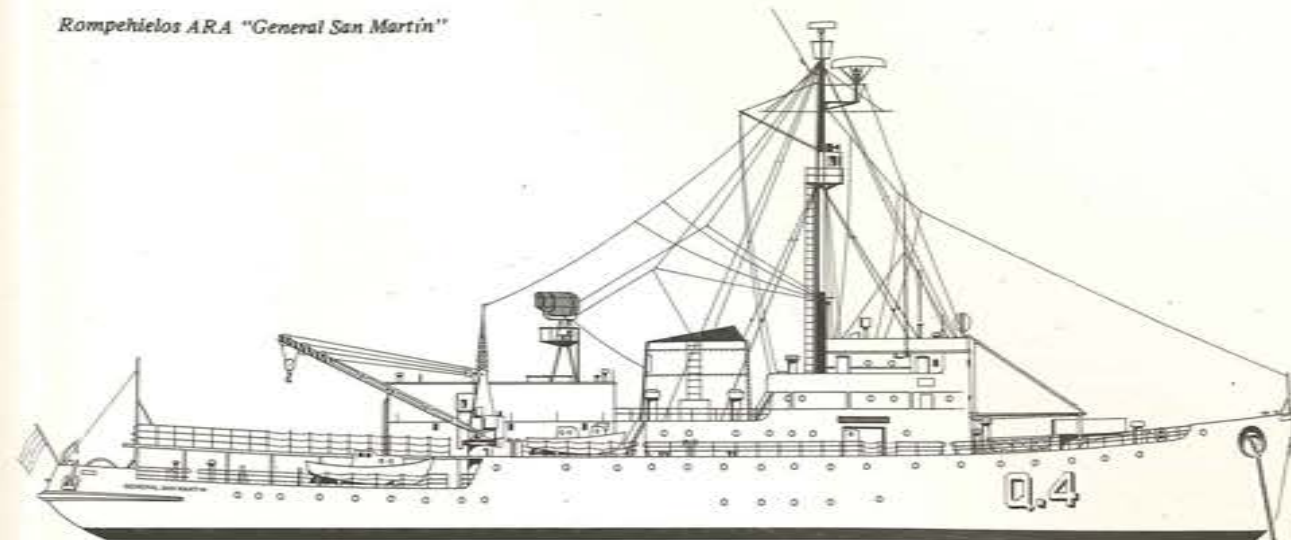
1904/5 Corbeta "Uruguay" comandante Ismael Galíndez

1905/6 Buque polar "Austral" comandante Lorenzo Saborido
1906/7 Corbeta "Uruguay" comandante Ricardo Hermelo.
1907/8 Corbeta "Uruguay" comandante Jorge Yalour.
1908/9 Corbeta "Uruguay" comandante Carlos Somoza.
1909/10 Corbeta "Uruguay" comandante C. Varanga.
1910/11 Buque Polar "Deutschland" comandante E. Filchner, contratado al efecto.

Hasta el verano 1913/14 no hemos hallado documentación sobre el medio utilizado.

1914/15 Corbeta "Uruguay" comandante Ignacio Espíndola.
1917/18 Luego de faltar por dos temporadas al relevo estival, la corbeta "Uruguay" al mando del comandante Eleazar Videla, cumple el objetivo.
1918/19 Corbeta "Uruguay" comandante Jorge Games.
1919/20 Corbeta "Uruguay" comandante Daniel Capanegra Davel.
1920/21 Corbeta "Uruguay" comandante Domingo Casamayor.
1921/22 Corbeta "Uruguay" comandante Francisco Lajous. Último relevo realizado por esta gloria de la Armada Nacional.
1922/23 Transporte "Guardia Nacional" comandante Ricardo Vago.
1923/24 Transporte "Guardia Nacional" comandante Gerónimo Costa Palma. En esa temporada también el transporte "Pampa" al mando del comandante Benito Sueyro lleva materiales a isla Laurie.
1925/26 Transporte "Pampa" comandante Ramón A. Poch.
1926/27 Buque Factoría "Lancing", de bandera noruega, comandante S. Sjeldhe, realiza el relevo especialmente arrendado al efecto, y transporta también para estudios en el área al científico Alberto Carcelles.
1927/28 Transporte "Pampa" comandante Alberto Brunet.
1929/30 Transporte "Pampa" comandante Angel Rodríguez.
1932/33 Transporte "Chaco" comandante Angel Rodríguez.
1933/34 Transporte "Rata" comandante Reinaldo Forti, arrendado por el gobierno.
1934/35 Transporte "Chaco" comandante Jorge Schilling.

Rompehielos ARA "General San Martín"



1936/37 Transporte "Chaco" comandante Julio Castro.
1937/38 Transporte "Chaco" no hallamos el nombre del comandante.
1938/39 Transporte "Chaco" lo mismo que en caso anterior no hallamos el nombre del comandante.
1940/41 También el Transporte "Chaco" realiza el relevo.

A partir de 1941 en que el capitán Alberto Oddera al mando del transporte "1° de Mayo" comienza a realizar el relevamiento de la región occidental de la península Antártica, se diversifican las derrotas náuticas en toda el área antártica a la vez que un número creciente de buques de la Armada comienza el reconocimiento exhaustivo de toda aquella parte del mar y territorio nacional.

