

# DOS EXPEDICIONES ARGENTINAS A TRAVES DE LOS ANTARTANDES

SANTIAGO M. COMERCI



DIRECCION NACIONAL DEL ANTARTICO  
INSTITUTO ANTARTICO ARGENTINO

1993

DIRECCION NACIONAL DEL ANTARTICO

# DOS EXPEDICIONES ARGENTINAS A TRAVES DE LOS ANTARTANDES

Santiago M. Comerci

Contribución N° 418

INSTITUTO ANTARTICO ARGENTINO

# DOS EXPEDICIONES ARGENTINAS A TRAVES DE LOS ANTARTANDES

Santiago M. Comerci

## I - INTRODUCCION

Al comenzar los años 50 la política antártica nacional estaba lo suficientemente madura, como para que se pensara en la necesidad de un amplio despliegue que cubriera todo el espacio reclamado por nuestro país. El Instituto Antártico Argentino, organismo científico especializado, será a partir de su creación en 1951 la fragua donde se forjará el nuevo plantel de investigadores, que continuará la labor desarrollada en las décadas anteriores por los pioneros del Museo Argentino de Ciencias Naturales de Buenos Aires. El Ejército Argentino enviará a la Antártida sus hombres, que emularán la acción de aquellos bravos españoles que otrora abrieran caminos y fundaran reales asientos en el entonces ignoto territorio de Indias, y de los argentinos que con Roca se internaron en el desierto patagónico para afianzar la soberanía nacional; así, de la misma manera, nuestros soldados abrieron rutas, descubrieron accidentes geográficos y plantaron el pabellón nacional en el desierto blanco. La Fuerza Aérea Argentina comenzó también en 1951 a surcar el cielo antártico, enfrentando a la difícil meteorología polar ya desafiada por la aviación naval. La Marina de Guerra, que ya frecuentaba la zona desde la temporada 1904-05, para el relevamiento de la dotación del observatorio de las islas Orcadas, continuó su valioso aporte logístico y científico mediante las campañas antárticas anuales iniciadas en 1947.

Nuevas bases y refugios con nuestra bandera fueron surgiendo en la Antártida en aquellos años,

durante los que hubo significativas realizaciones como resultado del esfuerzo nacional. Nueve bases y cuarenta y nueve refugios establecidos durante ambas décadas dan testimonio de aquel empeño. Sumando las tres bases ya existentes antes de 1950, se cierra la década de los años sesenta con un total de doce bases y cincuenta y cuatro refugios.

Por aquel entonces, la Argentina tuvo también un destacado protagonismo participando en la realización de un programa de colaboración científica mundial durante 1957-58, que abarcó el estudio de todo el planeta y se lo denominó Año Geofísico Internacional (AGI). Esa experiencia, que en el campo de la investigación antártica fue muy fructífera, impulsó a la comunidad antártica internacional a firmar en Washington el 1° de diciembre de 1959 el Tratado Antártico, acontecimiento en el que también estuvo presente nuestro país. Con tal trascendente suceso que a partir de su entrada en vigencia el 23 de junio de 1961 iniciaría una nueva etapa en la historia antártica, caracterizada por una internacionalización limitada del helado continente austral, concluyó la década de los años cincuenta y comenzó la de los años sesenta, época para los argentinos de fecundo y tenaz trabajo en la Antártida, en cuyo marco se inscriben las dos memorables empresas que son tema del presente trabajo, protagonizadas por patrullas del Ejército Argentino de las bases General San Martín (hoy San Martín), con asiento en la bahía Margarita, y Esperanza, ubicada en la bahía homónima.

## II - BAHIA MARGARITA

### - El marco geográfico y las primeras presencias

Entre la isla Belgrano, por el norte, y la isla Alejandro I°, por el sur, y la costa Fallieres por el este, se abre al oeste de la

Tierra de San Martín, bañada por el mar de Bellingshausen, a los 68° 30' Sur y 68° 30' Oeste. Con grandes profundidades en su relieve costero, se nos ofrece en su parte oriental elevada y cubierta por el hielo de superficie relativamente lisa, que baja escalonadamente hacia el mar, dejando la costa parcialmente descubierta; se trata de grandes glaciares con signos de poca actividad, que aportan el paisaje de la zona las morrenas que empujan y acumulan en sus extremos.

La primera descripción de la bahía fue hecha por su descubridor, el sabio y explorador francés Juan Bautista Charcot, jefe de la Expedición Antártica Francesa de 1908-1910, que la bautizó con el nombre de su esposa; también a él debe su topónimo la costa de Fallieres, entre otros accidentes de la zona, que recuerda al entonces presidente de Francia, Clément Armand Fallieres. Reconocida y fotografiada desde el aire por Wilkins y Ellsworth en los comienzos de la década del treinta, bahía Margarita sirvió de asiento para la primera base instalada en el lugar, en uno de los islotes Debenham, que lo fue la Base del Sur, de la expedición británica de John Rymill, que permaneció allí durante un año desde el 29 de febrero de 1936 hasta el 23 de febrero de 1937, siendo uno de los objetivos de Rymill expedicionar por tierra hacia el este para alcanzar la costa del mar de Weddell, hizo efectuar previamente un reconocimiento aéreo con un De Havilland, que se acercó hasta el borde de la meseta a 2000 metros de altura, desde donde se vió el horizonte cerrado por abruptas montañas, no avistándose paso alguno entre los glaciares. Conclusión: imposible el cruce terrestre de la península hacia el Weddell por lo menos al norte del paralelo 69° Sur. No obstante una patrulla con trineos logró ascender hasta el interior de la península en los 70° de latitud Sur por estrechos y largos valles; pero los continuos y fuertes temporales, la cautelosa marcha sobre el hielo agrietado y la poca visibilidad por la casi permanente niebla, prolongaron excesivamente el tiempo de marcha

tornando escasos los víveres, lo que obligó al regreso a la base, desistiéndose de una operación considerada en consecuencia imposible. No obstante los resultados de la estadía británica en bahía Margarita fueron altamente positivos por los reconocimientos realizados en la zona, como así también por las buenas comunicaciones radiales mantenidas con el resto del mundo; así fue como Rymill y sus hombres pudieron conocer la noticia del naufragio del "Pour quois Pas?" en el Artico, en esos momentos, y la muerte de Charcot, el descubridor del lugar donde ellos estaban. Otro aporte de Rymill al conocimiento de la zona de bahía Margarita, y tan válido como el de los datos científicos de su expedición, fue la descripción subjetiva que nos dejó del lugar:

" Día tras día habíamos viajado en medio de un silencio absoluto, no el silencio deprimente de la muerte, sino el silencio que jamás había conocido la vida. Aún más impresionante era la inmensidad desnuda de la región y la atmósfera de misterio que parecía empequeñecernos, las grandes montañas hieráticas y los ventisqueros avanzando, lenta pero inexorablemente, para recordarnos que aun allí el tiempo sigue su marcha. Me subleva pensar que una de las primeras cosas que probablemente nos preguntaría algún hombre bien alimentado, cuyo Dios es su libro de cheques, sería lo siguiente: "por que fué allí?"(1)

En el verano de 1940 llegaron a la bahía Margarita los norteamericanos con el almirante Byrd; allí establecieron una base que denominaron Base del Este, en la pequeña isla Stonington, próxima al fiordo Neny, desde donde intentaron a su vez el cruce de la península Antártica hacia la costa sobre el mar de Weddell, pero fallas en los medios mecánicos - aviones y tractores - frustraron una vez más el ambicioso proyecto. Cuando llegó el momento de abandonar la Base del

Este para el regreso al norte, se tuvo la primera experiencia de la dificultad del lugar; los hielos habían cerrado la bahía obligando a una riesgosa evacuación por aire. Como importante resultado de las exploraciones realizadas, quedaba comprobada la insularidad de la isla Alejandro I°, separada de la costa de Fallieres por el canal Presidente Sarmiento. En la apresurada partida los norteamericanos hubieron de dejar parte del instrumental, con un mensaje firmado por Byrd solicitando a quien llegara hasta allí, que recogiera esos elementos y los hiciera llegar a los Estados Unidos de América; la expedición argentina del "1° de Mayo" con el capitán Silvano Harriague, cumpliría ese cometido en el verano de 1943.

El 25 de febrero de 1946, se hicieron presentes en la bahía Margarita nuevamente los ingleses, instalando la Base E en la isla Stonington. En el verano del siguiente año, el 7 de marzo, navegaron la zona los chilenos con el "Angamos", y cinco días después de nuevo los norteamericanos, dirigidos entonces por Finn Ronne; reocuparon la Base del Este hasta febrero de 1948, realizando la mayor tarea de investigación de la naturaleza de esa zona, con exploraciones aéreas y terrestres; 250.000 millas cuadradas exploradas, 14.000 fotografías tridimensionales y una importante colección de material y datos científicos, dan testimonio de la magnitud y valor de la empresa.

- La presencia argentina. Reafirmación de los derechos de la República Argentina sobre la Antártida. La Base San Martín

A estar a las noticias de los historiadores de nuestras gestas marinas, Cándido Eyroa, Héctor R. Ratto y Teodoro Caillet-Bois, habría sido don Luis Piedra Buena el primer argentino que navegó la zona de la bahía Margarita, cuando en agosto de 1848 alcanzó los 68° de latitud Sur en sus

operaciones balleneras. Pero siguiendo el rastro de las modernas expediciones con concretos objetivos científicos, debemos señalar en la Bahía Margarita la presencia del transporte "1° de Mayo", que al mando del capitán Silvano Harriague recorre durante el verano de 1943 la costa occidental de la península Antártica, continuando con un plan de reconocimiento aerofotográfico, hidroceanográfico, cartográfico, observaciones de fondo marino y de meteorología, iniciado en la anterior estación estival con el mismo buque comandado por el capitán Alberto J. Oddera, en base a las recomendaciones de la Comisión Nacional del Antártico; si bien esa expedición había tenido también proyectado alcanzar los 68° Sur, no lo había podido hacer por las condiciones del hielo en el mar.

