



LOS PUERTOS DEL PLATA EN LA RUTA ANTÁRTICA DURANTE LA “ETAPA HEROICA”

Cristina Montalbán y Ricardo Capdevila

(*) El presente trabajo fue presentado en el IX Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, realizado en Lima, del 19 al 22 de setiembre del 2005, en el marco de la XVI Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos.

El objetivo de este trabajo es evidenciar la importancia que los puertos de ambas orillas del Plata tuvieron en el enlace marítimo con el continente antártico. Queremos dejar en claro que este informe no implica –de ninguna manera– realizar una pugna de méritos, ni argumentar o polemizar sobre teorías o reclamos jurídicos, tema que el Tratado Antártico, que rige para todos los países signatarios, hace totalmente injustificado.

La particular situación geográfica de la Antártida, aislada por un cinturón de mares, con profundidades abismales que la separan de América en distancias de unos 1.000 km y hasta 3.600 con relación a África, fue la causa de que durante siglos su existencia fuera más supuesta que conocida. De manera lenta, dispersa y muchas veces fortuita, se fue delineando la cartografía tentativa de los mares australes, siendo una de las primeras informaciones sobre ella, la brindada en 1502 por Américo Vespucio. Reportó tierras avistadas aproximadamente en 52° S, que corresponderían a las Malvinas, lo cual fue vinculado al descubrimiento del Estrecho de Magallanes, que en 1520 llevó a la teoría de que la Tierra del Fuego era parte del continente desconocido.

Desde estos inicios nebulosos, hasta cubrir la extensa cronología de intrépidos viajes de la que se conoció como “etapa heroica marítima”, Montevideo y Buenos Aires, signadas por su posición geográfica, resultaron fundamentales, y pautaron una serie de vínculos indis-

Ricardo Capdevila era abogado penalista, dejó atrás el ejercicio de su profesión para dedicarse al conocimiento del continente antártico. Trabajó en el Servicio de Hidrografía Naval y en la Dirección Nacional del Antártico Argentino. Actuó en la recuperación, restauración y museización de la cabaña de la expedición de Otto Nordenskjöld en Cerro Nevado, y a la preservación de los otros refugios de esa misión en Bahía Esperanza e isla Paulet. El Gobierno de Suecia lo condecoró como “Caballero de la Orden de la Estrella Polar”.

Numerosas investigaciones de su autoría difundieron la historia antártica argentina en sus más disímiles facetas. Fue Coordinador y Secretario de los Encuentros de Historiadores Antárticos.

Falleció el 9 de julio de 2008.

Cristina Montalbán es egresada en Ciencias Históricas de la Universidad de la República, del Uruguay. Posee el título de Asesor de Museos y Museología.

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

Se desempeña como Subdirectora Técnica del Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos-Museo Naval, en Montevideo.

Ha realizado investigaciones de historia marítima del Uruguay y de la región, difundidas a través de obras, conferencias, ponencias presentadas en congresos, o publicaciones en revistas especializadas.

Integra los Encuentros de Historiadores Antárticos, presentando estudios inéditos que reafirmaron la importancia y los vínculos históricos de los puertos rioplatenses en la ruta hacia el helado continente. Aspectos concordantes le llevaron a compartir con el Dr. Capdevila, numerosas investigaciones, una de ellas, la Historia Antártica Uruguaya, proyecto que se truncó con su desaparición física.

Participó en la musealización de la cabaña de Nordenskjöld y el proceso de otros sitios históricos antárticos.

“...las regiones australes estaban incluidas dentro de las posesiones de España de acuerdo al Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1794), que rectificó la divisoria territorial del mundo entre esta potencia y Portugal...”

cutibles –en principio– con el “lejano Sur” y, en ese avance gradual, en el mismo registro histórico de la Antártida.

Europa y la pugna por las regiones australes

Como se conoce, las regiones australes estaban incluidas dentro de las posesiones de España de acuerdo al Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494), que rectificó la divisoria territorial del mundo entre esa potencia y Portugal, marcada por bula del papa Alejandro VI. Inglaterra no reconoció dicho derecho, sosteniendo que el único valedero era el de la acción de sus navegantes.

La potencialidad de la zona en cuestión para la caza de especies marítimas fue el motivo de la presencia –hacia 1735– de balleneros y loberos ingleses. La meta inicial de Malvinas se conjugó con el establecimiento posterior de unas veinte loberías en la costa patagónica, y la ampliación del área de operaciones cuyo radio de acción alcanzó la Isla de los Estados, el Estrecho de Magallanes e islas aledañas.

Esta cuestión, unida a la preocupación por la vigilancia de la ruta del Cabo de Hornos, que abría las puertas al Pacífico, instrumentó la organización de las escuadras que al mando del General Pizarro y del Comodoro Anson plantearon en 1740 la pugna por aquellas zonas. Vencidas por el hambre, la sed y las revueltas, ambas flotillas resignaron miles de vidas en esas aguas inhóspitas. Pizarro no logró impedir que las maltrechas naves del inglés llegaran al Pacífico, pero los puertos de Buenos Aires y Montevideo, en los que se refugiaron el *Asia* y la *Esteban*, de la mermada flota española, recogieron como único beneficio un grupo de oficiales con experiencia en navegaciones australes, que sería utilizado por las autoridades platenses en viajes posteriores con ese destino.

En 1745, uno de ellos, el Alférez de Navío Joaquín Olivares, tomó el mando del navío *San Antonio* en procura de la instalación de una misión jesuítica en las costas patagónicas. Si bien el proyecto se reconoció como impracticable por no encontrar lugar adecuado para el establecimiento ni haber indígenas para poblarlo, resultó importante por el reconocimiento de la costa, que permitió a los españoles levantar cartas náuticas de la zona. En el mismo sentido, se debe hacer constar las dos expediciones sucesivas al mando de otro de estos destacados marinos, el Teniente de Fragata Manuel Pando. Realizadas a bordo del bergantín *San Francisco de Paula* –en octubre de 1766 y diciembre de 1768– van a encarar nuevamente la colonización de la costa patagónica mediante la catequización de los indios. En esta oportunidad se sumó a los objetivos de la misión la localización de posibles establecimientos extranjeros. Es de hacer notar que Francia también había advertido las ventajas de instalarse en las tierras australes. Dicha instalación abarcaría varios fines, bastante disímiles, pero complementarios en la política marítima de las potencias europeas: estratégicamente representaría una base de escala propia en la navegación hacia las Indias, económicamente proveería de aceite de lobos y ballenas, añadiendo a esto los recursos de la pesca del bacalao y los bosques.