BASE GENERAL BELGRANO BASE CIENTIFICA DOCTOR SOBRAL

La barrera de hielos de Filchner es un gigantesco glaciar que se extiende desde la meseta polar hasta el mar de Weddell, en la parte oriental de la península Antártica o Tierra de San Martín. En el borde norte de dicho accidente se instaló en el año 1955 la Base de Ejército General Belgrano. Actualmente es la base Belgrano I, inactivada, con perspectiva de ser arrastrada en los témpanos que se desprenden de la barrera de hielos Filchner. Fue su primer jefe y fundador el General don Hernán Pujato. Junto con la base General San Martín —que el mismo jefe

fundara en el año 1951 constituían las avanzadas de nuestro país hacia el Polo Sur—. El desarrollo de los acontecimientos nacionales, no permitió al General Pujato concretar su misión de arribar por tierra al Polo Sur, pero fue él mismo, utilizando dos pequeños aviones Beaver y Cessna, quien primero realizara la exploración de la ruta que permitiría algunos años después, el logro del objetivo finalmente concretado por el entonces Coronel Jorge Edgard Leal.

En el desarrollo de esta misión, el Ejército fundó en el año 1965 una base de avanzada, de carácter científico, que habría de servir de apoyo a la expedición polar. Dicha base, que ha sido ocupada por un pequeño núcleo de hombres durante varios inviernos, originó una ruta terrestre de uso semipermanente. Su emplazamiento a los 81° 04' 45" de latitud Sur y 40° 38' 05" de longitud Oeste, la sitúa 420 km al sur de la base Belgrano I.

El desarrollo del trayecto de la ruta —totalmente sobre hielo glaciar— ofrece serias dificultades por la existencia de grietas de ancho variable —algunas de varios metros— que se encuentran situadas especialmente en dos zonas: la gran Grieta a los 78° 30' S y el Paso de Saravia a los 80° 32' S. lo infernal de las dificultades y riesgos que esas hendiduras y picos de hielo significan, hicieron denominar a una zona similar situada al sur del mar de Ross "salón de baile del Diablo". El autor del topónimo fue el primer hombre que llegara al Polo Sur, el noruego Roald Amundsen. Se suman al riesgo de las grietas, la formación de ríspidos montículos de hielo, los "sastrugis" que entorpecen el avance de los vehículos, tornando sumamente dificultoso el recorrido. Al paisaje descripto, han de sumarse condiciones climáticas especiales: vientos de más de 100 km por hora —el "blizzard" o viento blanco— y temperaturas de hasta 50° C bajo cero.

Es en este medio donde los hombres del Ejército Argentino han desarrollado una ruta de tráfico semipermanente, utilizando en su recorrido trineos arrastrados por perros, vehículos de oruga tipo "snow-cat" y otros elementos que la moderna tecnología va incorporando a los medios de circulación polares. Pero debe destacarse que adelante de todos estos medios marchó primero el hombre, sondando a punta de bastón y escoplo los pasos que permitieron avanzar hacia el objetivo propuesto.

Debe señalarse que el fundador de la base científica fue uno de los hombres de más rico historial antártico, el entonces Capitán Gustavo Adolfo Giró Tapper, y las instalaciones fueron bautizadas con el nombre del pionero argentino de la actividad polar, al Alférez José María Sobral, que a principios de siglo, y como integrante de la expedición del científico sueco Doctor Otto Nordenskjöld, había recorrido la parte oriental de la península Antártica integrando la primera patrulla que en la historia del hombre hollara esa tierra virgen.

A continuación se describirá en apretada síntesis la actividad de tráfico realizado en la ruta Base General Belgrano Base Científica Doctor Sobral durante el año 1966, tipificando así las singulares características de los caminos antárticos. La dotación de relevo para la base General Belgrano arribó a la misma el día 12 de enero de ese año juntamente con la dotación para la base Doctor Sobral. El medio de transporte usado fue el rompehielos ARA General San Martín. En razón de que las condiciones para trasladarse en el hielo empeoran sensiblemente a partir del mes de abril por el aumento de la frecuencia de temporales y bajas temperaturas, se decidió partir inmediatamente hacia el sur con el relevo y las cargas. El día 26 de enero la patrulla estaba en marcha. El trayecto se presentó favorable, excepto el tramo entre la Gran Grieta y el Paso Saravia, lugares en los que, por encontrarse la nieve blanda por efecto de las altas temperaturas, dos tractores "snow-cat" cayeron en grietas de las que fueron rescatados. Otro factor que colaboró en la producción de los siniestros fue el exceso de carga transportada, que hizo junto a la alta temperatura ceder los puentes de nieve. En todos los casos fueron rescatados vehículos y materiales. El arribo a la Base Sobral se produjo el día 29 de enero. Luego de estibar la carga de túneles próximos a la casa habitación, y de tareas de mejoramiento —de esta última realizadas por el cabo Oscar Alfonso— se inició el regreso evacuando a la dotación saliente el día 2 de febrero arribando a base General Belgrano el día 4 de ese mismo mes.

A los efectos de completar el abastecimiento de la base científica y para evitar los inconvenientes señalados más arriba, se decidió realizar un segundo viaje a partir del 11 de febrero. Los objetivos a cumplir en esta

nueva etapa, a más del abastecimiento, eran: a) encontrar una nueva ruta a Sobral que evitara el paso Saravia por los riesgos propios del mismo; b) localizar y rescatar un avión Cessna que había caído en lugar relativamente próximo al itinerario a recorrer; c) efectuar un reconocimiento hacia el oeste a lo largo de la barrera de hielos Filchner, por sobre la isla Berkner (isla cubierta por hielo que emerge en la misma barrera), que permita alcanzar el cabo Adams, en la barrera de hielos Lassiter.

