

Épocas. Revista de Historia.
 ISSN 2250-6292 ISSN 1851-443X FFHLO-USAL,
 Núm. 27, julio-diciembre, año 2024 [pp. 27-46]

Antártida: una política de Estado que comenzó en 1880

Antarctica: a state policy that began in 1880

Eugenio Luis Facchin^{1*}

Resumen:

La política nacional antártica, con algunas aceleraciones y ralentizaciones, ha sido, a mi entender, una de las más continuadas por los diversos gobiernos argentinos. Fue el presidente Julio Argentino Roca (1880-1886), en su primera presidencia, quien lleva adelante la Expedición Austral Argentina 1881/1882, que, si bien por razones logísticas y operativas no llega a la Antártida, fue un promisorio y efectivo antecedente para que, luego en su segunda presidencia 1898/1904, hiciera efectiva, a través de la adquisición de la estación de la Expedición Antártica Escocesa al mando de William Speirs Bruce en las Islas Orcadas del Sur, la presencia ininterrumpida de Argentina en la Antártida; donde ondea desde el 22 de febrero de 1904 la bandera argentina.

Palabras clave:

Antártida, Roca, Expedición Austral Argentina, Orcadas, Sobral

Abstract

The national Antarctic policy, with some accelerations and slowdowns, has been, in my opinion, one of the most continued by the various Argentine governments. It was President Julio Argentino Roca (1880-1886), in his

^{1*} Escuela de Ciencias del Mar y Facultad Militar Conjunta / Universidad J. F. Kennedy.
 Contacto: eugeniofacchin@gmail.com ORCID <https://orcid.org/0009-0002-0966-1916>
 Fecha de recepción del artículo: 03/05/2024. Fecha de aceptación: 07/10/2024.

first presidency, who carried out the Argentine Southern Expedition 1881/1882, which, although for logistical and operational reasons it did not reach Antarctica, was a promising and effective precedent for that, later in his second presidency 1898/1904, he made effective, through the acquisition of the station of the Scottish Antarctic Expedition under the command of William Speirs Bruce, in the South Orkney Islands, the uninterrupted presence of Argentina in Antarctica; where the Argentine flag has flown since February 22, 1904.

Keywords:

Antarctica, Roca, Argentine Southern Expedition, Orkney, Sobral.

I. *Introducción*

Giacomo Bove, teniente de la Armada Real de Italia, oriundo de la ciudad de Maranzana, en el Piamonte italiano, contaba con 28 años de edad cuando recibió la propuesta de Argentina, a través de Estanislao Zebalos, presidente y fundador del Instituto Geográfico Argentino². Para la época de 1880, este oficial naval italiano había formado parte de expediciones tales como las siguientes: la italiana al Extremo Oriente, campañas hidrográficas en Calabria y Sicilia y una que lo habría de marcarlo enormemente, tal fue el descubrimiento del pasaje del Noreste, a través del Ártico, para llegar al Pacífico, atravesando el estrecho de Bering.

La conquista de ese pasaje, así como la del Noroeste, se habían cobrado una enorme cantidad de vidas humanas y se habían dilapidado enormes sumas de dinero en los fracasados intentos. La expedición encabezada por Adolf Erik Nordenskjöld, tío del muy conocido Otto Nordenskjöld, había logrado una enorme proeza para la época y esto produjo en Giacomo Bove la idea, proyecto y el plan para explorar la Antártida, aún virgen y a la espera de que algún explorador develara sus más escondidos secretos.

Este trabajo analiza la reproducción del informe producido por el teniente Giacomo Bove al Estado argentino y que, para circulación restringida, publicó el Instituto Geográfico Argentino en 1883.

²En el mundo estaba muy difundida la formación de sociedades, institutos y grupos de expertos varios, que abordaran la geografía como tema de estudio y que además poyaran exploraciones.

II. *La Expedición Austral Argentina 1881-1883*

Con la creación del Instituto Geográfico Nacional en 1879, sobre la base de la Institución Geográfica Histórica del Río de la Plata, creada en 1856 por Bartolomé Mitre (Chébez, 2017, p. 7), Estanislao Zeballos, su primer presidente, contacta a Giacomo Bove para llevar adelante la expedición, con el patrocinio del gobierno argentino. Una vez aceptado el apoyo argentino, Zeballos organiza una comisión cooperadora para solventar la Expedición al Polo Sur (Chébez, 2017, p. 8)

La expedición debía recorrer, reconocer y relevar la costa patagónica, a bordo de la corbeta Cabo de Hornos, capitaneada por el comandante Luis Piedrabuena y como jefe científico se desempeñó el teniente Giacomo Bove.

La expedición zarpó el 18 de diciembre de 1881 de Buenos Aires, con destino a la Isla de los Estados, con escala en la Ría de Santa Cruz, Policarpo. El 6 de febrero fondeó al sur de la Isla Año Nuevo, en la bahía Penguin Rookery, que pasó a llamarse Puerto Roca, en honor al presidente de la Nación (Chévez, 2017, p. 8).