A cargo de hacer realidad ese objetivo zarpó, desde Saint Maló, Louis de Bouganville, recalando en Montevideo a fin de componer su fragata –*L’Aigle*– y aguardar a la corbeta *L’Sphinx*. El gobernador Joaquín de Viana, de acuerdo a la alianza entre ambos reinos, prestó toda la colaboración a la expedición, aunque sospechando las intenciones que los franceses se guardaron de manifestar. El 16 de enero de 1764 las naves zarparon rumbo a Malvinas, y el 5 de abril, terminada la construcción del fuerte, se llevó a cabo la ceremonia de posesión de las islas.

España, por su parte, consideró que si permitía la ocupación a los franceses, podría facilitar el contrabando con las costas de Chile y Perú; y, peor aún, no podría impedir que lo hicieran también los ingleses. Un arreglo diplomático, en que se reconocía el derecho de posesión español de las Malvinas, llevó a que se entregara Port Louis. Desde Montevideo zarpó Bouganville –el 15 de febrero de 1767– con el fin de cumplir las órdenes de entregar

el citado establecimiento, previo pasaje por la capital de virreinato “con el fin de auxiliar con sus luces las pocas o ningunas que teníamos de aquel país”, y de recibir de los jueces oficiales reales lo que restaba de una indemnización pactada por la entrega. Pero había otro establecimiento en Malvinas que preocupaba a la corona española. En diciembre de 1766, sin delatar el punto geográfico de su base, el Comodoro McBride había intimado –sin resultado– a los franceses la evacuación de Port Louis.

Consciente España sobre el peligro que esto implicaba para su soberanía, implementó sucesivas expediciones de reconocimiento.

Entre ellas destacan: -la encomendada al Capitán de Fragata Domingo Perler, a bordo del chambequín *Andaluz*, con salida desde Montevideo el 23 de diciembre de 1768, -el viaje del Teniente de Navío Francisco Gil y Lemos, zarpando de Buenos Aires en diciembre de 1768 en la fragata *Santa Rosa*, y -desde el mismo punto, el 6 de enero de 1770, la partida del piloto José Goicoechea hacia Deseado, donde debía aguardar el arribo de las fragatas *Santa Catalina*, a cargo del Capitán de Fragata Fernando Ruibalcaza, y el chambequín *Andaluz*, comandado por el ya mencionado Perler.

Esta última expedición confirmó las presunciones españolas, ya no existían dudas acerca del enclave inglés de Puerto Egmont, que desde el 8 de enero de 1766 se había establecido en la parte oeste del archipiélago de Malvinas, mirando estratégicamente hacia la costa oriental patagónica y Estrecho de Magallanes.

La guardia del Plata

La corona española delegó la responsabilidad de la custodia y preservación de la región sureña en ambas ciudades del Plata. La tarea resultó difícil por varios factores: la vulnerabilidad que implicaban la distancia, la inclemencia y la soledad de esas tierras inhóspitas, y la calidad de los intereses –tanto económicos como políticos– que allí se conjugaban.

En la Península se generaron una serie de medidas, la primera de las cuales se patentizó el 8 de mayo de 1770, cuando el gobernador de Buenos Aires ordenó la organización de una expedición al mando del General de la Armada Juan Ignacio de Madariaga. La fuerza, compuesta por las fragatas *Industria*, *Santa Bárbara*, *Santa Catalina* y *Santa Rosa* y el chambequín *Andaluz*, zarpó de Montevideo el 11 de mayo con órdenes de forzar la evacuación de Port Egmont. Tal misión se llevó a cabo exitosamente, con la capitulación lograda el 10 de junio. El alerta permanente por la amenaza en sus colonias de América llevó a la corona hispánica a dictar disposiciones fundamentales: -el 8 de agosto de 1776 se creó el Virreinato del Río de la Plata, con Buenos Aires por capital, -otra real cédula fechada el siguiente día designaba a Montevideo como Apostadero del Atlántico Sur, con la responsabilidad de la defensa de la soberanía de la corona española en la región, y custodia de las bajas latitudes atlánticas.

El proyecto colonizador. “Operativo Patagonia”

Luego del viaje de Cook (1772-1775) se incrementó de manera sustancial el número de cazadores en mares australes, haciendo aún más dilatada la zona de actuación del Apostadero de Montevideo, lo que unido a la posibilidad de una nueva guerra con Inglaterra llevó a Carlos III a encarar un plan de colonización. El 24 de febrero de 1778 promulgó una real orden donde se estipulaban disposiciones reservadas y precisas al virrey de Buenos Aires y al intendente de la Real Hacienda para disponer un establecimiento en la bahía de San Julián, apto para la caza de ballenas –en el estilo de los que tenían los portugueses en Santa Catalina–, buscando para su funcionamiento individuos prácticos –españoles o lusitanos– aprovechando las salinas, abundantes en aquel paraje.

“El alerta permanente por la amenaza en sus colonias de América llevó a la corona hispánica a dictar disposiciones fundamentales: -el 8 de agosto de 1776 se creó el Virreinato del Río de la Plata con Buenos Aires por capital, -otra Real Cédula fechada al día siguiente designaba a Montevideo como Apostadero del Atlántico Sur...”

Como San Julián quedaría muy aislado, órdenes sucesivas van a prever dos establecimientos, el ya citado y el de Bahía Sin Fondo (golfo de San Matías), a los que se van a unir en la práctica otros dos, Floridablanca y San Joseph, todos comprendidos en el nuevo Virreinato del Río de la Plata. Según Apolant, el "Operativo Patagonia" –como este investigador lo denominó–, se resumió en once expediciones, salidas desde La Coruña a Montevideo, transportándose entre diciembre de 1778 y octubre de 1784, 431 familias, con un total de 1.921 personas. El doctor Silva opinó que este proceso colonizador falló por la mala selección de los grupos inmigrantes, principalmente compuestos por campesinos y destinados a la población de terrenos que –salvo en Río Negro– no eran aptos para dicha actividad. De acuerdo a su investigación, si se hubiera seguido la línea marcada por las reales órdenes, en cuanto a organizar enclaves dedicados exclusivamente a la pesca, abastecidos adecuadamente desde Buenos Aires y Montevideo, no sólo se hubiera compensado el esfuerzo económico, sino que se hubiera cumplido además con el objetivo político y estratégico de la ocupación efectiva.