El 5 de marzo el "1° de Mayo" echó ancla en el fondeadero sur de la ría Neny; una vez en tierra los expedicionarios visitaron la Base del Este, donde hallaron los elementos abandonados por los norteamericanos dos años antes, procediendo el capitán Harriague a dar cumplimiento al pedido del almirante Byrd. Una baliza erigida en el lugar fue bautizada "Teniente Lanusse", en homenaje al piloto que había realizado los primeros vuelos argentinos sobre el Antártico, durante la expedición del "1° de Mayo" en el verano del cuarenta y dos, fallecido al regreso de la expedición en el puerto de Buenos Aires, al caer su máquina mientras tomaba altura para volar a Puerto Belgrano. Antes de dejar la bahía el jefe expedicionario argentino depositó en el lugar una nota afirmativa de los derechos de la República Argentina sobre un sector antártico.

Si bien la actividad argentina continuó en la Antártida, y fue incrementada a partir de 1947 con la organización de las campañas antárticas anuales, será recién en 1951 que los argentinos volverán a la bahía Margarita con la Expedición Científica a la Antártida Continental Argentina del coronel Hernán Pujato, que instala la Base



General San Martín (hoy Base San Martín) desde la que se emprenden patrullajes de reconocimientos en la zona, recorriendo 1.287 kilómetros sobre el hielo de mar y sobre la tierra firme, ubicando accesos a la meseta central bautizada San Lorenzo.

### III - 1952 : LA MARCHA AL MAR DE WEDDELL.

Al finalizar el verano de 1952 llegaron a la bahía Margarita el "Sanavirón" y el "Bahía Aguirre", conduciendo el segundo buque la dotación de relevo presidida por el capitán Humberto Bassani Grande. Objetivo de la nueva dotación era continuar con las exploraciones iniciadas por la anterior y establecer rutas en el interior de la península, para lo cual dispuso de dos elementos que fueron una novedad en el quehacer antártico argentino de aquel entonces: un automotor de orugas Weasel y un helicóptero Sikorsky S-51, provisto de un astrocompás y un radiogoniómetro para poder operar en un medio caracterizado por las casi permanentes nevadas y nieblas, con la consiguiente reducción de la visibilidad. Así, la dotación del capitán Bassani Grande pudo cumplir su ambicioso programa, y en el calendario de sus actividades quedaron registradas hazañas y también peripecias mayúsculas, recordándose como la jornada más dramática la del 30 de junio de 1952, cuando el fuego, con la complicidad de un blizzard que aumentó su violencia, dejó a los hombres a la intemperie e incomunicados, al destruir la casa habitación con la radioestación principal, además de la biblioteca, la usina y dos depósitos de víveres. Otra pérdida considerable fue la del hangar del helicóptero, desmantelado por un temporal con viento que llegó a superar los 120 kilómetros por hora. La construcción del nuevo hangar exigió un esfuerzo del que nos da una idea el relato del teniente coronel Luis Roberto Fontana, que integró aquella dotación siendo teniente:

"Fue necesario construir e improvisar todo, socavar la piedra con voladuras de trotyl para alojar los cimientos de las columnas, fabricar herramientas, perforar el hierro, reformar el equipo de soldadura autógena. Se inauguró el 20 de junio de 1952. Un fuerte viento a los pocos días probó la solidez del hangar, que desde entonces se mantiene desafiando a todos los temporales."(2)

Otra pérdida de gran significación ocurrió durante una expedición a cabo Berteaux, 90 kilómetros al sur de la base, cuando por una difícil maniobra se accidentó el helicóptero resultando destrozado, y herido seriamente su piloto Hugo Jorge Parodi. Después de esa pérdida quedaba también fuera de servicio el Weasel, al ser desarticuladas sus orugas por el hielo. Privados así de dos importantes elementos para sus exploraciones, pero no del espíritu que los animaba, pudieron aquellos hombres afrontar bien pronto la más desafiante empresa que Rymill había considerado imposible en 1936. Expedicionar hacia el este para salir al mar de Weddell significaba cruzar los Antartandes, o Andes antárticos, continuación de los Andes sudamericanos, de allí su nombre debido al geólogo polaco Henryk Arctowski, que, a partir de la Tierra del Fuego, se manifiesta en una serie de islas que componen el llamado Arco de las Antillas del Sur, reapareciendo en la península Antártica y recorriéndola en toda su extensión, con picos que alcanzan los cuatro mil metros de altura aproximadamente, y con una riqueza mineral igual a la de la cordillera de nuestro continente; grandes y agrietados glaciares ocupan los valles intermontanos, agregando riesgosos obstáculos a la osada presencia humana. Parecería que todo allí se conjagara para vedar al hombre el conocimiento de una naturaleza extremadamente celosa de sus dones.

- Organizacion y tareas previas

Listos los elementos necesarios para los viajes de las patrullas, y normalizada la vida en la base perturbada por el incendio del 30 de junio, el día 2 de agosto de 1952 fueron distribuidos los perros para las jaurías y organizadas las patrullas en tres grupos:

a) Grupo de apoyo aéreo: Señor Hugo Parodi  
Cabo mayor mecánico  
aeronáutico Jorge Weber  
Mecánico aeronáutico  
Señor Carlos Marrón

b) Grupo de trineos: N°1- Capitán Humberto  
Bassani Grande  
Cabo mayor Raúl Cirilo  
Urtasún  
Cabo mayor Mario de la  
Torre

N°2- Teniente José María T.  
Vaca  
Teniente farmacéutico  
Luis R. Fontana  
Cabo mayor Antonio Osés

c) Grupo de apoyo terrestre: Teniente 1° Alberto  
Giovannini  
Subteniente Federico  
Soares Gache  
Cabo mayor mecánico  
radiotelegrafista  
Enrique Gonzalez

En el plan de realizaciones previas a la marcha al mar de Weddell, dispuso el capitán Bassani Grande la realización de algunas patrullas para práctica y experiencia de los hombres. En su libro "Antártida, mi hogar", el capitán José María T. Vaca refiriéndose al suceso que historiamos dice:

" Durante el invierno se preparó al personal, material y animales para salir a explorar.

El médico tenía los ojos fijos en los hombres que saldrían a campaña, efectuaba revisiones periódicas, control en los alimentos (víveres, vitaminas, descanso), y del entrenamiento.

Cada encargado de trineo, controlaba minuciosamente el suyo, buscando los puntos débiles para reforzarlo, porque sobre el terreno, las reparaciones son de emergencia, y como tales, son problemáticos los resultados.

En la jauría se estudiaba la vida de cada perro en su hoja correspondiente, se controlaba la edad, campañas realizadas, rendimientos y su comportamiento (peleador, mañero, indócil, etcétera). Salían al terreno diariamente, para ver la actuación en conjunto, la carga de arrastre, los problemas surgidos se solucionaban para el día siguiente. Se trataba que comieran la mayor cantidad de carne de foca, para que luego en campaña, sufrieran menos con la dieta diaria, compuesta solamente de pemmican (...). Después del entrenamiento diario, el conductor revisaba perro por perro, empezando por la cabeza, luego pecho, lomo, ancas y en especial las patas, pues la sal (sobre hielo marino), o los cantos afilados de los hielos, producen tajos o heridas cortantes, que deben ser curadas enseguida; en campaña, se le coloca botas protectoras y durante unos días se lo lleva de tiro para que no trabaje y se cure rápidamente (...). Una vez solucionados los problemas de los perros, trineos y accesorios, hay que pensar en los elementos para el conductor (equipo y vestuario), carpas, bolsas, camas, colchones neumáticos (...)." (4)

Y con relación al material y equipo que carga un trineo también nos asesora el capitán Vaca, por ejemplo : un trineo tirado por once perros lleva lo siguiente:

" Material. Un par de esquíes; 1 pala, 1 escoplo; 2 estacas grandes; 2 cadenas de repuesto; 2 tiros de repuesto; 2 collares de repuesto; 6 eslingas; 1 lesna; 1 par de grampones; 1 par de raquetas; 1 maza; 1 cuchillo con su vaina; 1 cable con sus argollas; 3 arneses de repuesto; 1 estanque de lona; 3 cañas coligüe con banderolas (jalones), 1 rollo de cinta (para reparar arneses) ; 1 rollo de piolín; 3 agujas grandes; 1 cuerda para escalamientos; 1 clavo grande de repuesto.

Equipo (para dos personas: 1 carpa; 2 bolsas-camas; 2 colchones neumáticos (catres); 2 paños de carpas; 2 caramañolas de bolsillo; 1 calentador a presión; 1 farol; 2 repasadores; 2 cucharas; 2 cajas de fósforos; 1 encendedor; 1 termo; 2 latas de alcohol sólido; 3 agujas para calentador; 3 agujas para farol; 6 camisas para farol; 1 olla a presión; 1 pava; 2 platos o tazones; 1 linterna; 6 pilas repuesto; 6 velas de cera o cebo; 2 focos de linterna de repuestos.

Vestuario: Cada persona lleva puesto lo siguiente: Ropa interior de lana o seda; camisa; pantalón impermeable; guantes de lana (1 par); medias de seda o hilo (1 par); calzado especial; lentes anatómicos; brújula de muñeca; silbato; anorak o saco impermeable ; pañuelo de seda para el cuello; guantes de seda (1 par); mitones de piel (1 par); medias de lana (1 par); pasamontaña (o gorro especial); pañuelo para bolsillo; reloj pulsera.