El día 14 de febrero de 1966, tras haber transitado por la ruta normal, arriban a Sobral 7 tractores snow-cat con sus trineos de arrastre, en los que transportan inclusive, una casilla tipo refugio que instalan junto a la construcción principal. Asimismo, y como símbolo de la fe que alienta a los antárticos, se construyó una cruz de madera que se fijó mediante tambores. Para movilidad propia de la base se dejaron dos vehículos snow-cat. Cumplidas estas tareas la patrulla se dividió en dos partes. Una regresó por ruta normal, y la otra fue a la búsqueda de la nueva ruta al Oeste de la misma. El objetivo fue completado con éxito. Tomando rumbo desde la base Sobral hacia la isla Berkner, se encuentra una ruta menos peligrosa que la del paso de Saravia, que la patrulla señaló convenientemente, marcando inclusive la entrada de los puentes de nieve más sólidos y jalando todo el nuevo recorrido. Es, pues, más segura que la ruta tradicional, con la que empalma, pero alarga el vínculo de las dos bases en 72 kilómetros y pasa un tanto retirada del refugio Santa Bárbara (23 kilómetros) que es una estación intermedia entre ambas bases.

El mismo equipo de hombres que mandaba el teniente primero Oscar Roberto Sosa, que entre enero y febrero había transitado en dos oportunidades la ruta Belgrano-Sobral, partió el 28 de febrero de ese año de 1966 a explorar la región occidental de la barrera de hielos de Filchner, a partir de la isla Berkner, incluyendo en su ruta la travesía de esta isla en una extensión de 235 kilómetros. El objetivo era llegar a cabo Adams, sobre la península Antártica. Lo avanzado de la estación obligó a replegarse hacia base Belgrano, no sin antes instalar un depósito de materiales, de combustibles en los 77° 18' de latitud S y 55° 45' de longitud O.

Se debe señalar que formaban parte de este laboratorio y valeroso grupo de argentinos, dos hombres que el 10 de diciembre del año anterior, habían izado el pabellón en el extremo austral de la Patria, coronando el sueño del General Pujato al arribar al Polo Sur en la patrulla del Coronel Jorge Edgar Leal. Ellos eran el cabo Oscar Ramón Alfonso y el sargento primero Oscar Roberto Rodríguez, que junto al teniente primero Sosa, prefirieron seguir abriendo rutas en la Patria Austral durante otro rígido invierno, a regresar al norte para disfrutar de sus bien ganados laureles como expedicionarios al Polo Sur. □

EL PRIMER PERIODICO ANTARTICO ARGENTINO FUE FUNDADO POR PERSONAL DE LA ARMADA

por ENRIQUE J. PIERROU

El decano de la prensa antártica, "LA VOZ DE DECEPCION", fue el primer periódico antártico argentino y fue fundado por personal de la Armada en una base de la Armada: el Destacamento Naval Decepción.

Corría el año 1954, un grupo de hombres pertenecientes a la dotación del citado destacamento tuvieron la feliz inspiración de fundar un periódico en la Antártida. El nervio motor de esta inspiración fue el médico de la base, el Doctor Julio A. Bonelli a quien secundaron en esta noble tarea el Sr. Humberto José Di Bella, sismólogo y el operador radiotelegrafista Hugo Abraham que posteriormente fuera suplantado por el homónimo Juan Quiroga.

Esta manifestación periodística responsable tuvo como fin primordial "el afianzamiento de la soberanía nacional en las tierras australes".

El primer número apareció el día 10 de abril del año 1954, desempeñando las funciones de Director el Dr. Bonelli. En este periódico colaboraba toda la dotación y en especial el entonces comandante del destacamento, el Tte. de Fragata José A. Fort. Al principio su aparición fue quincenal pero después de algunos números el interés que despertó fue tal que se volvió semanal, haciendo su aparición todos los días sábado.

"La Voz de Decepción" estaba constituido por varias secciones, a saber:

- 1) Editorial
- 2) Artículos sobre la Antártida Argentina y sus derechos.
- 3) Artículos sobre vidas notables.
- 4) Notas deportivas locales y extranjeras.
- 5) Información meteorológica

- 6) Sociales
- 7) Colaboraciones

El editorial del primer número decía así:

"Un periódico nace en Decepción".

"Con el presente número comienza su vida "La Voz de Decepción" periódico que viene a llenar una necesidad y un lugar en esta populosa y progresista metrópoli de la Antártida Argentina que es isla Decepción".

"Este lejano lugar, prolongación de nuestra patria tiene ya su periódico. El tratará de reflejar en sus hojas la vida y el alma, las ambiciones y los sentimientos de este puñado de argentinos que constituyen el Destacamento Naval Decepción".

"Son los propósitos de la Dirección que nuestras modernas rotativas, únicas en la Antártida, benefician no solo a esta hermosa ciudad sino también a los pueblos suburbanos de Esperanza, Luna, Brown, Melchior y Orcadas, a quienes se les remitirá oportunamente ejemplares de este órgano periodístico.

"Con estos propósitos comienza a palpar el corazón de "La Voz de Decepción".

El número de páginas oscilaba en alrededor de diez en sus ediciones normales, pero en fechas especiales se preparaban números extraordinarios como en el caso del 25 de Mayo y el 9 de Julio.

