

A CINCUENTA AÑOS DE LA PRIMERA OCUPACIÓN DEL REFUGIO THULE EN LAS ISLAS SANDWICH DEL SUR, ANTÁRTIDA ARGENTINA

RICARDO A. R. HERMELO

Es Capitán de Navío (R)
y Capitán de Ultramar.

El 14 de diciembre de 1955 la Armada Argentina dispuso el desembarco de una reducida dotación de tres personas, para ocupar por primera vez una de las islas del Archipiélago Sandwich del Sur. Para esta operación, el rompehielos ARA *General San Martín* desembarcó en la isla Thule al jefe del refugio, Guardiamarina Dn. Ricardo A. R. Hermelo y a dos radioaficionados del Radio Club Argentino, Manuel Ahumada y Miguel Villafañe, tercer oficial radiotelegrafista de la Marina Mercante. Ambos eran radioaficionados que voluntariamente se habían preparado para formar parte de la expedición de Dx, comunicados de larga distancia, desde un lugar donde jamás se habían concretado comunicaciones radioeléctricas y por ello era considerado un nuevo sitio, con característica LU 2, 3 y 4 ZELANDIA YUCATÁN (1).

Han transcurrido cincuenta años de ese acontecimiento y en este lapso, lo importante es echar una mirada retrospectiva y determinar cuál ha sido la evolución en la Antártida de las actividades de nuestro país. La Argentina siempre evidenció un particular interés en estar presente en la Antártida y efectuar principalmente investigaciones en un extenso patrimonio heredado de España. Esta herencia surgió del Utis Possidetis Juri de 1810, que quiere decir: "Lo que fuiste, serás"; tal fue el principio rector y el origen de los límites de los países de la emancipación americana y, por ende, el que estableció la soberanía de la República Argentina como Nación, por su proyección del sector antártico.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 812

Septiembre/diciembre de 2005

Recibido: 6.9.2004



Ricardo Hermelo.



Estación científica.



Villafañe.



Fuente Sr. A. Silva - LU1DZ.



Ahumada y Hermelo.

(1)
Comunicados efectuados:
Phone 910, Radiotelegrafía 754
-- Total: 1664 en banda
de radioaficionados.



Fondo marino del Atlántico Sur.



Isla Morell.



Panorámica y estación destruida.

Cuántos acontecimientos han ocurrido en la Antártida en estos últimos 50 años y cómo se fue modificando la forma de tener presencia en esa lejana zona. Desde la poca del descubrimiento, las cartas de protesta por presencia, los relevamientos cartográficos expeditivos, los enormes vacíos batimétricos y el desconocimiento hidrometeorológico y de los hielos hasta hoy, resulta fascinante el cambio de modalidad para denotar presencia y lo más importante el aumento de conocimientos logrados. En especial, los marinos conocemos mejor la navegación en la Antártida, pero aún resta mucho por hacer. Esto independientemente de la cuantiosa información disponible de esa zona, que tanto influye en el resto del mundo en cuanto al efecto global de la meteorología, al comportamiento de las comunicaciones, sin omitir la existencia de recursos naturales como reserva para la humanidad.

La Armada, pionera en la zona antártica, se hizo presente en 1903 con una expedición para rescatar una dotación científica sueca que corría el riesgo de perecer por el apresamiento de su barco entre los traicioneros hielos, propios de una zona inhóspita y sombría que aún hoy sobrecoge; Suecia no olvida el rescate de su expedición del Dr. Otto Nordenskjöld y así lo expresó cuando el año pasado se celebró el centenario de la expedición de rescate. La embajadora de Suecia pronunció un emotivo discurso que tuvo la virtud de reflejar el significado del hecho.