Repuestos: Pantalón impermeable (uno); guantes de seda (un par); medias de seda o hilo (4 pares); lentes para la nieve (uno); pañuelos para bolsillo (dos); toalla de

cara (una); ropa interior (un juego); guantes de lana (cuatro pares); medias de lana (cuatro pares); gorra (una); neceser de costura; neceser para aseo.

Además se agrega: Un libro de lectura; una carta de navegación; una libreta para anotaciones; anemómetro; sextante; un lápiz; regla o escuadra; termómetro; reloj despertador; papel higiénico.

Carga: Una radio portátil; un generador a pedal; cajones de pemmican para perros; querosene (diez litros); una antena; un cajón de víveres (varía de acuerdo al tiempo); alcohol de quemar.

Viveres: Un cajón puede contener: 4 latas de charquicán grande (pemmican); 4 latas de charquicán chica (pemmican); 6 paquetes de sopas rápidas (tipo vergel); 6 latas medianas de galleta; 1 lata de manteca, mediana; 1 lata de avena arrollada; (...)." (5)

Un botiquín con todos los elementos necesarios para cualquier emergencia sanitaria completa la carga del trineo.

El día 17 de septiembre comenzaron a moverse las patrullas al sur de la bahía Margarita, con el objetivo de realizar una larga marcha de entrenamiento que proporcionara la experiencia necesaria para la expedición al mar de Weddell. El 24 de septiembre, un accidente ocurrido en la bahía Refugio provocó la pérdida del helicóptero, quedando los hombres privados de tan importante apoyo; la inutilización de las orugas del weasel en el mismo accidente sumó otro inconveniente a la expedición. Alcanzado el cabo Berteaux el 1° de octubre, se suspendieron las marchas de entrenamiento procediéndose a reorganizar las patrullas para el cruce de la península.

- Primera etapa de la expedición. Instalación de depósitos y reconocimientos del cordón Molinero y del paso de acceso a la meseta.

El 27 de octubre se procedió a la colocación de un malacate en el borde del glaciár continental para llevar hasta allí la carga desde la base, y a cuatro kilómetros de la misma, al pie del cordón Molinero, sobre el mismo glaciár, se estableció un depósito campamento desde el que se efectuarían los reconocimientos necesarios para hallar el paso intermontano para llegar a la meseta. El 10 de noviembre quedó concluído el acarreo de víveres y combustible al lugar, en cantidad suficiente para una campaña calculada en cincuenta y cinco días.

El 18 de noviembre el grupo de trineos, arrastrado cada uno por trece perros, se pone en marcha con destino al campamento depósito en kilómetro 4, llevando un doble juego de carpas en previsión de cualquier eventualidad; el malacate ubicado a 75 metros sobre el nivel del mar facilitó la ascensión de los trineos, realizándose la operación de la siguiente manera: la punta del cable se unía al extremo de la tiradora al lado del perro guía, y con el esfuerzo de hombres y perros los trineos subían la cuesta con facilidad; en los descensos el cable era atado a la parte posterior del trineo y se hacía avanzar a los perros por tramos, siendo estos tan extensos como el cable que se desenrollaba previamente.

Una vez instalado el grupo en el campamento depósito del Km 4, regresaron a la base el teniente 1° Giovannini, el teniente Vaca y el subteniente Soares Gache, para intentar conducir el tractor Ford por el glaciár, en proximidades de la base británica de Stonington; el tractor facilitaría el transporte de la carga a los campamentos que serían establecidos previamente al cruce de la zona montañosa. Del 19 al 22 de noviembre un fuerte blizzard- temporal de viento y nieve denominado también viento blanco- inmovilizó al grupo en el campamento, de modo que recién el

día 23, cesando el meteoro, pudo salir una patrulla integrada por el teniente Fontana y el sargento Osés para efectuar un reconocimiento del cordón Molinero y del probable paso de acceso a la meseta, que había sido señalado por el coronel Pujato el año anterior.

Ante el resultado negativo de esa misión, el día 24, mientras regresaban al campamento el teniente 1° Giovannini, el teniente Vaca y el subteniente Soares Gache, que no habían podido atravesar el mar con el tractor debido a una gran grieta cerca de la ría Neny, una segunda patrulla compuesta por el jefe de la base, y de la expedición, capitán Bassani Grande y los sargentos Urtasún y de la Torre, intentaron el reconocimiento del mencionado paso comprobando su accesibilidad, a pesar de su pronunciada pendiente de fuertes desniveles. Se habían reconocido solamente unos 3000 metros sin alcanzarse jamás la cresta, pues cuando se creía lograda se divisaba una nueva altura superior; ante la conjetura de que todo el trayecto sería igual, el capitán Bassani Grande resolvió la suspensión provisoria del reconocimiento, que sería completado una vez instalado el nuevo campamento en un lugar próximo, y desde el cual se emprendería la operación final.

Al fondo del cordón Molinero, a 20 kilómetros de la base y a 600 metros sobre el nivel del mar, fue establecido un nuevo campamento, en el lugar más oriental alcanzable sobre el glaciar continental; siendo el campamento principal se condujeron allí durante los días 25 y 26, todos los elementos hasta entonces concentrados en el campamento del kilómetro cuatro, denominándose el nuevo establecimiento Campamento Depósito Km. 20. Nuevamente un fuerte blizzard castigó a hombres y animales durante el transporte de la carga desde el Km.4 al Km.20. En esas duras condiciones debió ser evacuado a la Base San Martín el sargento Osés con un cuadro de doble congestión pulmonar, siendo reemplazado por el mecánico aeronáutico



señor Carlos Marrón, que pasó así a integrar el grupo concentrado en el campamento depósito Km.20. Un nuevo y violento temporal obligó a suspender las tareas del transporte entre ambos campamentos el 28 de noviembre, quedando los expedicionarios divididos en dos grupos hasta el 29, en que finalmente pudo concluirse el traslado. Durante los siguientes días hubo permanentes grandes derrumbes y estrepitosas avalanchas en los glaciares situados al norte y al sur del acceso, quedando a salvo el campamento por la ubicación en que se hallaba. El 30 de noviembre una copiosa nevada inmovilizó nuevamente a los ya bastante castigados expedicionarios.

Por fin, el día 1° de diciembre el buen tiempo permitió emprender el postergado y ansiado reconocimiento total del acceso a la meseta. Con ese fin, y para jalonar al mismo tiempo la mejor ruta para los trineos, salió una patrulla formada por el teniente Vaca y el subteniente Soares Gache, a la que siguió una segunda patrulla integrada por el capitán Bassani Grande y el señor Marrón, consiguiéndose jalonar en el mismo día un tramo de aproximadamente ocho kilómetros, alcanzándose así una altura desde la que se podía dominar la parte oriental hacia el mar de Weddell, y la occidental hacia el sudoeste de la bahía Margarita. El acceso a la meseta ya estaba logrado, no obstante, se comprobó que después de cada blizzard el aspecto del mismo quedaba totalmente alterado, de modo que muchas veces hubo que rectificar la ruta cambiando de lugar las banderolas color naranja, veinte en total, con las que se había jalonado el camino. Siendo la pendiente muy pronunciada y accidentada, se resolvió hacer escalas o entrar en campamento en banderola N° 1 (ver gráfico) a 2 km. 600 metros del campamento depósito km.20 y 1025 metros de altura sobre el nivel del mar; en banderola 9 a 2 km. 400 metros de la anterior y 1600 metros de altura, y en banderola 20, a 3 kilómetros de la anterior y 1720 metros de elevación sobre el nivel del mar.

El 2 de diciembre se inició el transporte de las carpas y carga en general a banderola 1, cubriéndose un tramo de 2 kilómetros 600 metros, que exigió tres horas de marcha solamente en viaje de ida, con trineos tirados por trece perros y con carga de cajones con pemmican para los animales. Ese mismo día debió ser evacuado por causa de una dolencia el teniente farmacéutico Luis. R. Fontana. Dos días después, un fuerte blizzard paralizó las operaciones hasta el día seis en que, aprovechando el mejoramiento de las condiciones climáticas, se reanudaron algunas tareas al tiempo que era evacuado otro miembro de la expedición, el teniente 1° Giovannini, afectado por fuertes dolores estomacales y enfriamiento de ambos miembros inferiores, siendo acompañado en la marcha hacia la base por el teniente José María T. Vaca y el subteniente Federico Soares Gache, (6) quienes regresaron al campamento el día siguiente.

Los trineos 2 y 3, reforzadas las jaurías con los perros del trineo N° 1, marchan el 10 de diciembre al campamento de banderola 20, donde la temperatura registrada era de -32° C. bajo cero. Apenas llegados allí, negros nubarrones avanzando desde el oeste anuncian un nuevo temporal, se impone entonces apurar la descarga para regresar lo antes posible, lo que debió hacerse con el inconveniente de una total falta de visibilidad. El capitán Bassani Grande describe en su informe las alternativas de esa jornada:

" Apresuramos la descarga e iniciamos el regreso, fuimos alcanzados en Banderola N° 11, impidiendo en forma absoluta la visibilidad. Solamente nos era permitido ver los pequeños agujeros dejados en la nieve por los ramplones del personal ya que con tratarse de nieve endurecida, los perros y trineos no habían dejado huella alguna resultando imposible ver ninguna banderola, como señal de que no se marchaba por la ruta exacta.