Otro hecho de gran significación se produjo al tomar conocimiento el Servicio de Hidrografía Naval de la fundación del periódico y fue el de nombrar la primera y única colaboradora de "La Voz de Decepción". Esta designación recayó en la señorita Haydee Canaletti, alumna del ciclo superior de la Escuela Argentina de Periodismo que se hallaba vinculada al Director por lazos de íntima

amistad. Esta verdadera corresponsal se mantenía en contacto por medio de comunicaciones radiotelefónicas brindando su desinteresada colaboración, entre las cuales pueden citarse sus tres primeras que fueron:

- a) Breve comentario sobre "Piccolo Testa de Milán". Esto fue a propósito de la visita de dicha compañía a Buenos Aires y su exitosa actuación en el Teatro Odeón.
- b) "Almafuerte". Hermoso artículo en el cual la periodista destaca la personalidad del gran poeta argentino permitiendo así que "La Voz de Decepción" se adhiera al homenaje que al cumplirse el centenario del nacimiento del poeta, le tributó el periodismo del país.
- c) "Canto a Decepción". Sencillo mensaje de confraternidad y admiración hacia aquellos once argentinos que en la isla del mismo nombre hacen patria de la mejor manera que puede hacerse: mediante la cultura.

El periodismo nacional se hizo eco de esta novedad periodística y con ese motivo aparecieron diversos artículos alusivos en los principales diarios y revistas que hicieron que esta noticia trascendiera los límites del país.

Es así como en el Departamento Antártida del Servicio de Hidrografía Naval se recibieron cartas de E.E.U.U. y Europa solicitando el envío de ejemplares de "La Voz de Decepción".

El prestigioso diario "La Nación" en un comentario publicado el día 29 de mayo decía entre otras cosas: "Una simpática obra, cuya culminación ha coincidido con la celebración del 144 aniversario de la Revolución de Mayo, ha concretado personal de la Marina de Guerra que desarrolla sus tareas en la Antártida, en el Destacamento Naval Decepción, donde ha comenzado a publicarse el semanario "LA VOZ DE DECEPCION". En sus ediciones normales de 10 páginas y en sus números especiales que se publican en fechas de trascendencia nacional, el nuevo periódico encierra el propósito de informar a los servidores del país en aquellas regiones lejanas sobre los acontecimientos mundiales..." Lamentablemente la vida de este periódico fue efímera y luego de transcurrido el año 1954, el mismo dejó de aparecer, pero quedó su nombre como decano del periodismo antártico. □

Filatelía

por OLDEMAR CASADEVANT

El día 19 de mayo último una delegación de egresados de la Escuela de Defensa Nacional, algunos de cursos superiores y otros de cursos abreviados, estuvieron en la Antártida Argentina (Base Aérea

Vicecomodoro Marambio).

La delegación estaba integrada por diecisiete egresados quienes fueron invitados por la Fuerza Aérea Argentina como corolario de un simposio sobre la Antártida Argentina que



fue dictado el año anterior en la Escuela de Defensa Nacional con la colaboración del Instituto Antártico Argentino.

El vuelo se inició en la Base Aérea de El Palomar a las 14 hs. del día 18 de mayo y la llegada de la delegación se produjo al caer la tarde de ese mismo día a Río Gallegos, previa escala técnica en Comodoro Rivadavia.

Al día siguiente, los egresados volaron a la Base Marambio en el mismo avión Hércules 130 de la Fuerza Aérea Argentina, al mando

del Vicecomodoro J.A. Demarco, comandante del TC-61.

El 19 de mayo, pues, se hizo pie en la Antártida, y éste fue el primer vuelo efectuado a esa región polar por egresados de la Escuela de Defensa Nacional.

Todos los primeros vuelos son de singular importancia en el maravilloso mundo de la Filatelia, de modo que los aficionados a esta disciplina pudieron aprovechar la oportunidad que brindó el Jefe de la Base Aérea, mayor



Luis María Ocampos, para sellar y matasellar sobres conmemorativos del vuelo y poder así enviar correspondencia a familiares y amigos desde esa alejada región de la Patria.

Se aplicaron a los sobres los matasellos y gomígrafos de la Base, en especial el que se refiere al nautilus, (*Eutrephoceras argentinæ*, Nautiloidea) por tratarse de un sello aplicable que reviste gran importancia dado que su origen evoca el esfuerzo de argentinos que en el curso de sus investigaciones lograron descubrir ese rarísimo fósil.

Los sobres no sólo llevaron, pues, el matasellos de la Base y el del nautilus, sino también un gomígrafo que recuerda este primer vuelo a la Antártida de los egresados de la Es-

cuela de Defensa Nacional de la República Argentina.

Algunos sobres, a pedido de los interesados, fueron gentilmente firmados por el comandante del TC-61, avión que transportó a la delegación en el viaje de ida y luego en el de regreso a El Palomar.

El jefe de la Base Aérea, mayor Luis María Ocampos, también suscribió algunos sobres como recuerdo grato de esta significativa jornada que nunca será olvidada por quienes la vivimos.

Hay, entonces, a partir de ese momento nuevas piezas filatélicas que pasan a engrosar el gran caudal de material especializado que tanto interesa a los coleccionistas. □

VISITA DEL DR. JUAN V. SOLA A BASES ANTARTICAS

EL DIRECTOR NACIONAL DEL ANTARTICO EXPUSO, ANTE EL PERSONAL DE LAS BASES VICECOMODORO MARAMBIO Y ESPERANZA, LOS OBJETIVOS DE SU MISION Y LA NUEVA POLITICA QUE REGIRA EL DESTINO DEL QUEHACER ANTARTICO.