El rescate de la *Uruguay* tiene el gran merito de haber sido efectuado por un barco de muy reducido porte a vela y motor pero que estaba tripulado por una dotación de la Marina de Guerra de un temple que hoy asombra, en particular para aquellos que hoy, a cien años de distancia, navegan en la Antártida. Con el agregado de mejores cartas náuticas y un GPS que no deja dudas de cuál es la posición en tiempo real, por citar algunas de las ayudas a la navegación a la que estamos acostumbrados. Hay que pisar la cubierta del Buque Museo e imaginar lo que fue esa aventura náutica en 1903. Vale la pena hacer la prueba.

Ellos fueron los que iniciaron y marcaron el rumbo hacia la Antártida y a partir de ese momento, la Marina de Guerra, como se la llamaba en ese entonces, ha cumplido numerosas singladuras, calladamente y con humildad, que no sólo enorgullece a nuestra Armada, sino que merece el respeto de los países interesados en las cuestiones antárticas. La Argentina, por su experiencia en la zona, es líder reconocido en el mundo e integra los foros internacionales vinculados a la Antártida.

Esta capacidad ha permitido que otro buque de nuestra Armada, el rompehielos Irizar, haya acudido hace muy poco en auxilio del barco de bandera alemana *Magdalena Oldendorf*, que se encontraba en apuros por el tenaz y traicionero hielo, que tantas veces ha hecho naufragar a una larga lista de barcos que han quedado para siempre en el fondo del mar.



En el hangar.



Ruinas de la estación científica.

Los tripulantes del *Magdalena Oldendorf* están a salvo y jamás olvidarán que fue la Armada Argentina que los rescató, en una operación que entrañaba serio riesgo y que preocupaba a los propios veteranos antárticos por el éxito. Pero como la *Uruguay*, a su regreso 100 años después, se los espero en el puerto de Buenos Aires y se le hizo la señal Bravo Zulu, que significa “Bien hecho”.

Un pequeño hito ante estas hazañas fue la ocupación, hace medio siglo, del refugio Thule como así se llamaba en ese entonces (2), refugio que aún hoy está de pie en el mismo lugar donde un suboficial del Batallón de Construcciones lo erigió (3). Bravo Suboficial Ferrari a quien se le debe la construcción de la mayoría de las instalaciones argentinas en la Antártida, incluyendo la casa alemana del primer Destacamento de Ejército Manuel Belgrano, en el fondo del mar de Weddell. Aún está pendiente relatar la tarea que cumplió Ferrari en esas regiones.

Hombre sencillo pero eficiente y trabajador, un día en el rompehielos *San Martín* el entonces comandante del COCANTAR, Comando Conjunto Antártico, Capitán de Navío Alicia Ogara, en el puente del buque, le preguntó si podía “construir en navegación” un refugio y el Suboficial Ferrari, con puntales de madera de 4x4, fabricó el refugio que hoy sigue en pie (4).

Un año después, en 1955, el legendario rompehielos *San Martín* fondeó en Bahía Ferguson y el mismo Ferrari adoso la pequeña habitación complementaria (5), y el jefe de refugio y los dos radioaficionados quedaron viviendo una aventura realmente difícil de describir. Fue para los tres una gran experiencia, en la que se aprendió a valorar lo que significa vivir en un mundo civilizado y añorar lo que representa un baño con canillas y otros beneficios complementarios. Que delicia fue el regreso al *San Martín* y disfrutar ¡el primer baño con agua caliente!!!; es algo difícil de imaginar para quien no ha disfrutado este placer. Emociona tanto o más que cuando se recibe un premio.

También los ocupantes del refugio vivieron la experiencia del hallazgo del “Hombre de las Nieves”, también llamado “el Yety de Thule”, que resultó ser una foca peletera casi extinguida; y sobre el final, como un broche de oro de cierre, la evacuación en dos helicópteros S-55 del *San Martín* por una actividad volcánica en la isla Thule y en Cook, que despedía tres chorros de lava que derramaban en el mar, que posiblemente no se habían divisado por la cerrazón permanente de esas islas Sandwich del Sur (6).

El Capitán James Cook describió a estas islas “como el lugar mas horrible del mundo” (7) cuando las circunnavegó durante 1748-51 y además ha sido considerada como uno de



Equipos de radio.