El uso de la brújula para marchar con determinado rumbo no es aconsejable en estos casos dado que una sola variante, por pequeña que ella sea, puede conducir a los expedicionarios, en especial al trineo guía, a alguna profunda barranca o precipicio de los que abundan. Como esta primera carga había marchado con la radio portátil, desde este día quedamos sin comunicaciones con la Base. En la misma se había organizado una patrulla de auxilio, la que no llegó a salir, y se había hecho toda clase de conjeturas llegándose hasta a afirmar que habíamos perecido en el Campamento Km. 20, puesto que el mismo estaba, según los que habían sido evacuados a su solicitud, al pie de las avalanchas y desprendimientos, lo cual se comprobó en más de una oportunidad era totalmente inexacto. En Banderola N° 1 había quedado, como dije anteriormente, el equipo y víveres del trineo N° 1, por lo que de las tres bolsas cama hubo que hacer ocho, alojándose 5 hombres en una carpa y 3 en otra, las que en tiempos normales tenían capacidad para 3 y 2 hombres respectivamente ." (7)

El fuerte temporal de viento y nieve continuó durante los días 12 y 13 de diciembre, y el 14 hubo que evacuar a la base a otro hombre, el teniente Vaca, afectado por una intoxicación causada por el mal funcionamiento de un calentador "Brand Metal" en la carpa, y por un enfriamiento general del cuerpo como consecuencia de la carencia del equipo. Para acompañar al enfermo se destacó al subteniente Soares Gache, que ya no habría de volver a reincorporarse a la expedición, pues esta seguiría inmediatamente la marcha hacia su objetivo final. De modo que el plantel expedicionario quedó reducido a dos trineos, el N° 1 con el capitán Bassani Grande, el sargento Urtasún y el sargento de la Torre, y el N° 2 con el cabo mayor Enrique González, el cabo cocinero Burgos y el señor Carlos Marrón, pero este último sería reemplazado luego por el sargento Osés. Ese

mismo día también los animales tuvieron su baja, pues apareció muerto un cachorro sin que se supiera la causa.

- Etapa final de la marcha al mar de Weddell y arribo a la bahía Mobiloil

Siendo las diecinueve horas del día 14 de diciembre, los expedicionarios emprendieron la marcha con los dos trineos con quince perros cada uno. Durante la travesía hacia la banderola N° 20, en la mitad del trayecto el contingente fue sorprendido una vez más por un violentísimo blizzard obligándolo a acampar en las proximidades de la banderola N° 9, donde habían quedado depositados tres cajones de pemmican para los perros. Con gran violencia continuó el blizzard los días 15 y 16, continuando copiosas nevadas durante los días 17, 18, y 19; cubiertas totalmente las carpas fue necesario establecer guardias durante las veinticuatro horas del día mientras duró el temporal, manteniendo abiertos pequeños conductos por los que entrara el aire al interior de las carpas.

Apenas mejoradas las condiciones climáticas, el grupo se puso otra vez en marcha hacia el campamento del kilómetro 20, debiendo soportar a poco andar otro temporal, que no obstante no impidió el arribo a destino debido al empeño puesto por Bassani Grande y sus hombres. El día 24 la tempestad llegó a su mayor violencia, con derrumbamientos y avalanchas cercanas, audibles durante los breves paréntesis de las ráfagas del viento, que amainó recién el 25; ese mismo día regresó al campamento el sargento Urtasún, y con él el sargento Osés que se reincorporaba a la expedición en estado convaleciente; el mecánico aeronáutico señor Marrón quedaba reintegrado a la dotación de la base San Martín, lo mismo que el teniente Vaca.

El día 26, habiendo mejorado las condiciones climáticas, a las 21 horas se ponen nuevamente en

marcha los hombres rumbo a banderola N° 20, llevando en cada trineo un cajón de pemmican; pasando por banderola N° 1 levantarían los tres cajones allí depositados, y lo mismo harían en el lugar de la banderola N° 4 donde habían dejado otros tres; pero los primeros no pudieron ser localizados, pues la nieve y el viento durante el último temporal había tapado los cajones y las señales indicadoras, alterando además totalmente las particularidades del relieve del lugar. El arribo a la banderola 20 requirió un gran esfuerzo, pues en cada tramo recorrido un hombre debía hacer de guía, mientras los demás empujaban y sostenían los trineos para evitar su desbarrancamiento. A las siete horas del día 27 había sido alcanzado ese primer objetivo a 1720 metros sobre el nivel del mar; el resto de la jornada, descanso y preparativos para la marcha hacia la costa del mar de Weddell, que fue iniciada el 28 a las cinco de la madrugada. Desde banderola 20 se descendió hacia el este en línea recta, alcanzando luego de cinco kilómetros de marcha la ladera del Cordón Miguel Martín de Güemes de imponente aspecto. Alcanzada la meseta de la península Antártica, se continuó la marcha pasando por la parte meridional de un cerro "peculiar y siempre brillante denominado Cerro Diamante", según consta en el informe del jefe expedicionario, hasta llegar, después de haber recorrido 25 kilómetros, a la costa de la bahía Mobiloil, abierta y extendida entre la punta Pylon y el cabo Agassiz, en la costa Bowman, a los 68° 35' Sur y 64° 30' Oeste. Allí los expedicionarios habrán podido maravillarse ante el admirable paisaje glaciado de la bahía, en la que convergen varios glaciares desde el este y el nordeste, descubierta por Hubert Wilkins durante un vuelo pionero en la Antártida el 20 de diciembre de 1928; el topónimo aplicado a la bahía hace referencia al combustible de la Vacuum Oil Co. de Australia, utilizado en ese vuelo.(8) La voluntad de los hombres había vencido todos los obstáculos ofrecidos por la geografía y el clima de aquellas latitudes, y el éxito había coronado el esfuerzo.

! Así fue el primer cruce argentino de los Antartandes!

#### IV - BAHIA ESPERANZA

##### El marco geográfico y las primeras presencias

En el extremo nordeste de la península Antártica, sobre el estrecho Antarctic, en los 63° 23' Sur y 57° 00' Oeste, se abre un puerto natural abrigado y de aguas profundas, con cinco kilómetros de fondo por unos dos de ancho en su boca, y con costas interiores generalmente acantiladas; "puerto muy hermoso que podría servir perfectamente como estación invernal", según el juicio del sabio sueco Otto Nordenskjöld, jefe de la Expedición Antártica Sueca de 1901-1903, tres de cuyos hombres, Gunnar Andersson, Duse y Grunden, efectuaron allí una internada forzosa durante 1903. El hecho ocurrió así: El "Antarctic", buque de la expedición, después de dejar en la isla Cerro Nevado a Nordenskjöld y cinco de sus hombres, entre ellos nuestro compatriota José María Sobral, que establecieron allí la estación invernal, regresó al norte, a Malvinas y Ushuaia, retornando a la zona antártica en febrero de 1903. Ante la dificultad para penetrar en el semicongelado mar de Weddell, el doctor J. Gunnar Anderson, el teniente S.A. Duse y el marinero Toralf Grunden desembarcaron para intentar llegar a Cerro Nevado en trineo, lo que les resultó imposible, regresando entonces al punto de partida para reembarcar; mientras tanto, el buque, en un nuevo intento de penetración, aprisionado por los hielos naufragó frente a la isla Paulet, en la que se refugiaron los expedicionarios. Ignorantes del suceso y en inútil espera, los tres hombres decidieron construir con las abundantes lajas del lugar una precaria choza, en la que penosamente debieron soportar los rigores del invierno antártico, a pesar de lo cual encararon valiosas tareas científicas, aun con la intranquilidad motivada en la incertidumbre de su



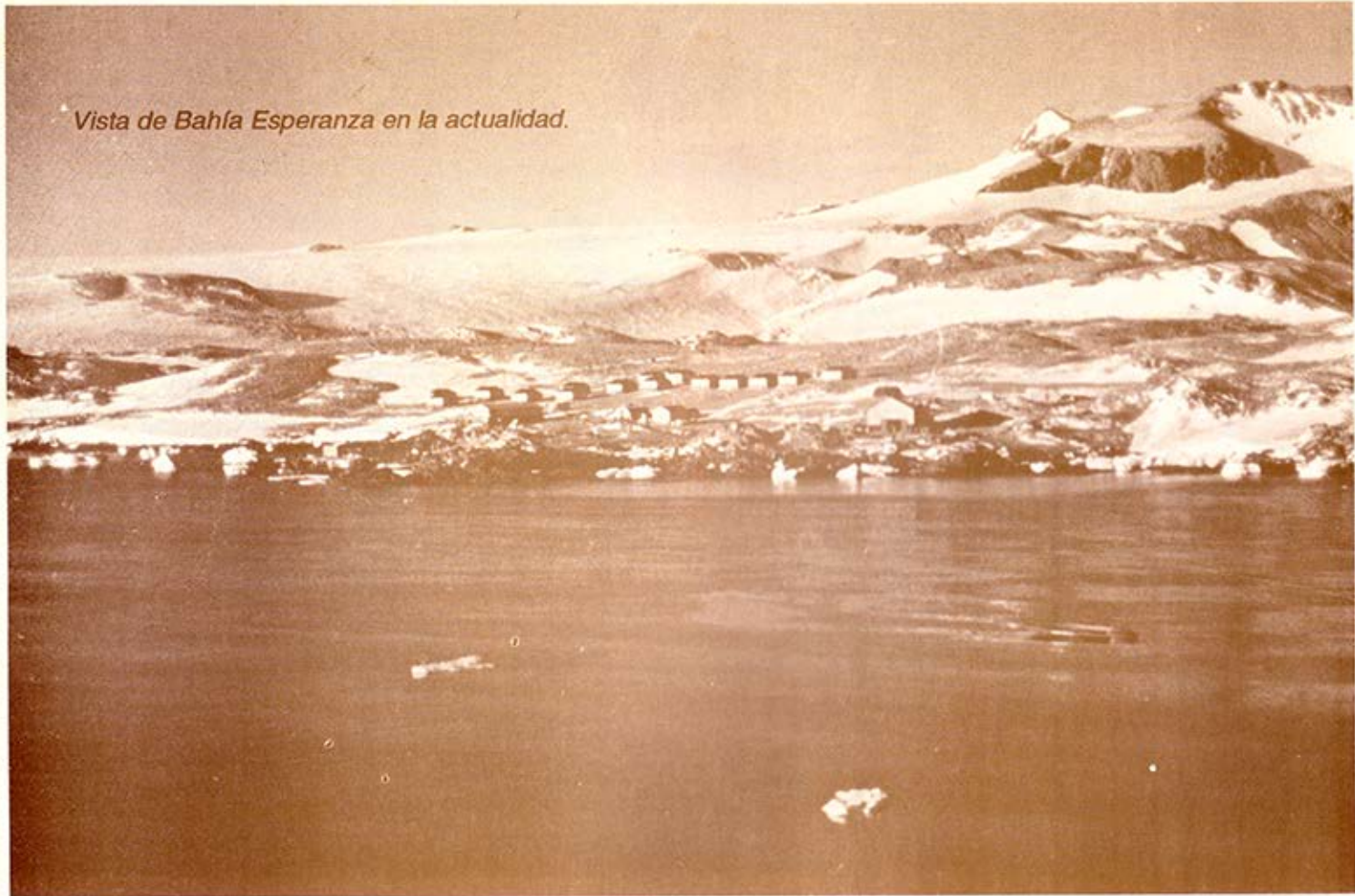
*Un Sikorski S-51 fue incorporado, como una novedad, al quehacer antártico de la época. Aquí lo vemos mientras era sometido a prueba en Mar del Plata. Estaba equipado con un astrocompás y un radiogoniómetro para poder operar en un medio caracterizado por las casi permanentes nevadas y niebla.*