Abandonada en 1784 la colonización patagónica (evacuación de Floridablanca y San Joseph, y fin de las superintendencias marítimas de Bahía Sin Fondo y San Julián), Buenos Aires suspendió las tareas de reconocimiento y presencia naval en el largo litoral marítimo bajo su dominio, que se prolongaba más allá del Cabo de Hornos e incluía el Estrecho de Magallanes. Quedó entonces como vigía más austral la Gobernación de Malvinas, dependiente del Apostadero Naval de Montevideo.

“...la preocupación borbónica respecto a la recuperación económica del reino manejó como uno de los recursos principales la riqueza que constituían las loberías de Patagonia y Malvinas, a las que se sumaron posteriormente las Georgias del Sur”.

Proyectos económicos particulares. La Real Compañía Marítima

Entre los primeros emprendimientos encontramos dos proyectos –de 1783– que no llegaron a concretarse: el de pesca de la ballena, presentado por el empresario e industrial bonaerense Francisco de Medina, y el de expansión pesquera y extracción de sal, presentado por el piloto de la Real Armada Basilio Villarino, de vasta experiencia en las regiones patagónicas.

Un tercer proyecto fue el de la Sociedad Romero-Capdevila. Manejando los informes sobre las riquezas ictiológicas de los mares australes, Tomás Antonio Romero, uno de los más importantes y acaudalados comerciantes, conocido en ambas capitales del Plata, y José Capdevila, cirujano del Presidio, en 1787 solicitaron autorización a las autoridades de la Real Hacienda para la pesca del bacalao y la sardina en los puertos y costas patagónicas, pudiendo extenderse hasta San Julián o incluso hasta las inmediaciones del Cabo de Hornos, actividad que se complementaría con el usufructo de las salinas. La empresa fue autorizada y se inició con muy buen resultado, prueba de lo cual fue la importante carga de bacalao del bergantín de la firma *Nuestra Señora de los Dolores*, que arribó a Montevideo en mayo de 1778, demostrando que además de la ballena podía promoverse otro tipo de pesca en los mares australes.

Con estos auspiciosos resultados logrados en esta breve experiencia, en julio de 1788 Romero presentó su plan para formar una empresa que tuviera un amplio espectro de caza: ballenas, bacalao, arenques y lobos marinos, concretando un establecimiento –temporal o permanente– para la factoría. La propuesta quedó relegada por el relevo de autoridades y en la segunda oportunidad en que fue presentada –octubre de 1789– tampoco tuvo resultado favorable porque hacía un mes que se había creado la Real Compañía Marítima. Esta organización fue establecida por la Corona el 19 de setiembre de 1789, apuntando a objetivos que aunaban lo económico, los intereses defensivos y colonizadores.

Recordemos que la preocupación borbónica respecto a la recuperación económica del reino manejó como uno de los recursos principales la riqueza que constituían las loberías de Patagonia y Malvinas, a las que se sumaron posteriormente las Georgias del Sur.

La expedición Malaspina –que navegó en la zona en noviembre de 1789– registró la presencia de una fragata inglesa –“sin duda uno de los muchos de la misma nación que hacen la pesca de la ballena en la costa patagónica”– que tomaba rumbo a San Julián, alertando

asimismo sobre el otro problema siempre latente: que no sólo frecuentaban todos los puertos desde el Río de la Plata hasta el Cabo de Hornos, sino que pasaban hacia el Pacífico, llegando a Chile y Perú.

Dicha misión, que también había denunciado la presencia de buques norteamericanos dedicados a la caza, había puesto de relieve la calidad y cantidad de pesca en aquellas aguas australes. Gran parte del bacalao, aceite de lobo y ballena, y esperma, era adquirido en el exterior, en especial a Inglaterra, que paradójicamente los acopiaba en mares españoles.

La Real Compañía Marítima tenía privilegios exclusivos de pesca en aguas africanas y americanas, y también podía hacerlo en aguas europeas, pero en realidad su única actuación fue en el Río de la Plata, con base en Maldonado –nombrado puerto menor para uso exclusivo de la empresa– e Isla Gorriti, trabajando en la Isla de Lobos, aguas adyacentes y zona de Puerto Deseado.

La primera expedición zarpó de Santander el 28 de noviembre de 1789, conformada por dos fragatas, la *Rey Carlos* y la *Reina Luisa*, y la goletas *Vigilancia* y *Unión*, con un total de 250 personas, fondeando en Deseado a fines de febrero. La compañía anduvo mal, los gastos eran mayores que lo producido, que de acuerdo a los informes de fines de 1790, era escaso –según testimoniaban– por la depredación que efectuaban los ingleses.

A principios de 1791 se llevaron las familias a Maldonado, quedando sólo pescadores y cazadores, y el destacamento militar. En 1792 se procuró reorganizar la compañía, disminuyendo cargos directivos y limitando su accionar a Deseado y Maldonado, donde la caza de lobos era mucho más propicia por la cercanía de los animales.

Hacia 1796, teniendo las salinas cercanas a Deseado, se envió sal a Maldonado y se explotó el renglón de carne salada y tasajo. Las cosas no mejoraron y el 10 de julio de 1803 se puso fin a la Real Compañía Marítima de Pesca, dejando en Deseado sólo un destacamento, el cual fue evacuado a Carmen de Patagones por el bergantín norteamericano de Carlos Boucher, el 8 de octubre de 1807, en previsión de un ataque inglés. Finalizaba de esta forma la acción de la Real Compañía de Pesca, que en sus últimos tiempos había sufrido en Deseado una vida precaria y deficitaria, obligada para subsistir a vender sus productos a los mismos ingleses.

“...hoy es aceptado que el descubrimiento físico de la Antártida se concretó por expediciones pesqueras, en relación directa con la explotación de la fauna marina del Atlántico Sur Occidental y del Océano Glacial Antártico.”