(2)
Hoy refugio Teniente Esquivel en homenaje al oficial de la Armada que navegó en la Uruguay en auxilio de la expedición CHARCOT-1904/5.

(3)
El lugar era el asiento de una inmensa pingüinera. El agua se obtenía con nieve en balde de 200 metros más arriba. A los ocupantes, al regreso, les ordenaron tirar la ropa por el hedor.

(4)
Ver fotografía del radioaficionado inglés - George Fremin III - K5TR

(5)
Dos habitaciones de 2,20 x 2,0 metros y 2,0 x 1,3 metros. S. Total 7 metros cuadrados (sin baño).

(6)
Varias de las islas de Sandwich del Sur de origen volcánico muestran actividad permanente. El sísmógrafo de Isla Decepción registró en 1955 el movimiento de Thule que se repitió 15 días más tarde a la evacuación el 15 de enero de 1956.

(7)
Described by Captain James Cook as the most horrible place on Earth, the South Sandwich Islands are also one of the most logistically difficult places for a Expedition.



Refugio Esquivel (2001).



Refugio (1955).



Refugio (2001).



Estación meteorológica y depósito.

los lugares más difíciles para establecer una expedición de radioaficionados para comunicados de Dx-larga distancia.

Cuántos hechos y realizaciones se vislumbran después de 50 años y qué rica experiencia que experimentaron los tres jóvenes ocupantes. Ellos no tienen otra obligación que agradecer a Dios y a la Armada por la vivencia de acontecimientos inolvidables.

Qué emoción experimentaron estos ocupantes cuando, al regreso a bordo, el helicóptero los depositó en la cubierta de vuelo del *San Martín*, donde se encontraba la tripulación esperándolos.

Es justo y necesario afirmar que en otras experiencias similares o más difíciles se fueron formando los hombres de nuestra Armada, que anualmente cumplen su tarea en la Antártida sin estridencias, y en las que, gracias a la acumulación de conocimientos en más de un siglo, se acude a la cita anual con adecuada preparación material y tranquilidad en el comandante.

Alguien dijo alguna vez que existen tres clases de hombres:

- Los que viven
- Los que mueren y
- Los que navegan

Pues bien, quien esto escribe está convencido que existe una cuarta clase: los que navegan en la Antártida.

Este escrito es un homenaje a todos los que han formado parte de la Fuerza Naval Antártica, desde que en 1903 la corbeta *ARA Uruguay* zarpó para el Polo como en esa época nuestros antepasados llamaban a la Antártida.

Es un orgullo ser antártico y poder lucir el distintivo que lo acredita, que conservamos y miramos de vez en cuando, con numerosos recuerdos que acuden a la mente. Se echa una ojeada hacia atrás, pero se mira para adelante con un profundo orgullo de integrante de nuestra Armada de hoy, con la total certeza que la próxima campaña antártica será un éxito. Esto es lo que pensamos cuando asistimos a la Convergencia Antártica anual, donde el Comandante de la Fuerza expone ante los veteranos cuál será su Plan de Campaña. Aunque más no sea como espectadores, seguimos la campaña como si participáramos de ella y esperamos que finalice con éxito y sin la pérdida de tripulantes, pasajeros, científicos y técnicos que conforman la familia antártica argentina todos los años. Nuestro deseo de éxito para las futuras campañas. ■

Referencias

- Página Web: <http://gacw.no-ip.org/3zyes.html>
Alberto SILVA LU2-DZ relato con fotografías de la expedición 54/55
- Informe del jefe de refugio-1956
- Diario personal - Campaña Antártica 1954-55-56
- West Coast Dx Bulletin, EE.UU.-octubre 1973 (artículo a los 20 años de la expedición)
- Malvinas, Georgias y Sandwich, Laurio Destéfani (EDRES), Argentina.
- Historia de la Armada Argentina, tomo X
- Cartografía y toponimia del Servicio de Hidrografía Naval - Rep. Argentina