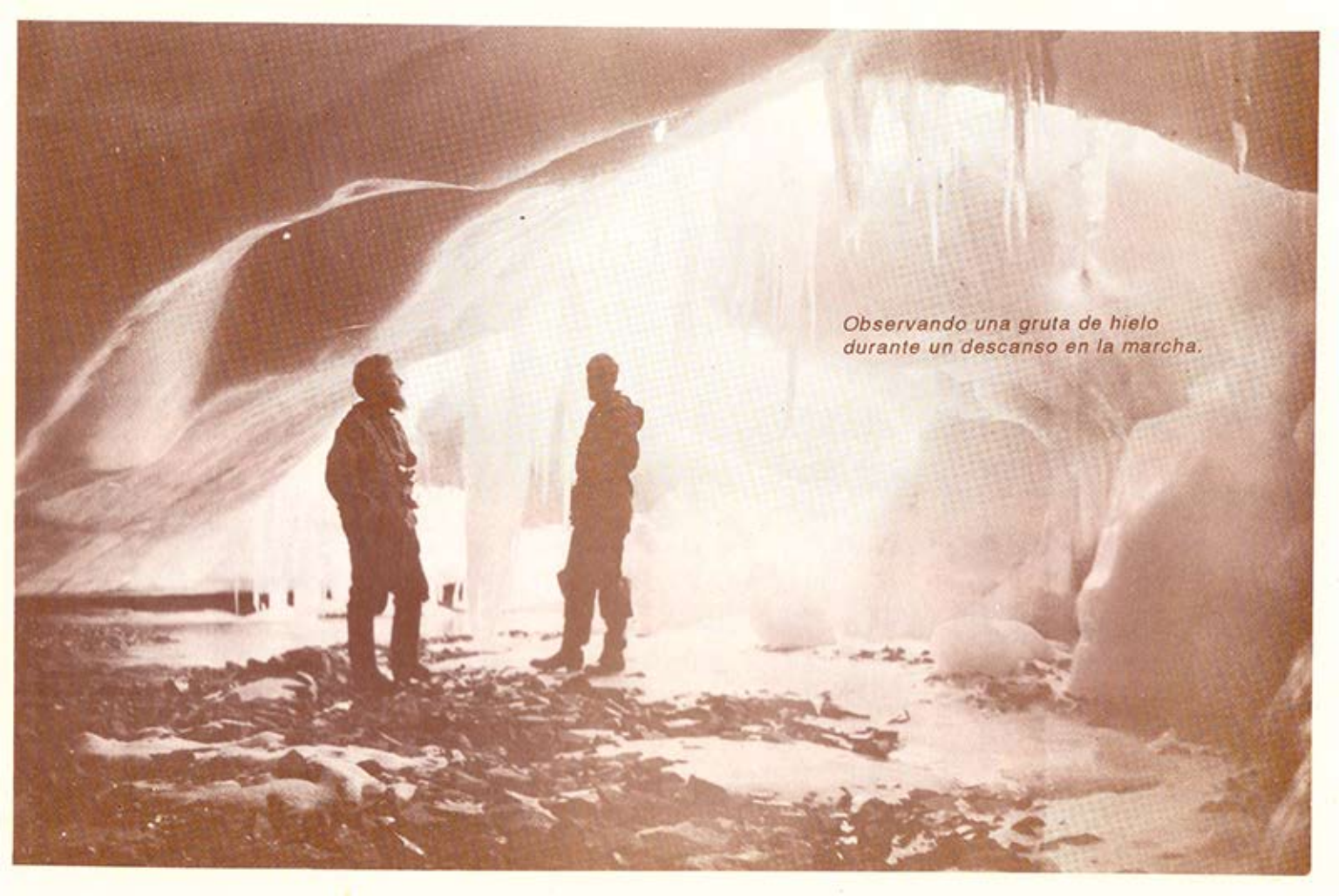


*Pocas personas pueden concebir la real capacidad de resistencia de los perros polares, su dureza de cuerpo y ánimo. Son, para el explorador antártico, el mayor testimonio de esa misteriosa alianza que une a los perros y al hombre desde el comienzo de la historia.*



*Vista de Bahía Esperanza en la actualidad.*





*Observando una gruta de hielo durante un descanso en la marcha.*

futuro, pero con la esperanza de un rescate que los devolviera un día a la civilización. Y así nació el topónimo que el teniente Duse dio a la bahía en el mapa que de la misma confeccionó, a pesar de no contar con una mesa de trabajo perdida durante un temporal. En "Viaje al Polo Sur" dice Nordenskjöld:

"Este mismo lugar empleóse antes de terminar el año por G. Anderson, Duse y Grunden, antes de emprender el viaje hacia nuestra estación (...) En las más penosas circunstancias y ante un inseguro porvenir, tomaron allí valiosos apuntes científicos que dan todavía mayor interés a aquel lugar que la descripción de los sufrimientos que padecieron. Por todo esto, el nombre de Hoppet Vik (Bahía de la Esperanza) es el más adecuado de cuantos pudieron habersele dado." (8)

En 1958 visitó el lugar el capitán noruego Baard Holth con el "Wyatt Earp", en un infructuoso intento de hallar fósiles supuestamente dejados allí por los suecos; pero fue recién en 1945 que se instaló en ese sitio una base británica, posteriormente destruída por un incendio.

#### - La presencia argentina

Nuestra presencia en la bahía Esperanza data de los comienzos de la década de los años cincuenta, época en que la República Argentina inicia un despliegue en la Antártida para ocupar el espacio reclamado, ante la reanudación de las expediciones de otras banderas a la región, como consecuencia de la finalización de la Segunda Guerra Mundial. Así, el 31 de marzo de 1952 fue inaugurado en la bahía el Destacamento Naval Esperanza, bajo la jefatura del teniente de fragata Luis M. Casanova. Observaciones glaciológicas y meteorológicas, con transmisión

diaria de partes sobre el tiempo y el estado de los hielos, fueron iniciadas entonces al mismo tiempo que se realizaban patrullas de reconocimiento topográfico y geológico, ascendiéndose varias veces hasta el interior de la meseta de la península, cruzada hasta un punto de la costa conocida hoy como bahía Duse, en los  $63^{\circ} 30'$  Sur y  $57^{\circ} 20'$  Oeste, aun sin disponer de trineos. Dos de esas patrullas fueron hechas en el mes de octubre para localizar a una patrulla chilena de la base O'Higgins.

En diciembre de ese mismo año llegó también al lugar personal del Ejército presidido por el capitán Jorge Edgar Leal que, provisto de trineos de perros y otros medios, se sumó a las exploraciones geológicas, topográficas e hidrográficas, conviviendo con sus camaradas navales hasta el 17 de diciembre de 1953 en que inauguraron sus propias instalaciones que, junto con las del destacamento naval evacuado luego por la Marina, constituyen hoy la Base Esperanza. Numerosos reconocimientos fueron hechos desde la costa sobre el mar de la Flota (Bransfield) hasta la isla Ross ( $64^{\circ} 10'$  Sur,  $57^{\circ} 40'$  Oeste), levantándose en la costa de la bahía Duse el refugio Martín Güemes.

Durante el Año Geofísico Internacional (AGI), 1957-58, hubo una intensa actividad con la participación de equipos de estudio de la Marina de Guerra y del Servicio Meteorológico Nacional. En sucesivos reconocimientos se llegó hasta los nunataks Foca ( $65^{\circ} 03'$  Sur,  $60^{\circ} 18'$  Oeste), habilitándose nuevos refugios, pero siendo de lamentar la pérdida de una vida durante un ascenso al monte Taylor ( $63^{\circ} 26'$  Sur,  $57^{\circ} 08'$  Oeste); fue la víctima el teniente Ever Sixto Rodríguez Argumedo. También desde la base Esperanza se inició a principios de 1961 la operación conjunta del Ejército y la Aeronáutica para la instalación de la base aérea Teniente Benjamín Matienzo (hoy Base Matienzo), sobre el nunatak Larsen que integra el grupo de los nunataks Foca.