Figura 1

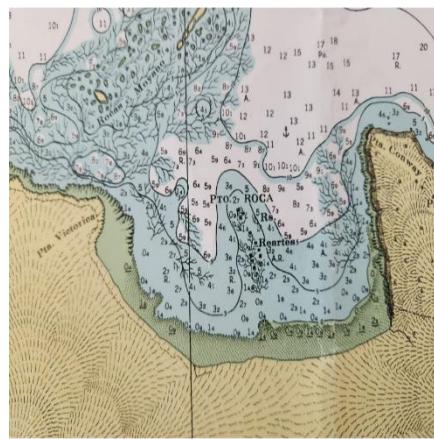
Carta náutica argentina H-471



Nota. Fuente: Servicio de Hidrografía Naval

Figura 2

Detalle de Puerto Roca y Rocas Moyano



Nota. Fuente: Servicio de Hidrografía Naval

De la expedición, además de la tripulación de la Armada, participaron un capitán y un subteniente del Ejército Argentino, representantes del Instituto Geográfico Argentino. Durante su permanencia en la zona, fueron afectados, en forma casi constante, por una adversa meteorología. En ese período fueron testigos del naufragio de una barca angloamericana, la *Pactolus*, que fue literalmente destruida por los embates del mar y cuyos tripulantes debieron ser rescatados por la Cabo de Hornos. Del mismo modo hicieron lo propio con la nave británica *Capricorn*, que se había incendiado (Chébez, 2017, p. 9).

Los rescates motivaron que debieran emprender el regreso. A fines de marzo se dirigieron a Punta Arenas, donde Bove y los científicos se trasladaron a la goleta *San José*, que fue rentada merced a la intervención de Piedrabuena, y con la que recorrieron los canales del oeste fueguino.

Para evitar el naufragio en Bahía Sloggett, el capitán encalló la nave. Rescatados por el cíter Allen Gardiner, fueron inicialmente a Ushuaia y luego a Punta Arenas. De allí regresaron a Buenos Aires, tras cinco meses de ardua, riesgosa y productiva actividad.

La recolección de muestras de todas las disciplinas, convertidas en invaluables colecciones, están aún presentes en nuestros museos. Levantamientos cartográficos y sugerencias de balizamiento, como el de Cabo San Diego y cabo San Juan (hoy en pie) (Bove, 2017, p. 37) —que apunta Bove en su informe, necesidad respaldada por la cantidad de naufragios acontecidos en la zona para la época y que el propio Piedrabuena había auxiliado, en la mayor parte de las veces—, hicieron de la expedición una invaluable y productiva empresa.

La frustrada expedición Antártica, lejos de amilanar al gobierno argentino, agobiado por problemas políticos, convirtió esa convicción en un objetivo nacional, que, con el transcurrir de los acontecimientos, se transformaría en una política de Estado.

Queda como anécdota la reacción de algunos oficiales de la Armada de la época, que apareció consignada en el Boletín del Centro Naval, cuando Bove publicó en la *Revista Marítima Italiana* una reseña de lo acontecido en la Expedición que denominó “Italo-Argentina”. Los argumentos eran que la Argentina había concedido un puesto a la Marina Real Italiana para que un oficial de esa institución participara de ella. Su nombre surgió en razón de que había una comisión de oficiales argentinos en el puerto de La Spezia, quienes lo habían conocido cuando este formaba la dotación de un buque en reserva³. Luego de una serie de comunicaciones entre Bove, el capitán de corbeta del Castillo, argentino, este con el general Luis María Campos y finalmente de este con Estanislao Zeballos, es que logra concretarse la iniciativa. A Bove se le ofreció un sueldo, que aceptó de muy buen grado (del Castillo, 1885, p. 9); incluso se habla de un ataque a la dignidad nacional (del Castillo, 1885, p. 11). Del Castillo en todo el artículo resalta el profesionalismo de Piedrabuena y la poca experiencia, tanto en lo que hace a la profesión naval como a su calidad de científico, tal

³“En reserva” es la situación de un buque que ha sido quitado del servicio y que está a la espera de una resolución final, que puede ser radiado, convertido en chatarra o que, en caso de ser necesario, previo a un período de reparaciones, podría volver al servicio activo dentro de la Armada.

como fue tratado por la prensa de Buenos Aires a su regreso. El artículo pone en duda la calidad de los trabajos presentados por la carencia de instrumental, el permanente mal tiempo en la zona, normal para la altura del año en que se encontraban, de su honestidad por lo pagado por un bote y algunos instrumentos, que triplicaban los valores de mercado en Buenos Aires; además criticó los cambios de topónimos, antojadizos y fuera de las normas y sin tener en cuenta al comandante Piedrabuena, dueño de la isla. Esto es meramente anecdótico frente a la decisión de un Estado de llevar adelante una política en pos de un interés genuino y relevante: la Antártida.

III. La Argentina después de la expedición de Bove

En el año 1892 la Marina de Guerra le presenta al Gobierno Nacional un plan para la exploración de la Península Antártica (Tierra de Graham en ese momento) (Pierrou, 1975, p. 116). La grave crisis económica y el cambio de gobierno, en medio de turbulencias políticas, impidieron llevar adelante la exploración.

