



IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

Las expediciones antárticas

Carlos A. Coli

Después del descubrimiento de América y a medida que se desarrollaban las expediciones de varios navegantes, tanto españoles como de otros países, quedaba la incógnita de lo que existía al sur de los continentes americano, africano y el de Oceanía. Sin embargo, había una presunción de que había otras tierras entre las cuales estaba incluido el Polo Sur. Ello llevó a que se intentara revelar el misterio de esa existencia y se llevaran a cabo expediciones con ese fin.

Así se pueden nombrar la de Magallanes, que luego de descubrir el estrecho que hoy lleva su nombre, pensaba que más al sur había tierras; la del inglés James Cook, que visitó en 1772 las Georgias del Sur y -continuando su navegación- descubrió las Sándwich del Sur. Más tarde, se puede nombrar otra expedición, como la de Bellinghausen, en 1819-1821, que sobrepasó el Círculo Polar Antártico y descubrió las islas de Alejandro I y Pedro I. No obstante, aún hoy varios de estos expedicionarios se asignan el descubrimiento de la Antártida, y no ha quedado claro quién ha sido el primero en llegar.

Sin embargo, hay pruebas concluyentes de que desde el principio del siglo XIX, las tierras situadas al sur de Tierra del Fuego eran frecuentadas por foceros que acudían a esas islas para efectuar sus cacerías de las focas para utilizar el aceite. Desde Buenos Aires, zarpaban pero -para no dar a conocer su destino ya que era un secreto comercial- solo escribían en sus bitácoras que salían a “balizas exteriores” y, cuando regresaban, se informaba como procedencia “patagónica”. Desde luego que, desde allí, su derrota se dirigía a la Antártida, donde cazaban; tal es el caso del buque argentino *Espíritu Santo*, al mando del capitán Carlos Tidblom, quien, cuando cazaba en 1819 en la isla Decepción, fue descubierto por el capitán norteamericano Palmer, que comandaba el *Hersilia* y, habiendo zarpado de las Malvinas, había seguido la derrota del otro buque para cono-

Carlos Alberto Coli ingresó a la Escuela Naval Militar en 1952. Cursó la Escuela de Aplicación y la Escuela de Guerra Naval. En 1979, fue destinado a Francia a cargo de la inspección de la construcción de la corbeta ARA Granville, la que trasladó al país ejerciendo su comando en 1981. Comandó el aviso ARA Gurruchaga y la Fragata ARA Libertad en su vigésimo primer viaje de instrucción. Durante la Guerra de las Malvinas, se desempeñó como Jefe de Operaciones de la Fuerza de Tareas Anfibia en la Operación Rosario y en las acciones posteriores de la Flota de Mar. Fue Jefe del Servicio de Armas y Jefe de Operaciones del Comando de Operaciones Navales. En 1989, pasó a retiro voluntario y se desempeñó como asesor de la Fuerza Naval Atlántica y como Jefe de la División Antártida del Estado Mayor Conjunto. Es miembro del Comité de Estudios Antárticos del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales y autor de los tomos del libro “La Armada Argentina en la Antártida.” Fue condecorado con la medalla de Combatiente de Malvinas otorgada por el Honorable Congreso de la Nación.



cer dónde estaba el lugar de caza. También, en la gaceta de Buenos Aires, se informaba permanentemente sobre estos viajes, entre 1818 y 1820, con naves como *Pescadora*, *San Juan Nepomuceno* y *Concepción*.

No se debe descartar, por otra parte, la expedición libertadora al Perú del Almirante Guillermo Brown, en 1815, quien, con sus buques, al circunnavegar el cabo de Hornos hacia el oeste, fue derivado por una tormenta hacia el sur, hasta los 65°, y deja constancia en su bitácora de haber presentado la presencia de tierras... “ya que el mar se torna muy benigno con un horizonte despejado y sereno y sin hielo, signo indicativo de no estar muy distante de tierra”..., refiriéndose probablemente a las islas Shetland del Sur.