Y así llegamos al año 1962, en que la bahía Esperanza fue el hito inicial de la expedición de la que darán cuenta las siguientes páginas, suceso memorable de nuestra historiografía antártica por ser el segundo cruce argentino de los Antartandes.

#### V - 1962: EXPEDICION TERRESTRE INVERNAL ANTARTICA BAHIA ESPERANZA-BAHIA MARGARITA

La dotación militar que a fines de 1961 ocupó la base Esperanza presidida por el teniente I° Gustavo A. Giró Tapper, tenía como misión principal y especial la realización de la expedición a la bahía Margarita, uno de cuyos objetivos esenciales era la de adquirir experiencia sobre el terreno durante el riguroso invierno antártico en la península, probar equipos y prepararse para otro gran emprendimiento, cual sería la expedición al polo Sur que se concretaría tres años después.

#### - Organización y tareas previas

La planificación y organización de la expedición, concebida teniendo en cuenta el muy variado y accidentado terreno que se debería transitar, fue fundamentada sobre los tres principales puntos de la tarea asignada a la expedición, a saber: a) unir por tierra durante el invierno las bases Esperanza y General San Martín; b) obtener observaciones y experiencias sobre el rendimiento de los medios de transporte en condiciones climáticas y topográficas adversas, y c) el cumplimiento de un plan científico determinado.

Como los datos aportados por las estadísticas meteorológicas hacían prever para ese año 1962 un invierno muy riguroso, se descartó la utilización de la ruta Esperanza-Matienzo por el canal Príncipe Gustavo, que había sido recorrida cuando la instalación de la segunda base mencionada en

los nunataks Foca, sobre la barrera de hielos de Larsen, por considerar la posibilidad de hallar el canal descongelado por congelamiento tardío o incompleto del hielo de mar en esa zona; en consecuencia, se contempló la necesidad de buscar una posible ruta a través de la zona montañosa. Con ese temperamento, se iniciaron las tareas con anticipación el 1° de enero, y en las siguientes etapas: a) habilitación del refugio Ameghino en la península Longing, desde donde cuatro hombres darían apoyo meteorológico y realizarían reconocimientos desde punto hacia el norte por el glaciar Sjögren; b) reconocimientos previos con trineos de perros en febrero-marzo desde Esperanza, por la ruta reconocida en vuelo hasta el punto alcanzado por el grupo Ameghino; c) vuelos de reconocimiento con el apoyo de la base Matienzo entre Longing y Esperanza; d) cumplida la misión del grupo del refugio Ameghino, el mismo operaría hacia el sur, en misión de reconocimiento, cruzando el círculo polar antártico en mayo, emprendiendo el regreso a Matienzo, donde permanecería hasta la llegada del grupo principal, y e) se realizarían tareas de gabinete con los informes obtenidos.

En cuanto a la técnica polar se analizaron y determinaron: a) aspectos operativos; b) rendimiento de los vehículos automotores; c) sistema eléctrico; d) sistema refrigerante; e) sistema de carburación; f) sistema de lubricación; g) dieta de los hombres (para proporcionar 4300 calorías diarias por individuo); h) dieta de los perros (550 gramos de pemmican diarios para cada perro); i) pérdida de peso de los perros; j) equipo de campaña; k) repuestos para los vehículos; y l) carga para los vehículos.

La expedición se organizó en tres grupos: de avanzada, principal y aéreo, compuestos de la siguiente manera:

Jefe: Teniente 1° Gustavo A. Giró Tapper.  
2° Jefe: Teniente Oscar Sosa.

Grupo de Avanzada: Teniente Oscar Sosa, Jefe  
(auxiliar de topógrafo)  
Sargento I° Roberto Carrión  
(topógrafo)  
Sargento Ayudante Pablo  
Elgueta (encargado de las  
jaurías; técnico en escala-  
mientos)

Grupo Principal: Teniente I° Gustavo A. Giró  
Tapper, Jefe (observador  
meteorológico y  
glaciológico)  
Sargento Ay. Silvano Corvalán  
(Radio-técnico) (auxiliar  
del observador meteorológico  
y glaciológico)  
Sargento I° Raúl Rodríguez  
(mecánico)  
Sargento Gerónimo Andrada  
(mecánico)  
Cabo I° Oscar Alfonzo  
(encargado de las jaurías)

Grupo Aéreo (dependiente de la base Teniente  
Matienzo)

Capitán Jorge Raúl Muñoz,  
jefe  
Capitán Héctor René  
Guidobono, piloto  
Teniente Eduardo Faountaine  
piloto  
Subof. Ayud. Juan C. Bianchi,  
mecánico  
Subof. Ayud. Tomás Orrú,  
mecánico  
Jorge Mario Musso, fotógrafo

Medios empleados:

Grupo de Avanzada: 2 trineos de 8 perros cada uno  
Grupo Principal: 3 vehículos Sno-cat y 1 trineo de  
8 perros.  
Grupo Aéreo: 2 aviones monomotores Beaver (De

Havilland)

Puntos de Apoyo Terrestre:

Base Esperanza

Refugio Ameghino

Base Teniente Matienzo

Campamento Sur en caleta Carretera

### Primera etapa de la expedición

Finalizadas las tareas previas y listos los hombres, las jaurías y los elementos, el jefe dispuso que el grupo de avanzada iniciara el reconocimiento, con el apoyo aéreo dado por el grupo aéreo de la base Matienzo. Así, el 1° de enero de 1962 los tres hombres que integraban el grupo de avanzada embarcaron en los Beaver, que los condujo hasta el cabo Longing, en el extremo occidental de la entrada al canal Príncipe Gustavo, señalando el límite de la costa sur de la península Trinidad, en los 64° 30' Sur y 58° 45' Oeste. Allí comenzó un reconocimiento procurando establecer un posible itinerario sobre el accidentado terreno; la tarea fue dura y riesgosa, especialmente durante la exploración del glaciar Sjögren, que representaba una rampa de acceso a la meseta de la Tierra de San Martín, de allí la necesidad de su reconocimiento, durante cinco días trabajaron los hombres -Sosa, Carrión y Rodríguez- sorteando grietas y chorrillos, algunos caudalosos, ocasionados por el deshielo producido por temperaturas de cero a cinco grados bajo cero. Concluido el difícil reconocimiento, la patrulla abandonó cabo Longing el 11 de abril, arribando a Matienzo el día 14, e iniciando desde allí un nuevo reconocimiento hacia el sur, sobre la barrera de hielos, durante el cual cruzaron el 12 de mayo el Círculo Polar, siendo los primeros argentinos en tal emprendimiento. El 19 la patrulla está nuevamente en Matienzo, donde permanecerán en espera de la llegada del grupo principal que, dirigido por el teniente 1° Giró Tapper, había emprendido desde la base Esperanza



el 14 de junio la marcha hacia el sur. El jefe expedicionario relata así ese comienzo:

" 14 de junio de 1962, invierno polar, el duro silencio de la más inhóspita región de la Tierra es quebrada por un Sigal, op..op..op, es la señal dada a sus perros por un veterano conductor de trineos, Oscar Alfonzo; la columna está en marcha, tres tractores y dos trineos traccionados por ocho perros cada uno, con sus pesadas cargas pronto se pierden en el horizonte blanco en marcado contraste con el azul del cielo, una profunda huella como un surco en la nieve queda a espaldas de lo que ya es un punto en la lejanía.

Un puñado de entusiasmo va en pos de un objetivo, ellos, Oscar Sosa, Pablo Elgueta, Raúl Rodríguez, Oscar Alfonzo, Silvano Corvalán, Roberto Carrión y Jerónimo Andrada mis compañeros, veteranos antárticos, conocen la magnitud de la difícil empresa; muchos fracasaron sobre la misma ruta, muchos fueron testigos de anhelos frustrados, y, ahora, qué nos depara el porvenir?; sólo la fe en Dios, la confianza en el compañero y la voluntad de vencer son la llama que mantiene vivo el calor del entusiasmo, llama que logrará permanecer encendida a pesar de la naturaleza despiadada del helado continente que defiende sus secretos con huracanes de viento y nieve, frío y soledad, en las interminables noches del más crudo invierno de la tierra." (9)

Los primeros doscientos kilómetros de marcha fueron seriamente dificultados por las fuertes pendientes, la gran acumulación de nieve y las grietas ocultas, por lo que se tardó veintitrés días en recorrerlos, arribándose a los treinta días de la partida a la base Matienzo, donde hubieron de ser reparados los trineos de arrastre. Se habían recorrido trescientos kilómetros. Las

parte por la falta de apoyo aéreo, ya que los dos Beaver habían sido destruidos en sus amarraderos por fuertes vientos.

- Segunda etapa

Cumplida en la base Matienzo la necesaria tarea de reorganización de la expedición, menester en el que se contó con la inestimable cooperación del capitán Jorge Muñoz de la Fuerza Aérea Argentina "un hombre que dio mucho de sí para nuestras tareas", según dijera el jefe de la expedición, la columna continuó su marcha hacia el sur, debiendo cruzar, antes de alcanzar los 68° Sur, tres zonas agrietadas, en proximidades de la península Ameghino, el cabo Robinson y la isla Py. El 29 de julio se cruzó por segunda vez el Círculo Polar, con 43° centígrados bajo cero. Y nuevamente recurrimos al relato del teniente 1° Giró Tapper:

"Las horas del reposo eran perturbadas por el mismo frío que nos acompañaba continuamente, apenas se apagaba nuestra cocinita, el interior de la carpa se recubría de una ligera película de hielo, formada por la condensación de la respiración sobre la lona y utensillos. Las bolsas de dormir húmedas por el continuo uso atormentaban nuestros cuerpos y cada inicio de marcha una lucha tenaz para poder encender los motores de los vehículos, cuyo lubricante se congelaba. El frío desgastaba nuestras energías; el cielo totalmente nublado o con niebla, ofrecía un panorama dantesco. Todas las irregularidades del terreno aparecían esfumadas, no existían contornos ni perspectivas ni horizonte; el emblanquecimiento ejercía una influencia indecible sobre nosotros, la visibilidad nula en aquel desierto tan vasto, tan inmovible en su uniformidad glacial de absoluto silencio, imponía una conducta y una disciplina para poder llegar a la meta fijada."