En 1894, nuevamente se anuncia la partida de la cañonera⁴ Uruguay, con una comisión científica, hacia la Antártida. La historia se repite y la misión no zarpó (Pierrou, 1975, p. 116). Luego de estos dos fracasados intentos, la comunidad científica, por boca de destacados funcionarios de instituciones científicas, hicieron manifestaciones poniendo de manifiesto la necesidad, científica y estratégica, de explorar esos espacios, tan próximos geográficamente.

IV. Los años polares internacionales como motor científico

En 1875, un oficial de la marina austrohúngaro propone al mundo científico, al regreso de su segundo viaje de exploración al Ártico, un plan para que los países acometieran las regiones polares, con investigaciones conjuntas. Karl Weyprecht no pudo ver el fruto de su propuesta ya que falleció antes que se concretara, siete años después.

⁴ Es la misma corbeta Uruguay, aún a flote en las aguas de Puerto Madero. Se puede observar a lo largo de la historia que muchos buques de la Armada han cambiado su denominación en razón del agregado de algún equipo, cambio de funciones o dependencia, etc. Avisos han pasado a denominarse buque hidrográfico, buque oceanográfico, etc.

La propuesta fue aceptada en el Congreso Internacional de Meteorología de 1879, que decidió organizar un Año Polar en 1881.

1. El primer Año Polar Internacional (1882–1883). Fue organizado por el alemán Georg Neumayer, y participaron once países: el Imperio Austrohúngaro, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Países Bajos, Noruega, Rusia, Suecia, Reino Unido y Estados Unidos.

Establecieron doce estaciones en el Ártico y dos en proximidades de la Antártida; Alemania en Georgias del Sur y Francia en la Bahía Orange, Isla Hoste, próxima al Cabo de Hornos. Neumayer, director del Observatorio Marítimo Alemán, agregó seis estaciones meteorológicas adicionales.

Se investigó sobre meteorología, geomagnetismo, auroras, corrientes oceánicas, mareas, estructura y movimiento del hielo y electricidad atmosférica.

2. El segundo Año Polar Internacional (1932-1933);
3. Año Geofísico Internacional (1957-1958) (también conocido como el tercer IPY);
4. El cuarto Año Polar Internacional (2007–2008).

V. *Unión Geográfica Internacional (IGU)*

Este organismo fue creado con carácter permanente en 1922 y forma parte del Consejo Internacional para la Ciencia (ICSU) y el Consejo Internacional de Ciencias Sociales (ISSC). Sus orígenes datan del primer Congreso Geográfico Internacional que se celebró en Amberes en 1871.

Desde su inicio,

promueve el estudio de los problemas geográficos; inicia y coordina investigaciones geográficas que requieren cooperación internacional; promueve la discusión y la publicación científica; prevé la participación de geógrafos en el trabajo de organizaciones internacionales pertinentes; facilita la recopilación y difusión de datos geográficos y documentación en y entre sus países miembros, promueve Congresos

Geográficos Internacionales (<https://council.science/es/member/igu-international-geographical-union/>)

Cada Congreso, desde el inicio, recibía las iniciativas de investigación geográfica y conducía la cooperación internacional, entre sus miembros, para la obtención de conocimiento y estadística, en forma coordinada y económica.

VI. VI Congreso Internacional de Geografía. Londres 1895

Es desde el Congreso de Amberes de 1871 que la cooperación internacional en materia geográfica tomó cuerpo. Los científicos plantearon allí la necesidad de llevar adelante las más diversas exploraciones e investigaciones en el mundo, Oriente, África, las regiones polares. Así fue como en 1895 surgió, no en forma espontánea o mágica, sino como la culminación de un proceso de maduración científica y luego de cubrir otros vacíos de información en regiones de mayor interés, la necesidad de estudiar las regiones polares, en especial la Antártida, los últimos espacios geográficos que no habían sido intervenidos por la ciencia.

En el VI Congreso Internacional de Geografía, Londres 1895, se expresó lo siguiente:

La exploración de las regiones antárticas, está es la mayor exploración geográfica que aún falta por emprender... Se recomienda que las diversas sociedades científicas de todo el mundo exhorten, de la manera que les parezca más eficaz, a que esta labor se lleve a cabo antes de que termine este siglo. (Mancilla, 2017, p. 6)

En este congreso, se insistió en lo postulado por Weyprecht y si bien Argentina aún no apareció entre los países con actividades polares, no desconoció esta actividad y mucho menos pasó desapercibida.

La mención de la manifestación, en el Congreso de Geografía de Londres de 1895, apareció en muchos textos de historia antártica como una genialidad británica, y el hecho es que fue una construcción colectiva de los geógrafos de la época, que maduró y se manifestó allí, para luego tomar forma definitiva, como un plan, en Alemania.