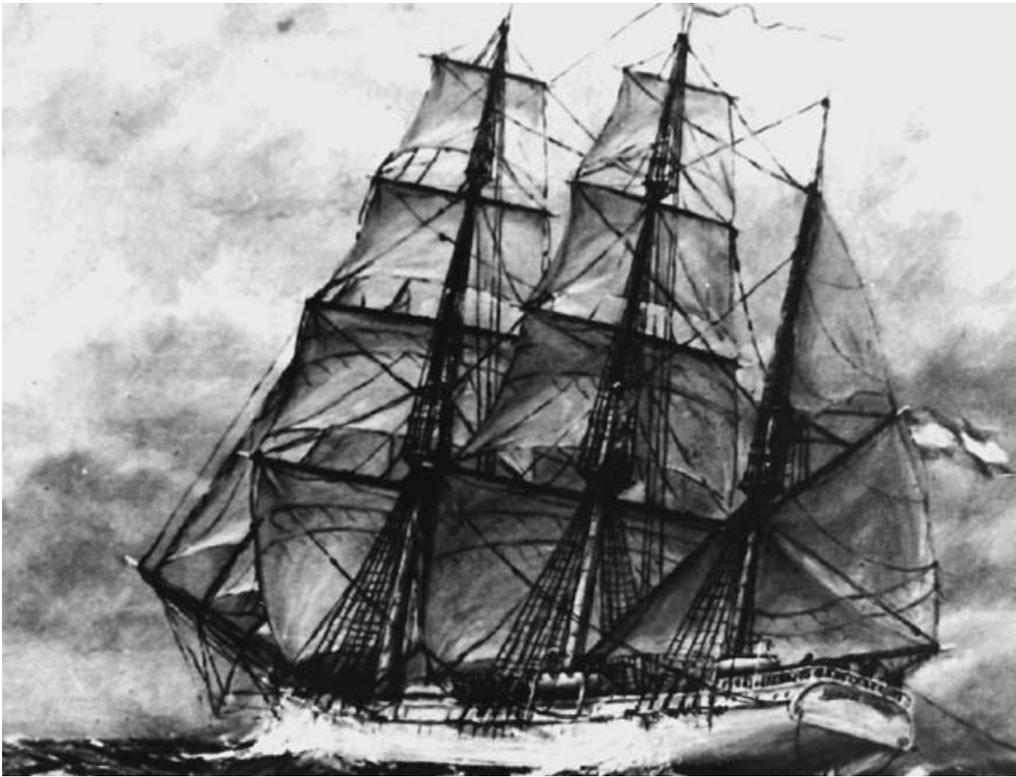
También el mismo Bellingshausen, cuando llegó a estas islas en enero de 1821, creyendo que las estaba descubriendo, se encontró con el mencionado capitán Palmer, que ya las navegaba para cazar junto con los foqueros ya nombrados que zarpaban desde Buenos Aires. Aun antes, en 1819, el capitán Smith, con el buque *William*, haciendo la línea Valparaíso-Montevideo, había pasado por la Shetland del Sur, lo que motivó a Inglaterra a enviar otras expediciones como la de los capitanes Norris, Biscoe, Kemp, etc., a la vez que los foqueros -al ir recrudeciendo las cacerías- se vieron obligados a dirigirse más al sur, donde hicieron nuevos descubrimientos. Por último, en este período de descubrimientos, es importante nombrar al capitán Weddell, que, al penetrar el mar que hoy lleva su nombre, en 1823, llegó hasta los 74° de latitud sur.