El polémico descubrimiento del continente antártico

La confirmación pública de la existencia del continente antártico se dio con la denuncia del avistamiento de las Shetland que realizó –en febrero de 1819– el Capitán William Smith. El hecho tuvo lugar en oportunidad que el *Williams*, cargando mercaderías para el Río de la Plata y Valparaíso, resultó desviado de su ruta por vientos contrarios, teniendo que tirarse hacia el sur para rebasar el Cabo de Hornos. En posición 62° S, Long. 60° W avistó la costa de una isla cubierta de hielo, lo que denunció en el puerto chileno, pero sin que le dieran credibilidad. Llegado a Montevideo, comentó su descubrimiento, y en viaje hacia el mismo destino –en el mes de octubre– volvió a desviarse, observando nuevamente las islas australes, a las cuales bautizó como Nueva Bretaña del Sur, tomando posesión de éstas para su corona.

Sin embargo, hoy es aceptado que el descubrimiento físico de la Antártida se concretó por expediciones pesqueras, en relación directa con la explotación de la fauna marina del Atlántico Sur Occidental y del Océano Glacial Antártico. Según esa teoría, la persecución de las presas –que en su huida emigraban cada vez más al Sur– habría llevado a los cazadores rioplatenses a las zonas antárticas, silenciando su descubrimiento para evitar la competencia sobre los beneficios de tan redituable explotación.

La prueba principal la constituían los excepcionales volúmenes de captura, como los registrados por los buques *Pescadora* o *Director*, propiedad de Juan Pedro Aguirre, o el de la

polaca *San Juan Nepomuceno*, que ingresó al puerto bonaerense en febrero de 1820 con más de 14.000 cueros. Podemos agregar además, que el citado Aguirre había solicitado –el 18 de febrero de 1818– al Consulado de Buenos Aires la autorización de una factoría foquera y ballenera, en las islas que él designaba como “próximas al Polo Sud”.

Otro episodio probatorio de las incursiones de los loberos del Plata en las islas ubicadas al sur de los 60° lo constituye el hecho ocurrido en setiembre de 1819. En esa oportunidad Nathaniel Palmer, segundo del brick *Hersilia*, luego de auxiliar al lobero argentino *Spíritu Santo* en el ingreso al puerto en las islas Malvinas, enterado de que éste se dirigía a un punto donde había gran abundancia de animales, le siguió las aguas, logrando al fin encontrarlo en una de las Shetland, posiblemente Decepción.

En 1815, Guillermo Brown, del Río de la Plata, llevado por un temporal, alcanzó los 64° de latitud, anotando en su bitácora hallarse próximo a tierra.

Sin entrar en polémicas, el análisis de la situación nos lleva a concluir que más que el responsable del hecho, lo importante fue el resultado, el descubrimiento del secreto o de la ruta constituyó el inicio de un ciclo que culminó con la depredación de focas y lobos marinos en la región. Según investigaciones practicadas, entre 1819 y 1824 se desarrollaron cinco temporadas de intensa y devastadora cacería de focas antárticas.

Para dar idea de la matanza –de acuerdo a los cálculos del Capitán James Weddel–, en la temporada de 1822 se habrían extraído 1.200.000 pieles, lo que significó la virtual extinción de la especie. Entre 1842 y 1848 se podría ubicar un breve renacimiento de la actividad foquera. A partir de 1874, con las expediciones enviadas desde Stonington, durante las temporadas de verano, que concluyen en 1889, los foqueros norteamericanos –a los que se unió un importante número de buques de Nueva Escocia– restablecieron la actividad en un nivel que comprometió las posibilidades de recuperación de los stocks. En tales condiciones, sólo quedaron operando en el área algunos buques de puertos de esta parte de América, replegándose los demás a sus antiguos cazaderos árticos.

El ciclo lobero había llegado a su fin, comenzando, en definitiva, la era de la caza de la ballena, después de haber coexistido ambos ciclos en un período. Los puertos del Plata constituyeron recalada obligada de cientos de estas embarcaciones loberas y balleneras y, en el caso particular de Montevideo, muchas flotillas la tomaron por base para reabastecerse, repararse y aún para invernar.

Las expediciones pioneras

Ya hemos referido el arribo y cometidos que fundamentaron la presencia de Louis de Bougainville en Montevideo, en 1764 y 1767, y no pueden dejar de valorarse las fuentes que significan las obras del abate Dom Pernetty, que refieren el viaje a las Malvinas y las observaciones del Estrecho de Magallanes. Se debe considerar a continuación la expedición de Alejandro Malaspina. El 20 de setiembre de 1789 esta gran empresa española llegó a Montevideo, donde los expedicionarios –tanto en el viaje de ida como en el de regreso, en febrero de 1794– realizaron numerosas observaciones científicas. Las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* zarparon el 16 de noviembre al reconocimiento de las costas patagónicas y Malvinas. Recordemos que uno de los oficiales era el entonces alférez de navío Francisco Xavier de Viana, primer marino uruguayo graduado, quien posteriormente ocupó la gobernación de Malvinas en dos oportunidades.

Dicha expedición, que alcanzó en 1791 los 60° de Lat. S, verificó la recorrida y estudio del Cabo de Hornos; expediciones en las Bahías de Valentín y Buen Suceso, en la Isla de los Estados; la observación de las islas Sebaldes; la verificación de la latitud de Cabo Blanco y la importante determinación –por la *Atrevida*– de las islas Cormorán y Negra (Aurora y Nueva).

“....más que el responsable del hecho (haber descubierto el continente antártico) lo importante fue el resultado, el descubrimiento del secreto o de la ruta constituyó el inicio de un ciclo que culminó con la depredación de focas y lobos marinos en la región.”

La inquietud antártica en el Plata

Con los datos de algunos cazadores (movidos por interés personal o en representación de empresas involucradas en esta actividad) y los aportes de una sucesión de arriesgadas y pioneras misiones científicas (como las de Bellingshausen, Dumont D'Urville y Ross), entre 1819 y 1843 se pudo trazar el primer mapa completo del continente antártico.