VII. Primera invernada organizada en la Antártida

A mediados de agosto de 1897 partió de Amberes, Bélgica, hacia un destino que solo su líder, el noble Adrien Victor Joseph de Gerlache de Gomery, conocía, con el apoyo económico de la Sociedad Geográfica de Bélgica y muchos aportes privados. En Bélgica, un ballenero de tres palos era muy apto para navegar los mares polares.

Entre los miembros de la comitiva se encontraban personajes que en el futuro próximo se convertirían en protagonistas de la historia polar mundial, el zoólogo rumano Emile Racovitza, el marino y astrónomo belga George Lacompte, el médico estadounidense Frederick Cook, el geólogo polaco Henryk Arctowski y el piloto y segundo de la expedición Roald Amundsen. Sus nombres son parte de los topónimos antárticos, por todos reconocidos. Cook compitió con Speary en una batalla legal, que perdió, para dilucidar quién había llegado primero al Polo Norte; Amundsen fue el primero el llegar al Polo Sur.

Previo paso por Ushuaia, donde la Marina de Guerra de Argentina le realizó al buque reparaciones varias y lo suplementó de carbón, el 1º de diciembre pasó por Punta Arenas. Luego durante el cruce del Mar de Hoces (estrecho de Drake), un hombre se precipitó al mar y fue tomado por la tripulación como un mal augurio, siguiendo los proverbios de los marinos del mundo. A fines de enero de 1898 descubrieron el que es hoy el Estrecho de Gerlache, denominado en ese momento Estrecho de Bélgica. El 15 de febrero cruzaron el Círculo Polar Antártico y el 10 de marzo se quedaron atrapados por los hielos y decidieron invernlar en el lugar.

La estadía no fue una cómoda permanencia; Cook y Amundsen lograron, merced a sus personalidades de líderes y formadores de equipos, luego demostrados en sus propias expediciones, mantener la cohesión del grupo y sobrelevar la pérdida de Emile Danco (hoy un topónimo lo recuerda).

En enero de 1899 comenzaron a percibir el quiebre del hielo y luego de grandes esfuerzos lograron salir el 14 de marzo hacia Punta Arenas, donde informaron del éxito de la misión, pese a la pérdida de dos de sus tripulantes (Facchin, 2024, p. 100).

Lo relevante de esto es que a su regreso pasaron por Buenos Aires, una plaza ávida de este tipo de acontecimientos y el relato de la aventura vivida produjo en las élites académicas y políticas una verdadera y profunda conmoción, que motivó un resurgir de la cuestión antártica.

VIII. VII Congreso Internacional de Geografía de Berlín de 1899

VII Congreso Internacional de Geografía, Berlín 1899: “Sobre la exploración antártica y ... para determinar el alcance y los métodos de las observaciones magnéticas y meteorológicas a realizar por las expediciones enviadas y organizar observaciones simultáneas e intercomunicadas en puntos situados fuera de la región antártica”. (Mancilla, 2017, p. 6)

Es aquí donde se decide emprender una extensiva y muy profunda investigación sobre la Antártida. Para ello se conforma la Comisión Antártica Internacional, a la cual se invita “especialmente” a la República Argentina a formar parte de ella. Se requería de la Argentina apoyos imprescindibles para el logro del éxito de las investigaciones a llevarse a cabo en el frente Atlántico de la Antártica.

IX. La Armada y el magnetismo terrestre

Los buques poseen una variada cantidad de dispositivos, medios, instrumentos o métodos para su situación (la posición del buque). El marino debe resolver en su actividad profesional el denominado “problema del navegante” y este está compuesto por los siguientes puntos: la posición, la dirección, la distancia y la profundidad (AA.VV., 2008, p. 2); para ello entre otros se utiliza el magnetismo terrestre. Con el estudio del magnetismo terrestre se podía solucionar parcialmente dos de esos interrogantes, la posición del buque y la dirección que se debía seguir, por la que se había navegado y aquella que en el momento de la observación se tenía.

Tanto los buques que transportaban personas y mercancías como los de guerra requerían de un muy preciso conocimiento del magnetismo terrestre para poder mantener un correcto rumbo, que les ahorraba preciosos y costosos días de navegación. Para ello se fabricaban precisos compases magnéticos, se los ubicaba a bordo en un lugar donde no fueran influídos por campos magnéticos propios del buque o la carga que se transportaba. A todo ello se le sumaba la necesidad de contar con los más exactos datos del magnetismo terrestre, en cada punto del planeta, para aplicar las correcciones necesarias a las mediciones del lugar y corresponderlas con el sistema de coordenadas en uso.