Es lógico que el gobierno argentino, formado a partir de 1810, no les prestara mucha atención a estas expediciones, ya que la prioridad era consolidar su independencia definitiva de la corona española, por lo que dirigieron todo su esfuerzo en ese sentido. Mientras tanto, se organizaron otras expediciones, como la francesa, del capitán de la Armada Dumont D’Urville, la norteamericana, del teniente Wilkes, y la inglesa, de James Ross, que lograron nuevos descubrimientos en diversas zonas del continente antártico. No obstante, en 1848, con solo catorce años, ya navegaba las aguas antárticas el grumete Luis Piedra Buena, en el buque ballenero *John E. Davison*, al mando del capitán Smiley, donde aprendió las artes del mar, y con el tiempo llegó a convertirse en unos de los más renombrados oficiales de la Armada al obtener el grado de teniente coronel de marina.

Recién en 1880, un teniente de la marina italiana -Giacomo Bove- que había participado de otras expediciones, hizo una campaña para realizar una expedición científica a la Antártida y, al no tener apoyo en su país, logró interesar al gobierno argentino, quien le dio su consentimiento para que realizara una expedición que se iniciaría en la Patagonia y luego continuaría en tierras antárticas. La prioridad en esa época era consolidar la posesión de aquella zona que se hallaba en disputa con nuestros vecinos allende los Andes.

Esta se inició en 1881, con la corbeta *Cabo de Hornos* al mando de Piedra Buena y el *cutter Patagonia*, y realizaron estudios científicos en la región patagónica e islas de los Estados, hasta que el naufragio de un *cutter* alquilado, al mando del teniente Bove, hizo fracasar la posterior continuación hacia la Antártida, aunque los resultados obtenidos en la región en que operaron fueron de gran utilidad, por los estudios realizados que pusieron de manifiesto la importancia de la zona estudiada.

El fracaso de la continuación hacia los hielos australes de la expedición del teniente Bove incentivó a la Armada a solicitar, en 1892, al Gobierno Nacional, que se llevara a cabo una a la tierra de Graham (península antártica), pero por problemas políticos de la época, esta no se concretó. Dos años más tarde, se repitió la intención para que la cañonera *Uruguay* la efectuara, aunque tampoco llegó a concretarse. El Instituto Geográfico Argentino, propulsor de la expedición del teniente Bove, seguía con la idea de que las tierras australes debían ser estudiadas y así lo hizo saber en 1896, sin que sus deseos se cristalizaran.



Corbeta
Cabo de Hornos.

Ese interés era consecuencia de la influencia que ejercieron sobre los científicos las conclusiones del sexto Congreso Geográfico Internacional, llevado a cabo en Londres en 1895, que recomendó la exploración de las regiones antárticas y que esta, en lo posible, se llevara a cabo antes de la finalización del siglo XIX, concepto que se repitió en el siguiente Congreso celebrado en Berlín, en 1899. Cumpliendo estas recomendaciones, a comienzos del nuevo siglo varios países decidieron en común emprender dicha tarea y crearon la Comisión Antártica Internacional.

Por otra parte, a fines del siglo XIX, la Marina de Guerra había comisionado a Europa al teniente de fragata, D. Horacio Ballvé, a realizar estudios sobre el magnetismo terrestre, factor importante para la navegación, que utilizaba en esa época solo los compases magnéticos, sobre los que tenía suma importancia ese conocimiento. Así, la Comisión nombrada invitó al Gobierno argentino a participar de las expediciones que se realizaran hacia la Antártida, por lo que, en 1900, la marina envió nuevamente a Europa al mencionado oficial para que tomara contacto con los expedicionarios y adquiriera instrumental adecuado para los estudios que se llevarían a cabo. Al mismo tiempo, se comenzó a preparar una expedición hacia la península antártica para establecer un observatorio meteorológico y estudiar las modificaciones que deberían introducirse en la corbeta *Uruguay*, que era el buque elegido para ese cometido.

Fue este el primer plan antártico argentino donde se proyectó instalar un observatorio magnético-meteorológico en la isla de los Estados, otro en un punto que debía designarse en la Antártida, adquirir balleneros o adecuar buques existentes y formar expertos polares, para lo cual embarcarían oficiales argentinos en algunos buques que efectuaran expediciones planificadas por la Comisión Antártica Internacional.