La segunda mitad del siglo XIX mostró particulares adelantos en los mares árticos, mientras que en la Antártida, la ciencia concretaba en el citado período solamente el viaje del *Challenger*, y en 1874 el del vapor alemán *Grünland*. A fines de octubre de 1880 el Instituto Geográfico Argentino inició un movimiento cooperativo en favor de una expedición al Polo Sur, promovida por el teniente Giacomo Bove. Este oficial de la marina italiana había integrado la expedición al Ártico de Nordenskjöld, tomando a su cargo en la empresa proyectada lo atinente a la materia científica, mientras que la nave *Cabo de Hornos*, en que se cumpliría el viaje, iría al mando del Comandante Luis Piedra Buena. La misión zarpó de Buenos Aires el 18 de diciembre de 1881, rumbo a Montevideo, donde completaron su aprovisionamiento. Si bien la expedición no logró alcanzar la meta antártica, realizó importantes observaciones en la Isla de los Estados, tras lo cual, algunas diferencias entre Bove y Piedra Buena determinaron la separación de sus integrantes. Luego de navegar en la goleta *San José* por los canales fueguinos, hasta el Canal de Beagle, Bove naufragó. Después de su rescate exploró las costas de Tierra del Fuego y parte de Santa Cruz, donde se reunió nuevamente con la *Cabo de Hornos*, arribando a Buenos Aires el 27 de setiembre de 1882.

En 1893 Julius Popper propuso al gobierno efectuar una exploración en el continente antártico. El rumano, que había llegado hasta las Shetland del Sur, ofrecía para llevar a la práctica su proyecto dos naves de su propiedad, pero su deceso frustró la concreción del mismo.

Un año más tarde, Luis Neumayer solicitó al gobierno argentino la autorización para explorar –por su cuenta y riesgo– las tierras antárticas. La propuesta fue informada favorablemente por el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Contralmirante Daniel de Solier, y fue aprobada por resolución presidencial de 29 de diciembre de 1894. A pesar de que tanto la expedición como los proyectos no lograron alcanzar el objetivo planificado, creemos importante consignarlos como expresiones del interés que despertaba el tema antártico en la región, aun cuando en esos años había quedado relegado en los foros internacionales.

“Con los datos de algunos cazadores y los aportes de una sucesión de arriesgadas y pioneras misiones científicas (como las de Bellingshausen, Dumont D'Urville y Ross) entre 1819 y 1843 se pudo trazar el primer mapa completo del continente antártico.”

Los puertos platenses como recalada de expediciones científicas antárticas

Pocos años más tarde, Buenos Aires fue escala de la Expedición Antártica Belga, comandada por Adrien de Gerlache, e integrada por un equipo cosmopolita. La misión, recomendada por las sociedades científicas, fue instrumentada en el convencimiento que sus resultados redundarían en un bien común a toda la humanidad.

Los objetivos que le alentaron podrían ser resumidos en: -resolver dudas e interrogantes (como las planteadas por Carsten Borchgrevink en el Primer Congreso Internacional de Geografía, realizado en Londres en 1895, respecto a la existencia de vida vegetal que se aseveraba imposible en un clima de condiciones extremas), -mejorar el conocimiento geográfico que se tenía hasta entonces del continente antártico, y -realizar observaciones científicas comparativas con las ya verificadas en el Ártico.

En 1897 el *Bélgica*, zarpando de Buenos Aires, tocó en Tierra del Fuego, Shetland del Sur y Tierra de Palmer, realizándose el estudio del estrecho que luego tomó el nombre de De Gerlache y alcanzando los 71° 31' S. El logro más importante resultó de la circunstancia fortuita de haber quedado el buque aprisionado por los hielos, obligándoles a cumplir la primera internada en el continente antártico. Cuando se verificó el regreso –entre abril y junio de 1899–, Buenos Aires y Montevideo recibieron a los miembros de la expedición:

Roald Amundsen, entonces segundo oficial del *Bélgica*; Arctowski, geólogo y oceanógrafo; Dubrowelski, asistente en meteorología; Racovitza, naturalista; el médico Frederick Cook y el mismo comandante, que a pesar de las lógicas reservas por los contratos que suscribían para informar sus descubrimientos, realizaron interesantes declaraciones sobre la experiencia, renovando en el Río de la Plata las expectativas acerca de la Antártida.

La significativa expedición escocesa

La expedición antártica escocesa que respondió a las recomendaciones del Segundo Congreso Internacional de Geografía, reunido en Berlín en 1899, en lo atinente a continuar avanzando en la geografía así como en las ciencias –especialmente en la meteorología y magnetismo– fue organizada contemporáneamente con las de Alemania, Suecia, Inglaterra (y algo más tarde la de Francia). La misma, al mando de William Bruce, fue particularmente significativa en base a la venta a la República Argentina de la Estación Meteorológica y Magnética Omond House, que habían instalado en 1903, durante su internada en Isla Laurie, de las Orcadas del Sur. Mientras se concretaba la gestión, se acondicionó al *Scotia*, reabasteciendo víveres y equipos para cumplir –con los fondos obtenidos por la citada venta– para cumplir una segunda etapa en la campaña. Esta nueva etapa implicaba: proseguir las investigaciones oceanográficas, realizar relevamientos en latitudes más hacia el Sur y establecer dos estaciones más, una en las islas Shetland y otra en la Tierra del Rey Jorge. El ballenero zarpó de Buenos Aires el 21 de enero de 1904 transportando a los miembros de la primera misión que ocuparía el observatorio.

“La expedición antártica escocesa que respondió a las recomendaciones del Segundo Congreso Internacional de Geografía, reunido en Berlín en 1899, fue organizada contemporáneamente con las de Alemania, Suecia, Inglaterra (y algo más tarde la de Francia).”

Dentro del equipo destacado a la Isla Laurie encontramos una prueba más de los vínculos entre ambas orillas: la presencia de los argentinos Edgard C. Szmula y Hugo Acuña, de los escoceses William Smith y Robert Mossman, y del uruguayo Luciano Valette, mancomunando esfuerzos para realizar estudios que ampliaran los aún incipientes conocimientos científicos sobre el helado continente. Asimismo, en referencia a dicho observatorio, se comprobó otro evento interesante, al dejar en claro que William Bruce, quien en 1908 quedó a cargo de la estación de Orcadas, era homónimo de quien lo había instalado en 1903, aunque tenían tantas circunstancias en común que nadie se había percatado de que no eran la misma persona. Signados por su interés antártico, el antártico, William Bruce, que luego del naufragio del *Austral* en 1907 no desistió de su misión, formó su familia en Argentina, mudándose luego a Uruguay, donde trabajó largos años, y donde aún viven sus descendientes.