El doctor Juan V. Sola, en la pista de Marambio, acompañado por funcionarios de la D.N.A. y personal de la base aérea

El doctor Juan Vicente Sola, acompañado por el Comandante Antártico de Ejército Coronel Abel Balda, el Jefe del Departamento Antártida del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, Vicecomodoro Carlos Gustavo Novillo, el Jefe del Departamento Antártida del Comando de Operaciones Aéreas, Vicecomodoro Jorge Oscar Domínguez, el Secretario General de la Dirección Nacional del Antártico, Teniente Coronel (R) Luis Roberto Fontana y la Jefa del Departamento de Comunicación Social, doctora Beatriz de Nóbile, realizó una visita de inspección a las bases Marambio y Esperanza.

El arribo de los visitantes se produjo el día 20 de junio en un avión Hércules y fueron recibidos por el Jefe de la base Marambio, Mayor Rubén Avalos y toda su dotación.

Durante su estada en la base, el Director Nacional recorrió las instalaciones y la construcción asignada como depósito a la Dirección Nacional del Antártico, a cargo del señor Ricardo Enrique Díaz, para apoyo logístico de los grupos de tarea científicos. El doctor se impuso tanto de las características de la base como de su funcionamiento en diálogo permanente con jefes y personal de la misma.

El día 22 la delegación se trasladó en un Twin Otter hacia Base Esperanza. La recepción estuvo a cargo del Mayor Juan Norberto Rubio, Jefe de la base quien presentó a todos sus integrantes, entre los que se encontraban esposas e hijos que invernarán durante el presente año.

El Director Nacional rindió honores a todos los caídos en la Antártida en una ceremonia realizada

junto al mástil en la que pronunció una oración cívica escuchada con íntimo recogimiento por todos los presentes con el marco de la silenciosa majestuosidad helada del paisaje. La cálida acogida culminó con una patrulla organizada al Refugio Güemes en donde fueron utilizados no sólo vehículos "snow-cat" sino también el trineo de perros apto para este tipo de actividades, cuya réplica le fue obsequiada en oportunidad de un cordial agasajo en el casino de la Base.

Era propósito del doctor Sola llegar a la Base Jubany pero razones meteorológicas impidieron en sucesivos intentos aterrizar en el lugar. Igualmente se frustró la presencia del Director Nacional en la base chilena Teniente Marsh, cuyo jefe lo había invitado especialmente a conocer las instalaciones antárticas

del país hermano, ofreciéndole no sólo su hospitalidad sino también la posibilidad de un enlace por helicóptero con la cercana Base Jubany.

Es de destacar que en las bases visitadas el Director Nacional expuso sobre los objetivos de su misión y la nueva política que regirá el destino del quehacer antártico argentino, cuyo propósito estará fundado en el uso racional de los recursos financieros asignados tendientes exclusivamente a jerarquizar las investigaciones científicas.

La controlada y severa administración de esta política permitirá encauzar la imagen argentina en el grupo de los países con intereses antárticos y recuperar un prestigio que fue deteriorándose con los años. □

25° aniversario del Tratado Antártico

El 1° de diciembre de 1959 fue firmado, en la ciudad de Washington, el Tratado Antártico, dando origen a un sistema de coadministración internacional del Continente Antártico, estableciendo una ingeniosa fórmula de equilibrio que congela las reclamaciones de soberanía territorial formuladas por algunos de sus países miembros antes de esa fecha.

La inminencia de los hechos impulsaron la adhesión de la Argentina al Tratado ya que de lo contrario quedaría marginada e imposibilitada de participar en las decisiones que se adoptaran sobre la Antártida, región en la que había invertido décadas de arduas y sacrificadas tareas de investigación y en donde debía velar por el resguardo de sus derechos como país reclamante.

El Tratado Antártico es flexible, admite modificaciones y acepta la incorporación de nuevos Estados miembros. Es un instrumento político y jurídico de rasgos únicos que está lejos de ser una herramienta rígida pues, por lo contrario, está abierto a nuevas propuestas, al diálogo y acepta el ingreso de todas aquellas naciones que tengan algún interés antártico. Los doce firmantes originarios fueron: África del Sur, Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, U.R.S.S., Reino Unido.

En el marco del Tratado podemos apreciar la unión de países de todas las latitudes, de las más distintas orientaciones políticas y de todo grado de desarrollo económico. Y es esta diversidad de intereses y actitudes ante la Antártida la que otorga al Tratado una dinámica nunca vista antes en la diplomacia mundial. Hasta el momento, y a partir de la entrada en vigor del acuerdo, el 23 de junio de 1961, el extenso continente antártico quedó exento de muchos de los más graves problemas de nuestra época: aquí es un imperativo absoluto la desnuclearización y desmilitarización, así como el resguardo total de las condiciones ecológicas de este mundo de hielo. Una serie de reuniones consultivas —celebradas periódicamente en distintas naciones asociadas—, elabora nuevos mecanismos y accede a nuevos consensos sobre investigaciones científicas, preservación del ambiente, el impacto humano sobre la vida animal y la influencia de probables aunque todavía lejanas actividades mineras.