En particular, por la importancia de lo ocurrido posteriormente en nuestro país, surgió la expedición sueca del doctor Otto Nordenskjöld a partir de 1901, a bordo del buque *Antarctic*, quien apoyaba ese deseo de Argentina de llegar a la Antártida y, cumpliendo con lo especificado en el nombrado plan, embarcó en el buque al entonces subteniente D. José María Sobral, y zarparon hacia el sur en diciembre de ese año.

También, en ese mes, desembarcaron en la isla de los Estados el teniente Ballvé y el personal que construiría las instalaciones del observatorio planificado y un faro, lo que quedó concretado en febrero de 1902, momento en el que comenzaron con las observaciones magnéticas y meteorológicas, y continuaron hasta el año 1919.

Mientras tanto, el *Antarctic*, con el Subteniente Sobral a bordo, arribó a la Antártida y comenzó a efectuar el reconocimiento y el estudio de esas regiones. En particular, el invierno de 1902 fue muy crudo y, en los primeros meses de 1903, no se tenían noticias en Buenos Aires de la situación de la expedición, por lo que, a mediados del año, la Marina, inquieta por el destino del buque y de Sobral, planificó un viaje de búsqueda y rescate. Es necesario tener en cuenta que en esa época no existían oficiales con conocimientos para navegar en aguas con hielo, aunque se estimaba -de acuerdo con otras experiencias- que se podrían adquirir los conocimientos necesarios para abordar la operación.

Con respecto al medio naval que deberían utilizar, se pensó en adquirir un ballenero, pero al ser costosa esa operación, se optó, como se había previsto en el primer plan antártico, por adaptar a la corbeta *Uruguay* para tal fin, a la cual se le realizaron una serie de modificaciones que servirían para que actuara en ese difícil teatro. Se designó como comandante al teniente de navío D. Julián Irizar y a una Plana Mayor de ocho oficiales, entre los cuales estaba un oficial de la Marina chilena; el mencionado comandante fue enviado a Londres, donde tomó contacto con funcionarios de la Comisión Internacional Antártica y, en particular, con el teniente Shackleton, quienes lo asesoraron sobre esa navegación y le facilitaron el vestuario adecuado.

Una vez listo el buque y la tripulación asignada, zarpó rumbo a la Antártida el 8 de octubre de 1903, despedido por el presidente D. Julio A. Roca y una gran cantidad de gente, conscientes de la proeza que se iniciaba. Tenía la orden de esperar en Ushuaia la llegada de otras dos expediciones de salvamento, una sueca y la otra francesa, hasta el 1.º de noviembre y, en caso de que no llegaran, poner rumbo hacia la Antártida siguiendo el derrotero planificado del *Antarctic* y comunicarse con el Dr. Nordenskjöld, que se suponía estaba invernando al pie de Snow Hill, en la isla Seymour, además de una serie detallada de órdenes anexas, con respecto a las operaciones que debía realizar continuando con la búsqueda.

El relato de lo ocurrido ha llenado desde entonces muchas páginas, por lo que, en resumen, diré que finalmente encontraron al mencionado científico en la choza de Snow Hill, pero no tenían noticias del *Antarctic* al mando del experimentado capitán Larsen, por lo que iniciaron su búsqueda. El mismo 8 de noviembre, llegaron por tierra a Snow Hill; el capitán Larsen y los tripulantes del *Antarctic* relataron que el buque había sido apretado por el hielo y había naufragado.

A partir de ese momento, embarcaron en la *Uruguay* todos los expedicionarios rescatados -salvo un marinero sueco que había muerto- y emprendieron el regreso a Buenos Aires. El paso por el Drake se cobró su tributo, ya que un temporal produjo que la corbeta desarbolara parte de sus palos y debieron picar las burdas para que cayeran al mar. Así llegó a la isla Observatorio, donde compararon las mediciones efectuadas con las que llevaban los expedicionarios luego de sus dos años de permanencia en la Antártida, y luego fondearon en Santa Cruz para comunicar telegráficamente a Suecia y al Gobierno argentino el resultado de la exitosa expedición de salvamento.