Las expediciones Charcot. Un momento especial

La expedición comandada por el doctor Jean Baptiste Charcot arribó a Montevideo en la mañana del 15 de noviembre de 1903. *Le Français*, con serios desperfectos en la hélice, fue remolcado por el vaporcito *Solís*, de Lussich, para repararlo en un dique en Buenos Aires. Charcot pasó los días previos a su partida en ambas capitales del Plata, donde sus conferencias fueron seguidas por académicos y público en general, con el interés creciente que provocaba la tensión del continuar sin noticias de la expedición de Nordsdenkjöld, y el alistamiento que se estaba practicando en la corbeta *Uruguay*, con el fin de zarpar a localizarles. En el marco de estas expectativas, la expedición francesa recibió un particular apoyo. Tanto en Buenos Aires como en Montevideo, científicos, numerosos integrantes de las colonias francesas y la sociedad en general, demostraron su apoyo moral y económico, mientras las más altas autoridades recibían y homenajaban al expedicionario y sus colaboradores, que partieron hacia su meta antártica el 23 de diciembre.

Con la intención de proseguir los trabajos geográficos, cartográficos y científicos de su primera campaña, Charcot protagonizó una segunda expedición entre 1908 y 1910. En la oportunidad, el puerto montevideano sirvió de base para recomponer el *¿Pour quoi pas?*, cuyo casco había sufrido graves averías. Su arribo se verificó en la noche del 6 de marzo de 1910, encargándose

de las reparaciones la empresa francesa que estaba trabajando en el puerto. Durante esta estadía, bastante prolongada, los expedicionarios descansaron de la fatiga de la campaña, recibiendo atenciones y homenajes en esa capital y en Buenos Aires, realizando extensas declaraciones que fueron recogidas por *La Nación*. El 29 de marzo por la mañana cruzó nuevamente el Plata, aprestando su partida que una fuerte sudestada dilató hasta el 6 de abril.

El envío de sus obras –donde registra sus experiencias antárticas–, así como los numerosos topónimos con que el expedicionario bautizó los puntos geográficos en que realizó sus reconocimientos, resultan prueba fehaciente de su agradecimiento al apoyo brindado por los rioplatenses.

La visita de Amundsen. La expedición Filchner

Un año más tarde, cuando el objetivo antártico era alcanzar el Polo, el *Fram*, del noruego Amundsen –antiguo colaborador de De Gerlache– tocó en el puerto bonaerense el 8 de junio de 1911, anclando al día siguiente en el antepuerto de Montevideo, donde un pampero le impidió entrar. El *Fram* zarpó para cumplir relevamientos oceanográficos en aguas del Atlántico Sur, regresando el 1° de setiembre a Buenos Aires, y partiendo el 5 de octubre hacia la Gran Barrera.

El primer hombre que puso su pie en el Polo Sur, el histórico 14 de diciembre de 1911, llegó a Montevideo el 21 de mayo de 1912 a bordo del vapor *Remuera*. El arribo, demorado por una densa niebla, seguida de una lluvia pertinaz, no desanimó a los curiosos que embarcaron en varios de los remolcadores de Lussich para llegar hasta el buque. La visita de Amundsen motivó una entusiasta recepción, todo tipo de ceremonias, paseos y banquetes, para honrarle, las cuales fueron presididas por el oficial mayor del Ministerio de Guerra y Marina, coronel Moller de Berg, quien había trabado amistad con el expedicionario durante su desempeño como cónsul de Uruguay en la capital noruega. Sin querer hacer declaraciones sobre su experiencia, reservó las informaciones para el público que iría a oírlo en Buenos Aires, hacia donde se trasladó –en el *Viena*– en la noche del 23. Allí –en el *Odeón*– brindó a una audiencia multitudinaria, una serie de conferencias con proyecciones luminosas, cumpliendo la última el 12 de junio. Posteriormente, apareció la noticia de que Amundsen partiría hacia la estancia “El Carmen” de Pedro Christophersen, en la provincia de Santa Fe, donde se concentraría para ordenar su obra.

“Dos expediciones aisladas en la Antártida –en razón del naufragio de sus buques– dieron oportunidad de probar la actitud solidaria de los puertos rioplatenses. El primer evento refiere a la expedición de Nordenskjöld...”

No debemos pasar por alto que al momento del regreso del *Fram* a Buenos Aires, el 1° de setiembre, se encontraba en dicho puerto el *Deutschland*, navío de la expedición polar alemana. Dicho ballenero, que llevaba a bordo al doctor Filchner y a un equipo de científicos germanos, zarpó desde la capital argentina el 4 de octubre al mediodía, arribando a Montevideo el 5, desde donde partió con destino al Sur el 30 de octubre. Su proyecto implicaba desembarcar en el Mar de Weddel y alcanzar, marchando sobre el hielo, el Mar de Ross. Con más fortuna que las expediciones que trataremos a continuación, el *Deutschland*, que fue atrapado por los hielos –en los 74° 05' S– logró zafar luego de diez meses, durante los cuales lograron concretar importantes observaciones.

La solidaridad rioplatense

Dos expediciones aisladas en la Antártida –en razón del naufragio de sus buques– dieron oportunidad de probar la actitud solidaria de los puertos rioplatenses. El primer evento refiere a la expedición de Nordenskjöld, arribada a Buenos Aires el 16 de diciembre de 1901, en el *Antartic* al mando de Carl Larsen, veterano de los mares polares. Luego de completar las cargas de víveres y carbón, y acordar con la Armada el embarque de un oficial –el alférez José María Sobral– capacitado en el manejo de instrumental científico, que compartiría la experiencia de la invernada, iniciaron la ruta el 21 de diciembre. La incertidumbre acerca de la suerte de sus integrantes tras el hundimiento del buque, separados en tres grupos (en Cerro Nevado, isla Paulet y Bahía Esperanza), acaparó la atención y los titulares mundiales.

Mientras en Suecia la familia del explorador contrataba en forma particular al ballenero *Fritjohf*, veterano de campañas árticas, las lógicas razones de urgencia llevaron a que finalmente el rescate se instrumentara desde Argentina. Cuando el ballenero –al mando de Olof Gylden– arribó al Río de la Plata, el 30 de octubre, la corbeta *Uruguay* ya había partido el 8 del mismo mes. El 10 de noviembre, la corbeta, al mando del Comandante Julián Irizar, culminó exitosamente su comisión, embarcando a todos los expedicionarios en las islas Cerro Nevado y Paulet. El 1° de diciembre la nave regresó victoriosa, fondeando en balizas exteriores. Charcot se encontraba ese día brindando una conferencia en el Centro Naval y, compartiendo el festejo general, resaltó con elogiosas palabras el desempeño de los marinos argentinos. El reconocimiento a la difícil misión de rescate atrajo hacia el Plata la admiración del mundo y significó –como lo planteó el propio Charcot– un respaldo para aquellos que se aventuraban en esas regiones inhóspitas.