A 25 años de vigencia de este tratado, —y lo reiteramos, un instrumento jurídico de valor excepcional—, debemos felicitarnos de la capacidad de todos aquellos que lo hicieron posible tras difíciles tratativas, en especial a los representantes argentinos en aquellas lejanas negociaciones celebradas en Washington, Adolfo Scilingo y Francisco Bello.

PERO ESTOY VIVO...

por BACILIO MARTINOVICH

El 15 de agosto de 1971 transité por un instante el estrecho camino que separa la vida de la muerte; creí morir envuelto en fantásticas visiones... pero estoy vivo...

Ocurrió en las islas Orcadas del Sur, un desolado paraje enclavado entre las aguas frías del mar de Weddell y a siete meses de nuestro arribo al Destacamento Naval Orcadas...

Atrás habían quedado las motivaciones que hinchaban las venas de aventuras: Los pingüinos partieron en marzo, cumplida su misión de procrear; las prácticas de esquí en las laderas del Cerro Mossman finalizaron bruscamente con la fractura de una pierna del Jefe de Base; el mar estaba congelado, privándonos el peligroso placer de navegar en un pequeño bote sobre las aguas de la bahía Scotia...

Y como respondiendo al llamado de unas voces quedas y lejanas, que invitan a sentir nuevas emociones, dejando atrás la rutina diaria, concebimos la idea de realizar una caminata de 15 kilómetros en torno de un sector de la isla Laurie, asiento del Destacamento Orcadas.

El 15 de agosto fué domingo y, esa mañana —contrario de lo habitual—, clara y serena. Los cinco integrantes del grupo nos aprestamos a partir, sintiendo la sensación de disfrutar un día placentero...

Saqué una foto. Por un instante contemplé la casa habitación y los cerros cercanos cubiertos de nieve; recuerdo vivamente al Suboficial Vergara de la Fuerza Aérea, (integrante del grupo) con sus largos bi-



El autor

gotes de comisario... Iniciamos la marcha a las 8 horas y tres perros antárticos me precedían juguetones; el termómetro indicó siete grados centígrados bajo cero...

Sujetos entre sí por una larga soga, pronto dejamos atrás Punta Diebel y, girando a la derecha, caminamos sobre el mar congelado próximo a las montañas, llevando a cuestas un equipo de radio-mochila, —que probaríamos en esta oportunidad—, y un trineo conteniendo raciones, jugos de frutas y esquís. La noche anterior había nevado, y la nieve mostraba blanda y pegajosa. Arrastré ese trineo cuatro kilómetros con esfuerzo, y animado por el estado físico adquirido a través de seis meses continuados de ejercicios. Dos horas diarias de gimnasia me dieron una capacidad torácica

de 5,100 litros, propia de remeros y maratonistas, y el no fumar y beber alcohol, hicieron flexible el tórax. Del resto se encargaron los tambores de 200 litros llenos de combustible...

Al mediodía alcanzamos punta Martín, para girar nuevamente hacia la derecha, trepando dificultosamente entre montañas y glaciares, y detenernos después de cinco kilómetros de marcha. Almorzamos. Sentí cansancio por el esfuerzo realizado... y sequedad en la garganta. El sol brillaba en la nieve y las montañas se mostraban altas e irregulares; abajo y lejos ví las aguas de bahía Wilton en una interminable extensión de hielo y, más allá, témpanos varados en la línea del horizonte...

Descendimos hasta el mar por terrenos abruptos, y pequeñas avalanchas de nieve rodaban hacia abajo; eran las 16 horas, y nuestras sombras se alargaron en el llano...

Luego de tres kilómetros giramos hacia oriente, para enfrentar un empinado y duro glaciar. Redoblamos nuestro esfuerzo alentados por la esperanza de visualizar desde su cumbre las paredes rojas del Destacamento. El ascenso fué penoso y lento. Finalmente, llegué jadeante al extremo del glaciar, para comprobar que la tan deseada visión no existía, y, en su lugar, una cadena de montañas inaccesibles y profundos abismos cerraban el paso. La decepción fué terrible. Más abajo, mis compañeros requerían noticias. Decidimos regresar. Gaviotas dominicanas chillaron en lo alto; vi una paloma buscando su comida... y la noche cercana.

Abandonamos el trineo; más que bajar, rodamos por el glaciar. Las sombras envolvieron el paisaje y trepamos con dificultad por el camino andado. Una pared vertical de unos tres metros de altura obstruía el paso, y vanos fueron los intentos del suboficial Vergara para sortearla. Pidió que lo abandonásemos.



"y tres perros antárticos me precedían juguetones..."

(Días después me confesó que pensaba quedarse abrazado a uno de los perros antárticos, con la vaga idea de soportar el frío nocturno recibiendo el calor del animal y no morir congelado). Finalmente fué izado con ayuda de sogas. Vergara también pagó duro tributo al derroche incontrolado de energías, ya que silenciosamente transportó el equipo transmisor sobre sus espaldas... El termómetro marcó diez grados bajo cero, y el tiempo continuó milagrosamente calmo. Avancé en la noche cerrada tropezando con rocas y otras salientes del terreno. Caminé en zonas de nieve blanda más altas que las rodillas, hasta que un glaciar nos dejó sobre el mar congelado. Estábamos nuevamente en punta Martín...

Cinco kilómetros nos separaban de nuestra base, y conocía el camino. Yo lo había recorrido anteriormente en circunstancias normales, pero ésta no lo era...