La Marina de Guerra Argentina se vio compelida, por razones de seguridad nacional y por la propia profesionalización de sus cuadros, a poseer un especialista en el tema para

poder proyectar el conocimiento al resto de sus oficiales. El designado fue el teniente de fragata Horacio Ballvé⁵, quien desarrolló sus estudios en Francia y adquirió material para la instalación de un observatorio magnético. El objetivo era poder levantar una carta magnética de todo el litoral argentino, estudiar el magnetismo naval (lo que correspondía del magnetismo a bordo de los buques de la Marina de Guerra, la mayoría con casco de acero) y los compases magnéticos (Pierrou, 1975, p. 122)

Cuando es invitada la Argentina a formar parte de la Comisión Antártica Internacional, el gobierno argentino tenía dudas de la conveniencia y, en una reunión de gabinete, el ministro de Marina, el comodoro Martín Rivadavia, defendió su posición de participar, por lo que consideraba una gran oportunidad para el país (los países que invitaron a la Argentina fueron Inglaterra y Alemania, quienes además le pidieron que instalara un observatorio magnético). La decisión se tomó en el acuerdo general de ministros del 10 de octubre de 1900 (Pierrou, 1975, p. 122)

Ballvé regresó a Europa para adquirir los instrumentos necesarios para instalar el más moderno observatorio de magnetismo terrestre en las proximidades de la Isla de los Estados e intercambiar ideas y conocer las necesidades de los científicos participantes. La Marina de Guerra determinó que, además de lo pedido por los países mencionados, se requería la instalación de otro observatorio en La Plata.

Se conformaron una comisión, que además debía entender las modificaciones necesarias para la participación de la corbeta Uruguay, y un ambicioso plan científico, no tan solo para participar en la Expedición Antártica Internacional, sino para convertir a la Argentina en líder regional en esas disciplinas científicas.

Se generó así el primer plan antártico argentino que sucintamente expresaba los siguientes puntos:

- Erigir un observatorio magnético-meteorológico en la Isla Año Nuevo de carácter permanente.

⁵Horacio Ballvé Palleja (1875 – 1925) alcanzó el grado de capitán de navío y, falleció a los 50 años de edad. Un refugio en la península Ardley lleva su nombre desde 1953.

- Ejecutar una expedición a la costa W de la Península Antártica para levantar allí otro observatorio.
- Adquirir buques balleneros, muy aptos para ese teatro de operaciones o adecuar existentes.
- Formar expertos polares, para lo cual embarcarían en comisión oficiales de la Marina en las expediciones de diferentes países de la EAI (Expedición Antártica Internacional) (Sobral fue un ejemplo de este acápite del plan).
(Pierrou, 1975, p. 125)

En febrero de 1902 fue inaugurado el observatorio magnético-meteorológico en la Isla Año Nuevo (al norte de la Isla de los Estados), y se planificó una expedición de la Uruguay a la Península ya que los buques ofrecidos estaban fuera del presupuesto de la Marina.

X. *Expedición Antártica Internacional (1901-1903)*

Organización de las expediciones:

1. Cuadrante Océano Pacífico: Inglaterra, liderada por Robert Falcon Scott a bordo del buque RRS Discovery. La expedición duró hasta 1904, y a bordo se encontraban personajes como Ernest Shackleton. El buque fue construido para enfrentar las contingencias antárticas. Lograron varios descubrimientos: Pingüinos emperador en cabo Crozier, la meseta antártica, una expedición hasta los 82° 17' S (Farthest South) a cargo de Shackleton. Compleja por el mal manejo de *skies* y perros, falencia que persistiría en futuras expediciones británicas.

2. Cuadrante Océano Índico: Alemania, liderada por Erich Dagobert Von Drigalsky a bordo del buque Gauss. Primera expedición germana sudpolar.

3. Cuadrante Océano Atlántico:

- Escocia, liderada por William Speirs Bruce en el mar de Weddell profundo, a bordo del buque Scotia. Se denominó Expedición Antártica Nacional Escocesa. Sucedió entre 1902 – 1904. Fundó la estación de la Isla Laurie, denominada Omond House, en el Archipiélago de las Islas Orcadas del Sur, luego adquirida por la República Argentina, en posesión de desde el 22 de febrero 1904.

- Suecia, liderada por Otto Nordenskjöld en el sector W del mar de Weddell, próximo a la Península Antártica a bordo del buque Antarctic.
- Francia, liderada por el médico y explorador Jean-Baptiste Charcot al oeste de la Península, a bordo del buque goleta de tres mástiles Français. Mapearon y cartografiaron las tierras e islas del oeste de la Península Antártica. Regresados a Buenos Aires, el buque fue vendido a la Marina de Guerra y rebautizado El Austral. Naufragó en el Río de la Plata cuando iniciaba su segundo viaje de reaprovisionamiento de la Estación Orcadas.

La participación de Argentina en la EAI despertó en las élites científicas, políticas y sociales, un fervor que pocos temas habían despertado en la época. Las especulaciones sobre la participación, los planes de la Marina de Guerra, que, si bien eran de carácter reservado, quienes tenían algún interés genuino los conocían, proyectaban sobre la dirigencia particulares estados de ánimo, que iban desde la euforia hasta el temor, pero todos sin excepción sabían que, con ello, el país se convertía en un participante destacado, formaba parte de un escaso y exquisito grupo de naciones “civilizadas”.