Ambas orillas se unieron en el justificado homenaje, que dividía honras entre los sacrificados expedicionarios que habían pasado dos años entre los hielos, para el Gobierno y Armada Argentina, por su desinteresada y humanitaria colaboración, y los marinos, que habían dado irreprochable prueba de profesionalidad.

Desde Montevideo zarparon los vapores *Colombia* y *General Artigas* con la intención de escoltar a la corbeta *Uruguay* hasta la dársena. De igual forma, autoridades y público se sumaron en actos del mismo tenor cuando el explorador y su equipo llegaron al puerto de Montevideo en el vapor *Tijuca* –de paso para Europa–. Los actos realizados nos sorprenden aún hoy cuando apreciamos los documentos que los han perpetuado, películas de la época, fotografías y extensos artículos publicados por la prensa de ambas orillas compartiendo el glorioso momento.

“Años más tarde será Montevideo quien organice una misión de rescate para la expedición comandada por Ernest Shackleton...”

Años más tarde será Montevideo quien organice una misión de rescate para la expedición comandada por Ernest Shackleton, quien replanteaba en ese viaje el objetivo de atravesar el continente antártico, desde el Mar de Weddel al de Ross, pasando por el Polo.

El 9 de octubre de 1914, el *Endurance* llegó de arribada forzosa a Montevideo para cargar carbón, zarpando de inmediato hacia Buenos Aires, desde donde –el 27 del mismo mes– tomó rumbo a las Georgias del Sur. Tras el naufragio del buque, y dejando la mayor parte de la tripulación en la Isla del Elefante, Shackleton con algunos de sus hombres llegaron hasta la estación ballenera de Georgias del Sur. Tras un intento fallido de llegar hasta los naufragos, lanzó una solicitud de auxilio, siendo Uruguay el primer país en alistar una expedición con ese cometido. Reacondicionándose prestamente el *Instituto de Pesca N° 1*, zarpó el 8 de junio de 1916 al mando del Teniente Ruperto Elichiribehety. El rescate no pudo llegar a concretarse por decisión del propio explorador, quien ante el peligro de naufragar, tuvo que oponerse férreamente a la decisión de los marinos uruguayos, quienes le exigieron la firma de un acta donde asumía la responsabilidad por no concluir el salvamento.

Ese ejemplo de solidaridad y la decisión en el sentido de desafiar todos los peligros para cumplir la misión, les valió la admiración del pueblo que les recibió al regreso, con calurosas celebraciones. Este episodio ha quedado registrado como un hito en los anales históricos de la marina uruguaya.

El 6 de octubre de 1916, luego de haberse concretado por fin el salvamento de sus hombres, Shackleton y ocho de sus compañeros arribaron a Montevideo con el objeto de agradecer al gobierno el envío del auxilio. Colmados por numerosas y cálidas manifestaciones, en las que participaron los marinos que habían integrado el viaje antártico, los expedicionarios partieron hacia Buenos Aires, donde se reiterarían los actos de agasajo.

Ambas campañas demostraron internacionalmente la faceta humanitaria de los gobiernos, apostando especialmente –y en forma totalmente desinteresada– buques para misiones que pusieron a prueba la voluntad y pericia de comandos y tripulaciones. 1903 y 1916 die-

ron prueba de la premura y generosidad en el alistamiento de las respectivas expediciones de rescate, y a pesar de los imponderables que no permitieron concluir la misión uruguaya, nadie podría restarle méritos.

El Observatorio de Orcadas. Las campañas anuales de relevo

Instalado el Observatorio de Orcadas del Sur, como hemos especificado, hubo de instrumentarse año a año la misión para los relevos y el abastecimiento correspondiente. En el período a que refiere nuestro trabajo –1904 a 1921– esta tarea fue responsabilidad, en gran medida, de la corbeta *Uruguay*, que había sido acondicionada para tan difíciles navegaciones en oportunidad del rescate de la expedición sueca.

Si bien no nos es dado extendernos en los detalles de cada uno de los viajes, creemos que es interesante realizar algunas someras referencias sobre las campañas que se llevaron a cabo con el fin de mantener el funcionamiento del primer Observatorio Meteorológico permanente asentado en la Antártida.

La misión inicial de relevo y aprovisionamiento zarpó en la *Uruguay* en diciembre de 1904. Después de haber cumplido con ese cometido, mientras procuraban encontrar la expedición de Charcot, llegaron a los 64° 57' de latitud Sur –la más alta alcanzada hasta ese entonces por un buque de la Marina de Guerra–. Preocupado el gobierno por tener un buque apropiado para misiones antárticas, adquirió el *Le Français* de Charcot, que rebautizado *Austral* cumplió el segundo viaje a Orcadas, frustrándose la tercera misión por el naufragio del buque.

Es interesante consignar que a partir de 1907, la antigua corbeta *Uruguay* tuvo a su cargo las expediciones verificadas en los años 1908, 1909, 1910, 1911, 1915, 1918, 1919, 1920 y 1921. Esta extensa y épica cronología, en no pocas oportunidades, planteó el cuestionamiento acerca de la conveniencia de realizar el relevo en un buque como la corbeta, pues cada campaña implicaba tres meses de reparaciones. Es de orden hacer constar que la nave, dando prueba de sus excelentes condiciones marineras, enfrentó temporales, nieblas y peligrosas navegaciones, cuyas condiciones de hielo eran imposibles de prever. No eran menores las dificultades durante las tareas de desembarco, en un combate permanente con las fuertes rompientes, los vientos, las bajas temperaturas y la amenaza de que los hielos se cerrasen antes de finalizar los trabajos.