Tambaleante, intenté caminar; avancé unos metros sin equilibrio, luego tropecé con escombros de hielo y caí de bruces. No pude levantarme... Busqué mi rostro y no encontré el perfil de la nariz ni de los labios; sentí una terrible sed; mis cuatro compañeros eran sólo cuatro puntos quietos y jadeantes. Me sentí morir.

Eran las 10.30 de la noche. Abandonado por mis fuerzas, permanecí quieto y distante entre las sombras... Una nube ancha cubrió las estrellas, y el glaciar perdió brillo; escuché el crujir lejano de una grieta... y como una visión fantástica e inmaterial, desfilaron ante mis ojos —plenos de vida y color—, rostros y escenas de mi pasado: mi madre observaba serena, quise hablarle y no pude; un grupo de amigos prolongaba la sobremesa y escuché sus risas; como criaturas vivientes, desfilaron las mujeres que yo había gustado en mi adolescencia. Regresé a la infancia: volví a correr en el patio de la Escuela 25 de Mayo; nuevamente el viejo molino de viento giraba su rueda; los niños cantaban en la sala de música Momentos Musicales de Schubert y yo —también niño—, canté con ellos...

Luego, como formando parte de un sueño superior, algo se extendió en una dimensión de pasado, presente y futuro: era el tiempo.

El pasado representó mi vida terrenal, breve, secundaria y llena de absurdas apetencias materiales. Me rodeaban hombres frágiles en su osamenta humana... El presente marcó sólo un instante en difícil equilibrio, dando paso a un espacio verde sin límites ni contornos visi-

bles. Por una extraña razón que no puedo explicar, creí transitar ese espacio y comprender su sublime mensaje... Todo transcurría más allá de mi cuerpo, y me creí muerto... Sentí felicidad, como alguien que acaba de librarse de una pesada carga...

El aliento de una voz humana llegó a mis oídos. Mis amigos, tambaleantes, tiraron de la soga. Por un momento me sentí arrastrado, y luego obligado a marchar, tambaleante o gateando. Sentí el cuerpo rígido y muy seca la garganta. No sé cuánto marché... Sólo sé que al final cruzamos punta Diebel y la playa de Bahía Scotia apareció próxima. Era medianoche.

Caí en la línea de la marea alta. A cien metros, las luces de la casa habitación brillaban encendidas, y rostros conocidos cruzaban por sus ventanas: una música llegó lejana, mezclada al zumbido de los motores generadores de corriente; más allá, el cerro Ramsay de 474 metros de altura, recortaba su ventisquero; un nimbus-stratus tocó sus laderas, y copos de nieve jugaron en el aire. Cerca de Omond House, las ruinas de la primera casa de piedras construida en las Orcadas en 1904, dos focas dormitaban indiferentes...

Llegué arrastrándome, con un renovado deseo de vivir. Caí en el subsuelo de la casa, cerca de los motores en marcha. Sentí calor. Oí latir mi corazón, y bramar los pulmones...

Manos generosas me trasladaron a la habitación. En el trayecto, traté de explicar algo que resultó ininteligible...

Aflojaron mis botas. Al sacar mi chaqueta, descubrí con asombro la máquina fotográfica colgando del cuello...

El médico hizo su trabajo. Perdí cuatro kilos de peso, tenía marcas de sogas en el cuello, y los músculos tiesos, duros, pero estaba vivo...

Afuera una pequeña brisa silbó entre las antenas; luego se convirtió en borrasca.... □

RAUL BORRAS
Su fallecimiento

La Revista Antártida no puede menos que hacer un lugar en sus páginas para recordar el lamentado deceso de Raúl Borrás, primer ministro de Defensa del actual gobierno, ocurrido el 24 de mayo pasado.

Responsable de una cartera ministerial de la mayor importancia en estos momentos de la historia de la Nación, se puede decir que cubrió ampliamente las expectativas que rodearon su designación para un cargo que le exigiría una ecuanimidad de juicio y una ponderación extremada en el análisis de los duros problemas políticos que en ese entonces dominaban la cartera de Defensa Nacional.

Ahora, tras su lamentada desaparición, apreciamos que efectuó con holgura misiones delicadas y a veces muy difíciles que le confió el señor Presidente para superar definitivamente graves cuestiones que afectaban la marcha del Estado.

Al designarlo para tan importante puesto, el doctor Raúl Alfonsín recurrió a un militante de la política que había acumulado muchos éxitos y demostrado ampliamente su perspicacia y la honestidad de su proceder en las luchas tan conflictivas que caracterizaron las últimas décadas de la vida institucional de la República.

Después de cursar la carrera de Derecho en la Universidad de Buenos Aires y de ejercitar el periodismo durante varios años, el doctor Borrás fue testigo de la gran escisión producida en las filas del radicalismo y permaneció en el sector que lideraba Ricardo Balbín, figura clave y definitoria del partido.

Tras su paso por la función pública —entre otros cargos llegó a ser subsecretario de Agricultura y Ganadería en el gobierno de Arturo Umberto Illia—, pasó a desempeñar una clara oposición al régimen que detentó el poder desde 1966. Fue en esta etapa de su actuación política que se afirmó su amistad con el actual Presidente y también con quienes habrían de llegar a ser figuras claves de la actualidad política.

Apenas trascendida la noticia del deceso de Raúl Borrás, el Poder Ejecutivo dio a publicidad el decreto



de honores póstumos que serían tributados al desaparecido hombre público. El decreto no olvidaba señalar el profundo ideario democrático del extinto ministro, su labor en pro de la recuperación de las instituciones republicanas y el respeto que se había ganado entre amigos y adversarios de la política nacional.