(10)

El siguiente objetivo de la expedición era la caleta Carretera situada 500 kilómetros al sur de Matienzo distancia que fue recorrida en dieciseis días.

Durante esta segunda etapa, el día 4 de agosto, fue registrada la temperatura más baja de toda la campaña 42,5°C bajo cero.

### - Tercera etapa

El 8 de agosto los expedicionarios alcanzaron los 68° de latitud Sur; el siguiente objetivo era el cruce de la meseta polar para llegar a la bahía Margarita, asiento de la base San Martín. Era necesario entonces hallar un paso por el cual encarar el ascenso a la meseta, empleándose en esa exploración cuatro días. Por fin, el 14 de agosto se llegó a la caleta Carretera, lugar apropiado para instalar un campamento, por su amplia planicie rodeada por altas montañas que la protegen de los vientos. Allí se aprovechó entonces para hacer los preparativos necesarios para encarar el próximo y difícil emprendimiento, el cruce de los Antartandes, que Bassani Grande y sus hombres habían realizado por primera vez en la historia antártica, como ya hemos narrado, en 1952. El día 15 la patrulla comenzó a moverse hacia el sudoeste, mientras en Carretera quedaban dos hombres de guardia -Elgueta y Andrada- custodiando el material y los vehículos que no podían emplearse en el cruce cordillerano, que se haría con los trineos arrastrados por perros (dos equipos).

Había llegado pues el momento de la difícil prueba emulando a los camaradas de 1952; ascenso primero hasta los 1800 m sobre el nivel del mar, y descenso luego rumbo a la bahía Margarita, un verdadero tobogán por demás peligroso, con sus abismos y su extenso y agrietado glaciar que puede ser una trampa mortal para hombres y perros. Con un gran esfuerzo de los hombres y animales, y en

una lenta marcha se inició el ascenso el día 17 de agosto, fecha memorable para los argentinos por señalar el paso a la eternidad del Gran Capitán, vencedor también de la gran cordillera americana en su gesta libertadora.

El señor Juan del Río, redactor de la revista Antártida, hombre de hábil pluma e inquietud y capacidad investigadora, en base a testimonio de los protagonistas, revive magistralmente en aquellas páginas las vicisitudes del suceso que hoy nos ocupa:

"Tuvieron que gritar permanentemente azuzando a los perros y hasta empujar los trineos en un esfuerzo extenuante, hasta que se montó un campamento a cierta altura entre unas rocas. Luego vino lo peor, descender en busca del equipo restante y transportar a hombro los víveres y el combustible. Habían comenzado a trajinar a las siete de la mañana y a las 23 horas recién se prepararon para descansar envueltos en un frío que crecía minuto a minuto.

Ya de madrugada el termómetro marcaba 29 grados bajo cero. La visibilidad era buena, sólo al mirar hacia abajo se veía una densa capa de bruma cubriendo caleta Carretera. Ahora comenzaban a tener una idea del imponente, pesado silencio de esas montañas donde nunca se ve a un ser vivo, donde nunca un ave surca el espacio. Los paredones de piedra rojiza se erguían impenetrables elevándose entre el hielo.

Ahora, sin el estruendo casi regular de los aludes que habían estremecido las carpas durante la larga noche anterior, sabían de esa calma y esa soledad que tan bien conoce el viajero antártico.

Los veteranos de la base San Martín la

sentían muy cerca, recordaban el día de la evacuación, la bandera que había quedado solitaria ondeando en su mástil...

Pero el sol resplandecía gloriosamente sobre el paisaje, aunque también iluminara a las bocas oscuras de otras grietas, tan profundas y mortíferas como las que venían sorteando desde la lejana base Esperanza, ahora a 1030 kilómetros al norte.

Unidos con cuerdas los hombres suben y bajan en un infinito saltar sobre los desniveles del terreno hasta que el viento los detiene y, por último, los inmoviliza. Acurrucados incómodamente en las carpas esperar hasta que amainen las ráfagas casi huracanadas.

El 21 de agosto alcanzan la cota de de 1500 metros momento en que la tempestad los envuelve nuevamente. Otros dos días sin salir de las carpas y, afuera, los perros soportando estoicamente -tal como lo hacen siempre-, la nieve y el frío de 18 grados bajo cero.

Pocas personas pueden concebir la real capacidad de resistencia del perro polar, su dureza de cuerpo y de ánimo. Enroscados, de espaldas al viento son para el explorador antártico el mayor testimonio de esa misteriosa alianza que une al perro y al hombre desde el comienzo de la historia.

Retoman la marcha bajo el cielo gris y frío, la visibilidad es deficiente y siguen marchando por pasos nunca hollados entre las rocas y el hielo manteniendo el rumbo sólo con la brújula.

El 24 de agosto, nueve días después de iniciado el cruce están a 1620 metros de altura, envueltos en la niebla, con la barba

cubierta de hielo. Pero los ánimos golpeados por tantas fatigas se sienten estimulados de nuevo pues la meta está cerca, ya están por cerrar ese camino que parecía interminable entre Esperanza y la base San Martín.

Ahora observan a lo lejos buscando reconocer algunos de los picos que se alzan en la costa de bahía Margarita. Giró, Rodríguez y Alfonso han invernado en San Martín y conocen muy bien sus alrededores.

Como los trineos no tienen la rueda cuentakilómetros, hace mucho que se rompieron, estiman que más o menos se hallan a unos treinta kilómetros de su objetivo. Pero la visibilidad es nula y caminan en la niebla completamente a ciegas, así cubren horas y horas de una ruta muy difícil: están en pleno descenso por una casi planicie helada que baja hasta los 600 metros de altura.

El día 24 lo pasan en un campamento forzado, apenas si comen y sólo desean que al día siguiente puedan seguir adelante, cada hora que pasan en esas alturas aumenta la sensación de agobio que reina en esa solitaria cordillera.

Pero el buen tiempo volvió, el teniente Giró y Carrión se calzan los esquís y salen a explorar el camino. Saben que están cerca y mientras ellos reconocen el descenso, los demás alistan los trineos dejando en este campamento la mayor cantidad de cosas posibles. Deben llegar en el día y con los trineos aligerados al máximo.

Atan a cinco perros por trineo pues algunos animales están muy fatigados, más cansados que los hombres quienes ahora

deben moverse con los ojos bien abiertos.

La bajada por las pendientes de hielo son muy peligrosas, al respecto cuenta con la experiencia de otros camaradas que probaron suerte en esos lugares y hablaron de los peligrosos derrames, de la velocidad de un trineo que se precipita cuesta abajo arrastrando a la jauría en una maraña de cuerdas y de incontrolables tumbos del trineo.

Siguen las huellas de los esquís de Giró; Alfonso va adelante estimulando a los perros, hablándoles, más atrás el sargento Rodríguez, extrañando sus snow-cats, sus motores, sus problemas de encendido, pensando en cómo estarán los generadores de la base que él mismo silenció dos años antes.

Pero la suerte los acompaña, por primera vez saben de una marcha rápida, en 25 minutos bajaron cuarenta kilómetros. Se detienen ante un refugio levantado a veinte kilómetros de la base, se reorganizan, se reaniman aunque están casi desfallecientes. Ahora saben que la base aparecerá en cualquier momento. Lo primero que ven es la cruz que se yergue dominando el grupo de islotes en que se asientan los edificios de San Martín, la cruz que todos conocen como la cruz de Moro, quien integró la dotación fundadora en 1951.

.....

Por fin están en casa, pues algo de eso era, un regreso a casa. Comen en la vieja cocina de la base la sencilla comida del explorador polar, pero es una mesa de camaradas unidos fuertemente por la alegría del triunfo." (11)

En el cruce de la península Antártica entre la caleta Carretera y la base San Martín, la expedición alcanzó una cota máxima de 1842 metros sobre el nivel del mar, en la meseta, empleándose para ello ocho días. Cinco días antes de llegar a la base San Martín se había avistado el refugio Yapeyú, fundado por la dotación de esa base en 1956, y bautizado así en recuerdo del lugar de nacimiento del General José de San Martín. Su ubicación 68° 05' Sur y 66° 41' Oeste.

#### - Cuarta etapa: el regreso

Después de un necesario y merecido -descanso reparador, los expedicionarios abandonaron la base General San Martín el 18 de septiembre, emprendiendo el viaje de regreso a la base Esperanza, y teniendo como primer objetivo la caleta Carretera, donde se reincorporarían a la patrulla los hombres y elementos que allí habían quedado. Regresaban los hombres con la alegría e inmensa satisfacción del triunfo que significaba el haber habierto la ruta Esperanza-San Martín, aunque con una pequeña decepción por no haber podido continuar la expedición más al sur- idea del jefe compartida por todos sus hombres- impedidos por una orden superior que limitaba el avance hasta la bahía Margarita.

El cruce de los Antartandes en ese viaje de regreso demoró catorce días, siendo nuevamente los hombres castigados por los fuertes vientos y nevadas, que retardaba la marcha de los trineos fatigando a los expedicionarios; suponemos, que la alegría del regreso haría entonces más soportables las penurias en esa marcha que en la anterior, en la que el objetivo a alcanzar era no obstante incierto. Durante ese trayecto a la caleta Carretera, en uno de los pocos días de buena visibilidad, y ya pasada la cota máxima sobre la meseta, un avión Otter de matrícula inglesa saludó desde el aire a los expedicionarios.