Todos los comandantes resaltaron en sus informes la pericia y esfuerzos de la oficialidad y subalternos, que respondieron en situaciones límite con total idoneidad. Es necesario añadir que más allá de su misión primaria, en esos viajes se llevaron a cabo importantes estudios hidrográficos, astronómicos, magnéticos y geográficos. Se argumentó acerca de la conveniencia de los fondeaderos de isla Laurie –analizando las ventajas y desventajas de Bahía Uruguay o Bahía Escocia–, se colaboró con la Dirección de Hidrografía, Faros y Balizas, se descubrieron escollos, se navegó el estrecho Washington, que no había sido recorrido hasta entonces por ningún buque de la Armada Argentina, se realizaron marcaciones de las islas circundantes a la isla Laurie, realizando un levantamiento topográfico de ésta, etcétera. Gracias a los estudios de Franz Kühn, especialista del Museo Argentino de Ciencias Naturales, se logró un profundo conocimiento de la geología de las islas subantárticas (Georgias del Sur, Orcadas, Sandwich del Sur, Shetland del Sur).

Por otro lado, se debe resaltar el importante apoyo de la Compañía Argentina de Pesca, fundada en 1904 por Carl Larsen (ex Capitán del *Antartic*, de la expedición de Nordenskjöld), establecida en Bahía Cumberland. Los capitanes de sus buques, acostumbrados a la navegación en la zona –como por ejemplo el del *Palmers*– brindaron datos exactos, que unidos a las experiencias recabadas en los periplos de la *Uruguay* resultaron fundamentales en la confección de cartas náuticas. La Compañía cumplió regularmente con la asistencia

“Instalado el Observatorio de Orcadas del Sur, hubo de instrumentarse año a año la misión para los relevos y el abastecimiento correspondiente [...] esta tarea fue responsabilidad, en gran medida de la corbeta *Uruguay*, que había sido acondicionada para tan difíciles navegaciones en oportunidad del rescate de la expedición sueca.”

de carbón a la *Uruguay* y, a pesar de la negativa inicial de la gerencia, sus balleneros se encargaron de realizar el aprovisionamiento y relevo en Orcadas cuando la corbeta estuvo impedida de realizar la misión.

Conclusión

Esta somera relación histórica que se encuadra en la llamada "etapa heroica" culmina con el fallecimiento de Sir Ernest Shackleton. El expedicionario, que se aprestaba para una nueva incursión antártica, dejó de existir el 5 de enero de 1922, cuando se encontraba a bordo del *Quest*, frente a las Georgias del Sur. El 19 su cadáver fue embarcado en el buque *Profesor Grossvelli*, en viaje a Montevideo, donde arribó el 29 de enero a las 17 horas.

Al día siguiente su cadáver fue embalsamado en el Hospital Militar y, como homenaje póstumo a su dedicación por develar los misterios antárticos, fue llevado en descanso eterno a aquellas soledades que motivaron su vida. Honor que le cupo a este puerto, en la simbólica escala para su último viaje al helado continente.

Siglos de unión, de responsabilidades compartidas en esa región austral, preámbulo del continente tardíamente integrado a la geografía. Buenos Aires y Montevideo se mostraron históricamente interconectados. Las vinculaciones políticas de principio, acompañadas por proyectos colonizadores y económicos que los involucraron en intenso tráfico recíproco, evolucionaron en servicios de acondicionamiento y aprovisionamiento complementarios –en un ámbito de nombres y empresas reconocidas por los navegantes de expediciones internacionales que recibieron el apoyo, la colaboración y el aplauso a sus logros–. Épocas y funciones distintas, acompañando los tiempos de este mundo marítimo del Río de la Plata.

Ningún lugar más apropiado que ambos puertos para calibrar los esfuerzos de cada buque que en misión de caza, exploración o ciencia, tomaba el rumbo sur. La suma de sacrificios y tesón resultó en la conquista de un continente diferente, no sólo por sus características, sino por las normativas que regulan a quienes, en polifacética representación, lo habitan.

Los estratégicos enclaves del Plata, presentes a lo largo del extenso ciclo histórico expuesto, inauguraron esos lazos que hoy continúan vigentes en la mancomunidad que marca el Tratado Antártico. ■

“Siglos de unión, de responsabilidades compartidas en esa región austral, preámbulo del continente tardíamente integrado a la geografía. Buenos Aires y Montevideo se mostraron históricamente interconectados...”

BIBLIOGRAFÍA

- Argentina en la Antártica. Dirección Nacional del Antártico. Instituto Antártico Argentino. Buenos Aires, 1997, t. I.
- Arguindeguy, Pablo. “La expediciones españolas a la Patagonia”, Cap. VI. Historia Marítima Argentina. Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval. Buenos Aires. 1985.
- Capdevila, Ricardo. “Cronología antártica de la corbeta Uruguay”, Revista Guardacostas. Buenos Aires. 1965.
- Capdevila, Ricardo. “Antártida. Más allá del fin del mundo”. Zaguier & Urruty, Museo Marítimo de Ushuaia, Argentina.
- Destéfani, Laurio. “Colonización Patagónica”, Cap. V. Historia Marítima Argentina Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval. Buenos Aires. 1985.
- Destéfani, Laurio. “La Antártida Argentina (1900-1950)”, t. IX, Historia Marítima Argentina, Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Secretaría General Naval, Buenos Aires, 1985).
- De Viana, Francisco Xavier. “Diario de Viaje”, Colección de Clásicos Uruguayos, Vol. 27-28. Montevideo, 1958.
- Martínez Montero, Homero. El Apostadero de Montevideo. Instituto Histórico de Marina. Madrid. 1968.
- Ratto, Héctor. Actividades Marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII. Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación y Comunicaciones. Buenos Aires. 1930.
- Silva, Hernán. La Economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata. Fundación para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Buenos Aires. 1978.
- Montalbán, Cristina. “Francisco Xavier de Viana. Marino oriental integrante de la Expedición Malaspina. Su ‘Diario de Viaje’”. Presentado en el IV Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos. Río de Janeiro. 1999.
- Montalbán, Cristina. “1904. Un uruguayo inverna en islas Orcadas del Sur”. Presentado en el V Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, Base Antártica Marambio - Ushuaia. 2000.
- Montalbán, Cristina. “Expediciones Charcot: Sus topónimos antárticos en recuerdo a Uruguay”. Presentado en el VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos, Punta Arenas. 2001.
- Montalbán, Cristina. “Dos homónimos y un solo destino: Orcadas del Sur”, en Cien Años de Ciencia Argentina en la Antártica. Primer Centenario del Observatorio Meteorológico de islas Orcadas del Sur. Instituto Antártico Argentino. Buenos Aires. 2003.