El velatorio se efectuó en dos etapas, la primera tuvo lugar en el salón de honor del Estado Mayor General del Ejército, donde el féretro estuvo custodiado por una guardia integrada por personal de las Fuerzas Armadas. Más tarde los restos de Borrás fueron trasladados al Congreso Nacional para recibir el dolido homenaje de sus amigos y de personalidades de la vida institucional argentina.

En este momento, con cierta perspectiva temporal, se podría afirmar que el ministro de Defensa desaparecido estaba llamado a consumir con éxito importantes misiones, sin olvidar su paso fructífero por una función que le exigió un diálogo responsable en momentos trascendentes para la Nación. □

SE RETIRO DE LA D.N.A. EL CNEL. (R) J. C. FERREIRA



El coronel (R) Dn. Juan Carlos Ferreira —ex jefe del Departamento Contabilidad y Finanzas de la Dirección Nacional del Antártico— ocupó interinamente el cargo de Director Nacional al cesar en su mandato el anterior Director Nacional, contraalmirante (R.E) Dn. Roberto Alfredo Day. De larga actuación en la DNA, el

coronel Ferreira desempeñó su interinato durante cuatro meses en los que mantuvo el accionar de este Organismo dentro de los niveles habituales sin presentar altibajos.

El entonces Ministro de Defensa Dn. Raúl Borrás, prolongó su mandato hasta la designación del actual Director Nacional, Dr. Juan Vicente Solá. □

El Austral

Por su breve actuación en la Armada Argentina el "Austral" es el menos conocido de los barcos antárticos con los cuales la Nación planeó a principios de siglo la ocupación y exploración del Sector Antártico Argentino. Había sido adquirido al doctor Juan Bautista Charcot — para quien fue construido especialmente —, cuando el explorador francés proyectaba una segunda expedición a la península Antártica y, a la vez, intentar el rescate de los científicos suecos encabezados por Otto Nordenskjöld que en ese entonces prácticamente habían desaparecido en las soledades polares.

El barco de Charcot, bautizado originariamente "Le Français" tenía un casco de madera que le aseguraba suficiente elasticidad para soportar la presión de los hielos, su eslora era de cuarenta metros y tenía cinco de manga. Desplazaba 900 toneladas y era propulsado por una máquina de vapor de 250 caballos; además, disponía de una arboladura de goleta que le proporcionaba velocidad y capacidad para la maniobra, pero su máquina resultó defectuosa y causó siempre serios problemas.

El 22 de noviembre de 1905, apenas vuelto Charcot de su segundo viaje antártico, "Le Français" fue adquirido por el gobierno argentino que pensó relevar de esta manera a la corbeta "Uruguay" para que ésta retomara sus tareas normales en la escuadra.

Para el comando del rebautizado "Austral" se designó a una plana mayor integrada por el teniente de fragata Jorge Yalour — que había cumplido dos campañas antárticas en la "Uruguay" —, y los oficiales Jorge C. Urquiza, José Gregores, Arturo López, Raúl Moreno, Julio Zurett, Nicolás Levalle, Luca Berón, Daniel Capanegra y el ingeniero maquinista Luis Díaz.

Rápidamente alistado, el 30 de diciembre de 1905 el "Austral" soltó amarras en el puerto de Buenos Aires con el objeto de realizar el relevo de la dotación del observatorio meteorológico instalado en las Orcadas del Sur.

Por cierto que éste fue el único viaje que el

"Austral" hizo en cumplimiento del destino para el que fue comprado.

Fueron muchas las dificultades que su tripulación debió sobrellevar en el curso de su navegación polar, pues si bien la embarcación era muy marinera en cambio su máquina propulsora resultó muy débil a despecho de la potencia que prometían sus constructores. La nave se volvía casi ingobernable con el viento adverso y no maniobraba bien en medio de las bancas de hielo.

El 4 de mayo de 1906 el "Austral" regresó a su puerto de partida luego de haber navegado 5200 millas y su comandante — en ese viaje lo fue el teniente Saborido —, hacía saber a la superioridad los requerimientos para adecuar el barco a las necesidades del servicio para el que fue adquirido. Sometido a los cambios que se pidieron y a ciertas reparaciones, en diciembre de 1906 el buque estaba de nuevo listo para otra expedición polar, pero esta vez mucho más ambiciosa.

En sus bodegas transportaría los elementos necesarios para instalar una nueva estación meteorológica, esta vez en la isla Wandel (actualmente isla Booth, en la costa oeste de la Península, cerca del estrecho de Gerlache). Además, se proyectaba establecer subestaciones o refugios en toda esa región pues poco tiempo antes el Poder Ejecutivo había designado como jefe de policía en esa zona al señor Guillermo Bee.

El "Austral" zarpó de Buenos Aires el día 20 de diciembre. Aún en aguas del Río de la Plata, fue sorprendido por un duro temporal que lo abatió sobre el banco Ortiz abriéndose varios rumbos en su casco, hacia la popa. El día 21, a las 9.25 el buque se fue a pique y así terminó el proyecto de montar una segunda estación meteorológica y poner en funciones a un comisario en tierras antárticas. Más tarde, diversos inconvenientes fueron postergando estos planes hasta que el olvido llegó definitivamente.

Fue así que la corbeta "Uruguay", protagonista de la gesta del rescate de la expedición Nordenskjöld debió retomar por muchos años más su anterior actividad polar.

R. C.