XI. *Expedición sueca – Alférez de Marina José María Sobral*

Con el arribo del buque Antarctic a Buenos Aires, el 17 de diciembre de 1901, se iniciaron las negociaciones para el embarco del alférez de Marina José María Sobral y la conformación de la expedición. De ese modo, se comenzaron a formar especialistas polares en la Marina de Guerra (Pierrou, 1975, p. 125). El 18 le fue informado a Sobral que debía prepararse para embarcar y pasar la invernada junto a los miembros de la expedición, con un idioma y costumbres totalmente ajena y además la urgencia en su alistamiento, ya que el buque tenía previsto zarpar el 21 de diciembre.

Debió recorrer toda la ciudad para conseguir vestimentas abrigadas, en pleno verano porteño, que resultaron poco funcionales e inadecuadas, razón por la cual debió confeccionarse prendas de abrigo durante la invernada.

Durante las invernadas participó activamente en las actividades científicas, tanto que a su regreso pidió autorización para estudiar geología, cosa que le fue denegada ya que, lo que debía hacer, como oficial de la Marina, era iniciar el núcleo de expertos, razón por la

cual pidió su baja de la institución y, con el apoyo del líder de la expedición, Otto Norsdenskjöld, quien también era geólogo, viajó a Europa para iniciar y completar los estudios en la materia. Alcanzó el grado de doctor en Geología, el primer argentino en obtener tal nivel académico en esta disciplina.

Cuando el Antarctic trató de recuperar a los miembros de la expedición, los hielos dieron cuenta del buque y se hundió. Esto motivó que debieran invernar un segundo año. La experiencia del líder de la expedición y el racional uso de las facilidades logísticas permitieron que, aún con estrecheces, el segundo año transcurriera sin inconvenientes y continuaron los estudios científicos, las expediciones y exploraciones sin inconvenientes.

Tal como se había comprometido el Estado nacional a través de su Marina de Guerra, Argentina alistó a la corbeta Uruguay para rescatar, en caso necesario, a la expedición de Otto Norsdenskjöld y también a la de Jean-Baptiste Charcot, de quien a bordo del Français no se tenía noticias.

La Uruguay se dirigió a la pequeña ciudad puerto de Ushuaia, donde esperó hasta que consideró razonable y partió en su búsqueda. Atravesó el estrecho hoy denominado Antarctic, en honor al buque de la expedición, se internó en el denominado golfo de Erebus y Terror, también en honor a dos buques paradigmáticos de la exploración polar y, luego de varios hechos fortuitos, logró encontrar y rescatar a todos los miembros de la expedición y la tripulación del buque, excepto un marinero que falleció durante el invierno a causa de una afección cardíaca congénita.

Con todos a bordo se dirigió a la zona del hoy denominado Estrecho de Gerlache, sin poder hallar a la expedición de Charcot. Pusieron proa al continente americano y un feroz temporal casi desarbola⁶ por completo a la corbeta Uruguay. El arribo a Buenos Aires, previo paso por un puerto patagónico para informar el acontecimiento, fue apoteótico, prácticamente toda la población de la ciudad, en capacidad de trasladarse, fue al puerto a recibir a la embarcación.

Además de la relevancia que tuvo la participación de Sobral, aún con su apartamiento de la Marina, el rescate llevado adelante por la corbeta ARA Uruguay, el

⁶ La arboladura de un buque son sus mástiles y vergas; ‘desarbolar’ es quitárselos o romperlos con motivo de una tempestad. La arboladura le permite al buque izar sus velas para propulsarse con el viento.

recibimiento popular, las recepciones, las conferencias brindadas por los miembros de la expedición y el propio Sobral movilizaron a todos los pobladores de Buenos Aires y, por su repercusión periodística, a todo el país. Esto hizo de la cuestión antártica algo popular, no ya solo restringido a las cuestiones de élites académicas o dirigenciales. Todos hablaban de la gran aventura, de la proeza, de una Argentina proyectada como una potencia, el pueblo comprendía la notabilidad de las cuestiones científicas. En resumen, una cuestión científica y estratégica se vio traducida en términos asequibles por personas de escasa formación académica, que desde ese momento fueron parte de un interés nacional, tal vez sin comprenderlo acabadamente ni con mucha profundidad, pero sí dentro de su propio esquema de valores e intereses (Facchin, 2024).

XII. *Toma de posesión de Orcadas, 22 de febrero de 1904*

A fines de 1903, luego que el buque Scottia pudo ser liberado de los hielos, el Dr. Bruce se dirigió a Buenos Aires y ofreció vender a la Argentina la estación científica que había erigido en la Isla Laurie, en el Archipiélago de las Islas Orcadas del Sur, con todo el instrumental existente.

Una vez completadas las etapas administrativas, el presidente Julio Argentino Roca firmó el 2 de enero de 1904 un decreto por el cual fue aceptado el ofrecimiento de Bruce y designó como responsable de la administración y operación de la estación a la Oficina Meteorológica Argentina y le ordenó a la Marina de Guerra que en un futuro aportara personal, además de los medios necesarios para los relevos y reabastecimientos.

El 22 de febrero de 1904 se izó la bandera argentina en las instalaciones denominadas hasta ese momento “Omond House”, en honor al benefactor que había hecho importantes aportes económicos para que se pudiera llevar adelante la expedición escocesa, liderada por Bruce.