### - Quinta etapa

La quinta etapa transcurrida entre la caleta Carretera y la base Matienzo, con una ruta más abierta hacia el Este duró nueve días, realizándose durante la misma catorce estaciones de dureza de la nieve.

### -Sexta etapa

La ruta base Matienzo-base Esperanza fue cubierta en diez días con tres trineos de ocho perros cada uno, siendo uno de los trineos facilitado por la base Teniente Matienzo. El descongelamiento en el hielo de mar del canal Príncipe Gustavo, y las grandes lagunas de agua sobre la barrera de hielo de Larsen al norte del cabo Longing, fenómeno producido por las altas temperaturas -algunos grados sobre cero- impidieron el uso de los vehículos automotores. La profundidad de las lagunas, en algunos casos más de un metro, entorpecieron el desplazamiento, y los puentes de nieve sobre las grietas del glaciar Victoria cediendo al paso de las jaurías de perros y trineos, tornaron más lenta y peligrosa la marcha. No obstante, todos los inconvenientes propios del clima y de la zona fueron superados y el 24 de octubre los hombres estuvieron de nuevo en la base Esperanza. Durante esa última etapa se hicieron tres estaciones de dureza de nieve.

## VI - APORTES DE ESTA EXPEDICION

Aparte de las importantes conclusiones sobre técnica polar, muy útiles para expediciones posteriores, consideramos oportuno destacar los aportes científicos de la expedición.

Se desarrollaron tareas topográficas con la fijación de puntos astronómicos, como bases de

apoyo terrestre para futuros relevamientos aerofotogramétricos; actualización de la cartografía existente del itinerario ya conocido; revisión toponímica y confección de una guía topográfica descriptiva sobre el itinerario seguido. Todo el trabajo fue volcado en cartografía a escala 1:100.000 y 1:200.000.

Se efectuaron observaciones glaciológicas, con diecisiete estaciones de dureza de la nieve sobre la barrera de Larsen, entre los paralelos 64° y 68° Sur, manteniendo, dentro de lo posible, un azimut fijo. Las estaciones fueron completadas con observaciones de temperatura del aire y temperatura y densidad de la capa superficial de nieve. En la bahía Margarita y en el canal Príncipe Gustavo se efectuaron registros de hielo marino.

Observaciones meteorológicas durante toda la expedición, permitieron deducir algunos rasgos que confirmaron hipótesis ya sugeridas sobre la meteorología de la costa oriental de la península Antártica.

También fueron realizadas durante todo el trayecto observaciones geológicas, recogiendo ocho muestras correspondientes a rocas intrusivas, metamórficas y sedimentarias, que, aunque insuficientes en su cantidad, aportaron no obstante nuevos elementos de juicio al conocimiento ya existente en esa época.

Todas estas observaciones científicas fueron luego analizadas por el personal científico del Instituto Argentino (IAA)

## VII - REFLEXION FINAL

Silenciosos pero elocuentes testimonios de aquellos tiempos heroicos de la Antártida, en que el hombre no contaba con los medios técnicos y los apoyos logísticos de hoy, quedan en la bahía

Esperanza para memoria de las generaciones, los restos de la choza de los suecos de la expedición de Nordenskjöld, y el monumento al perro antártico, el gran compañero y apoyo del hombre en aquellas lides; un trineo sobre una pila de piedras compone el monumento que ostenta tres placas, el texto de una de las cuales reproducimos como adhesión a tan sentido y válido homenaje, lamentablemente anónimo:

" Cerca de este punto yacen los restos de uno que poseyó belleza, sin vanidad; fuerza, sin insolencia; valentía, sin ferocidad; todas las virtudes del hombre, sin sus vicios. Este elogio que sería una adulación sin significado si fuere escrito sobre cenizas humanas, es simplemente un justo homenaje a la memoria de un perro."

- (1) RYMILL, John, Luces del Sur, Informe oficial de la expedición inglesa a la Tierra de Graham 1934-1937, Espasa Calpe Argentina, Buenos Aires-México, 1943, p. 241.
- (2) Relato personal del Tcnel. Luis Roberto Fontana al autor.
- (3) VACA, José María T., Antártida, mi hogar, 3ra. ed., Buenos Aires, Herald, (1962), pp.131-132
- (4) IBIDEM. pp. 152-154.
- (5) En el momento en que escribimos estas líneas nos conmociona la noticia de la trágica muerte del teniente 1° (R) Federico Soares Gache y su señora esposa, asesinados al ser asaltado su domicilio con fines de robo.
- (6) Del informe inédito del Cap. Humberto Bassani Grande, custodiado en el archivo del Comando Antártico del Ejército.
- (7) El Cap. Bassani Grande rebautizó la bahía con el topónimo Eva Perón, no obstante prevalece el originario.
- (8) NORDENSKJOLD, Otto, ANDERSON, Gunnar J., LARSEN, C.A., y SKOTTSBERG, Carlos, Viaje al Polo Sur, Expedición sueca a bordo del "Antarctic". Traducción de Roberto Ragazzoni, 2 tomos, Barcelona, 1904-05.
- (9) GIRO TAPPER, Gustavo A., Expedición terrestre invernal antártica, (1962). (En Rev. Antártida N° 11, febrero 1981, p. 39).

(10) IBIDEM. p. 41

(11) Revista Antártida, N° 11, febrero 1981, pp.46-47

## B I B L I O G R A F I A

GIRO TAPPER, Gustavo A., Teniente 1°, Jefe de la Base Esperanza (1962). Expedición terrestre invernal antártica entre Bahía Esperanza y Bahía Margarita en 1962, Contribución del Instituto Antártico Argentino N° 83, Buenos Aires, 1964.

HARRIAGUE, Silvano, La campaña antártica 1942-43, Contribución del Instituto Antártico Argentino N° 43, Buenos Aires, 1959.

PIERROU, E.J., Toponimia del Sector Antártico Argentino, Armada Argentina, Servicio de Hidrografía Naval, Buenos Aires, 1970.

PIERROU, Enrique J., La Armada Argentina en la Antártida, sus campañas en buques y bases 1939-1959, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, (1981).

RYMILL, John, Luces del Sur, Informe oficial de la expedición inglesa a la Tierra de Graham, 1934-1937, Buenos Aires- México, Espasa Calpe Argentina, (1943).

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES, FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, INSTITUTO DE LA PRODUCCION, Cronología de los viajes a las regiones australes, antecedentes argentinos, Publicación N° 12, Buenos Aires, 1950.

VACA, José María T., Antártida, mi hogar, 3ra. ed. Buenos Aires, Herald, (1962).

DOCUMENTOS

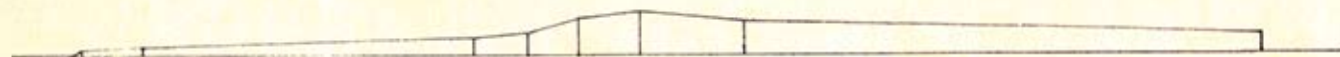
(En el archivo del Comando Antártico del Ejército)

Informe de la "Marcha al mar de Weddell".

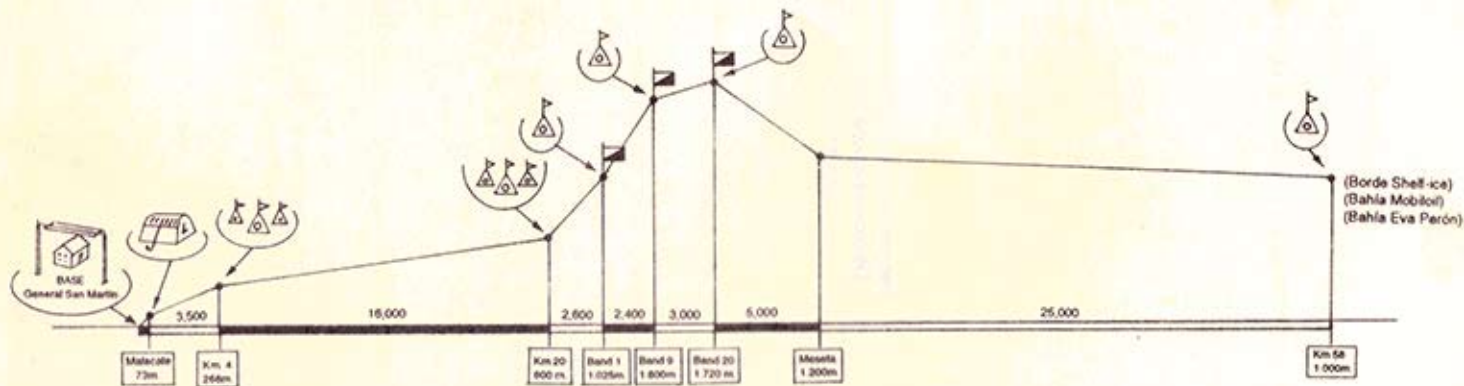
Informe correspondiente a Base de Ejército Esperanza, Primera Expedición Invernal Antártica, año 1962.

# MARCHA AL MAR DE WEDDELL

## PERFIL Y GRAFICO DEMOSTRATIVO DE LA DISTRIBUCION DE LOS DEPOSITOS SUS ESCALONAMIENTOS



PERFIL



GRAFICO

NOTA: Por falta de apoyo aéreo, la formación de depósitos fue tarea extenuante. Con este medio en lo sucesivo podrán instalarse en Banderola 20 (P<sup>a</sup> Baqueano Vargas) y en proximidades de km 58 (Cerro Diamante), depósitos que permitan a los grupos de trineos subir rápidamente el acceso a la Meseta que es la parte más abrupta, peligrosa y difícil en la ruta al mar de Weddell.