Esta decisión del presidente Roca fue absolutamente trascendente ya que Argentina se adelantó casi cinco décadas al resto de los países antárticos.

XIII. *Primera Comisión Nacional del Antártico 1940*

La actividad antártica argentina transcurrió por años sin mayores hechos destacables, con la modernización de las instalaciones, estudios científicos a bordo de los buques de la Marina de Guerra y en la propia estación.

Las instalaciones de Orcadas se fueron modernizando y con ello la vida en ella adquirió un nivel de dignidad, que no pudieron disfrutar los que debieron permanecer en el inicial asentamiento, donde la subsistencia no era solamente incómoda, sino que también peligrosa, con repetidos sucesos de invasión del mar embravecido en las instalaciones, que deterioraba la estructura y el contenido, temporales de viento y nieve que cubrieron la casa con gruesas capas de nieve y otros acontecimientos desgraciados.

El 1939, Noruega comunicó que iba a convocar, en la ciudad de Bergen, un congreso de exploradores polares y una exposición polar internacional. Argentina, ya considerada un país polar, fue invitada a participar. Si bien la irrupción de la Segunda Guerra Mundial dio por tierra la iniciativa, en julio de 1939 se creó una Comisión Provisional Asesora, y en abril de 1940 se constituyó la Comisión Nacional del Antártico (Pierrou, 1975, p. 33; Quevedo Paiva, 2012, p. 321). El presidente Ortiz la crea por decreto 61.852. Con ello pretendió lograr encauzar en forma orgánica la actividad antártica, presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y compuesta además por la Marina de Guerra y el Ministerio de Agricultura (AA.VV., 2021).

Sus responsabilidades eran las siguientes: organizar exploraciones antárticas, elaborar un plan de acción que incluyera estudios oceanográficos, meteorológicos y de pesca (Cancillería, 2024).

Es en este contexto que la Armada presenta un plan de exploración e investigación que había tratado de llevar adelante a fines de 1800 y que por diversas razones había sido postergado. Se intentó llevar adelante una ambiciosa expedición en el verano de 1940/41, pero debió nuevamente retrasarse.

Finalmente, en el verano austral de 1941/42 el ARA 1º de Mayo realizó una muy relevante expedición, exploró el oeste de la Península Antártica, erigió pabellones en muchos puntos de su trayectoria, izando la bandera nacional, y enterró cilindros con actas reclamando la soberanía del lugar. Al año siguiente el mismo buque logró cruzar el Círculo Polar Antártico y efectuar, con el avión embarcado, el primer vuelo de un argentino en la Antártida,

el teniente de fragata Lanusse, y además erigió el primer faro luminoso de la Antártida, el faro 1° de Mayo, aún en servicio.

XIV. *Segunda Comisión Nacional del Antártico 1946*

La inicial Comisión Nacional del Antártico es ampliada y reorganizada con representantes de los Ministerios de Guerra, Justicia, Secretaría de Aeronáutica (Cancillería, 2024), por decretos 8.507 del 23 de marzo, luego modificado por el decreto N.º 1828 del 28 de junio, más tarde por el N.º 9.137 del 3 de septiembre y finalmente por el N.º 14.509 (Quevedo Paiva, 2012, p. 326).

En 1951, por decreto N.º 17.383 se volvió a modificar la integración y quedó compuesta por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, de Defensa Nacional, de Ejército, de Marina, de Aeronáutica, de Agricultura y Ganadería, de Industria y Comercio, de Educación, de Comunicaciones y Asuntos Técnicos (Vlasich, 2013, p. 177).

Si bien era muy razonable ampliar la Comisión con nuevos actores, las motivaciones políticas tenían que ver con reducir la influencia de la Armada y dar mayor protagonismo al Ejército. Esto se daba en el contexto de la disputa espuria de espacios de poder que no se manifiestan en la actualidad. Es así como el presidente Perón introdujo varios organismos, todos ellos del Ejército, para reducir la capacidad de decisión de la Armada.

XV. *Primera gran expedición antártica argentina*

Como resultado de la propuesta de la Comisión Nacional del Antártico se lleva a cabo la denominada Primera Gran Expedición Antártica Argentina. Esta debería realizarse en la temporada estival 1946/47.

Los objetivos eran, entre otros, buscar lugares aptos para la instalación de otra base u observatorio meteorológico y geofísico sobre el continente antártico, mantener y reponer las señales marítimas (faros y balizas), colocar nuevas en lugares necesarios, observar y controlar las actividades de otros actores en la Antártida, en especial de los Estados Unidos de Norteamérica, que habían desplegado actividades de magnitud (Pierrou, 1981, p. 88).

Al mando del capitán de fragata Luis M. García participaron los siguientes buques y aviones

1. Transporte ARA Patagonia;

2. Transporte ARA Chaco;
3. Buque-tanque ARA Ministro Ezcurra;
4. Patrullero ARA King;
5. Patrullero ARA Murature;
6. Rastreador ARA Granville;
7. Ballenero Don Samuel;
8. Avión Walrus 2-O-24.

XVI. *Conclusiones*

Luego de la Gran Expedición Argentina, el país tomó conciencia de la importancia que la Antártida posee para él. Es así que, con mayor o menor número de buques, el despliegue argentino en la Antártida es uno de los más importantes, el esfuerzo logístico (económico) es superlativo pero, aún en los tiempos más oscuros de nuestra economía, de convulsiones políticas o sociales, con gobiernos de distintos signos, la Antártida siempre estuvo en algún puesto prioritario de la lista de temas a ser atendidos por el gobierno.

Por decreto 2316/90 se explicitó en forma contundente la Política Nacional Antártica, el objetivo de fortalecer el Tratado Antártico y su sistema es el eje que ordena las acciones para lograr: el aumento de la influencia argentina en el proceso de toma de decisiones; el reconocimiento de la necesidad de reforzar la integración latinoamericana y promover la cooperación, la protección del medio ambiente antártico, la conservación de los recursos pesqueros y la preservación de los recursos minerales; la profundización del conocimiento científico y tecnológico; y el logro de una mayor eficacia de la presencia argentina, profundizando la actividad científico-tecnológica.

Entre las prioridades fijadas se evidencia la elaboración de un plan científico-técnico dirigido al conocimiento de los recursos minerales y pesqueros, conocimiento del medio ambiente con miras a su protección y el desarrollo de tecnologías específicamente antárticas. También la prestación de servicios para brindar facilidades de comunicaciones, transporte, abastecimiento, meteorología y cartografía; seguridad de la navegación marítima y aérea; prevención y solución de contingencias ecológicas y todo lo relativo al turismo.

El decreto insta a la asociación con los países adecuados para lo siguiente: promover el empleo de los puertos, aeropuertos y servicios argentinos, como apoyos a la actividad

antártica de países terceros; desarrollar con ellos, en forma conjunta, actividades científicas, logísticas y de servicios; establecer instalaciones conjuntas con los miembros latinoamericanos del TA; participar en tareas de inspección; fortalecer la vinculación de la Patagonia con Tierra del Fuego y Antártica. Luego menciona la necesidad de analizar el despliegue de bases en la Antártida, así como el fortalecimiento de las capacidades portuarias y aeroportuarias.

Como puede observarse de esta apretada síntesis de la Política Nacional Antártica, prima el respeto por el Sistema del Tratado Antártico y el incremento de la influencia argentina en él, además de un racional despliegue y el foco de las investigaciones en las cuestiones primordiales para el país.

Lo importante es que, pese a los cambios tecnológicos en el contexto internacional, la irrupción del Tratado Antártico, la aparición de nuevos actores, algunos muy poderosos, los cambios de gobiernos, las circunstancias políticas y económicas, la política argentina sobre Antártica se comportó como una verdadera, eficiente y perenne política de Estado, que nació en 1880 con una mirada de estadista del presidente Julio Argentino Roca, que reforzó en 1901 con el envío de Sobral en la expedición de Otto Nordenskjöld y que culminó con la adquisición de la base Orcadas. Luego siguieron otros que convirtieron a la actividad en una significativa tarea que se mantiene hasta el presente.

Referencias bibliográficas

- AA. VV. (2008). *Manual de Navegación de la Escuela Naval Militar*, Rio Santiago.
- Bove, Giacomo (2017). *Expedición a la Patagonia, un viaje a las tierras y mares australes (1881-1882)*. Estudio preliminar y actualizaciones de Juan Carlos Chébez. Ediciones Continente.
- Cancillería. (05 de abril de 2024). *1939-1956 EL gran salto*.
<https://www.cancilleria.gob.ar/es/iniciativas/dna/historia-y-patrimonio/linea-historica/1939-1956>
- Chébez, J. C. (2017). Estudio preliminar. En: Bove, Giacomo. *Expedición a la Patagonia, un viaje a las tierras y mares australes (1881-1882)*. Ediciones Continente.
- del Castillo, Agustín (1885). *Boletín del Centro Naval, Tomo Tercero*. Centro Naval.
- Facchin. E. L. (2024). *Pioneros Antárticos Argentinos*. Inédito.
- Mancilla, P. (2017). Los Congresos Internacionales de Geografía y la Situación Estratégica de la Antártida Americana a través de la Revista de las Sociedades Geográficas Europeas, 1895-1913. Proyecto Conicyt – Fondecyt Regular n° 1170314. Universidad de Playa Ancha
- Pierrou, E. (1975). *90 años de labor de la armada Argentina en la Antártida. Armada Argentina*. Servicio de Hidrografía naval.
- Pierrou, E. (1981). *La Armada Argentina en la Antártida 1939-1959, sus campañas en buques y bases*. Instituto de Publicaciones Navales.
- Quevedo Paiva, A. (2012). *Historia de la Antártida*. Ediciones Argentinidad.
- Vlasich, V. (2013). Institucionalización de la actividad antártica argentina: Visión de corto y mediano plazo del Programa Antártico Argentino. *Boletín del Centro Naval*, num. 836, pp. 177-182.