El 2 de diciembre de 1903, finalmente entró la corbeta al puerto de Buenos Aires, y fue recibida por una extraordinaria cantidad de público que aclamó a los responsables de ese memorable salvamento, en particular, al primer argentino que había pasado dos años en el hielo: el alférez Sobral; las páginas de los diarios de la época se llenaron de noticias, además del agradecimiento del reino de Suecia por haber librado de una muerte segura a ese conjunto de ciudadanos, liderados por uno de los más destacados científicos de ese país.

Esta hazaña hizo comprender a las autoridades y al pueblo argentino que estábamos en condiciones de emprender la aventura de adentrarnos en las aguas antárticas, y así se produjo, a partir de ese verano, una serie de acontecimientos que dieron comienzo a lo que sería el ininterrumpido accionar argentino en la Antártida.

En la misma época que la *Uruguay*, habían llegado a Buenos Aires otros dos expedicionarios: el Dr. Charcot, que venía de Francia con la misión de rescate ya efectuada por los argentinos, y el Dr. Bruce, quien había estado efectuando actividades oceanográficas y meteorológicas en el Atlántico Sur, había invernado en las islas Orcadas del Sur y había dejado en la isla Laurie una pequeña dotación mientras él regresaba a bordo de su buque *Scotia* para repararlo y reaprovisionarse en Buenos Aires a fin de luego regresar para realizar otras actividades en el mar de Weddell.

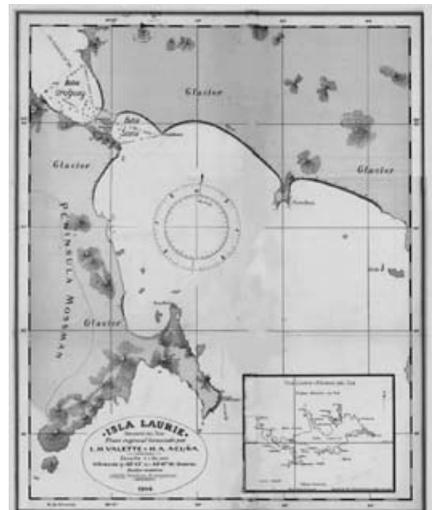
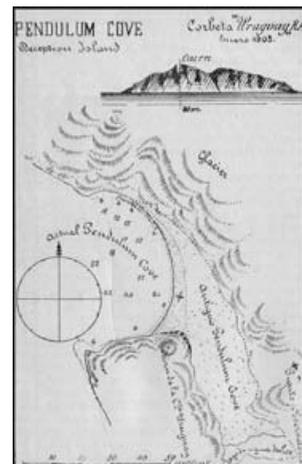
En ese momento, tomó contacto con los oficiales de la Marina argentina, y como su pensamiento era que en la Antártida -además de los descubrimientos terrestres- debía darse prioridad a los estudios del mar que rodeaba la tierra, le ofreció al gobierno que se hiciera cargo de la estación meteorológica establecida en la isla Laurie, para que se continuaran los estudios iniciados por ellos en ese año de 1903. Rápidamente y de acuerdo con la conciencia que estaba aumentando en la República, el presidente Roca firmó un decreto el 2 de enero de 1904 por el cual se autorizó al Jefe de la Oficina Meteorológica Argentina a hacerse cargo de la instalación ofrecida por el Dr. Bruce, con personal designado del Ministerio de Agricultura y el que posteriormente pudiera suministrar el Ministerio de Marina. Posteriormente, se supo que, en realidad, el traspaso no había sido gratuito, sino que se pagó por la instalación la suma de cinco mil pesos, que el vendedor necesitaba para continuar sus expediciones y pagar las reparaciones efectuadas a su buque.

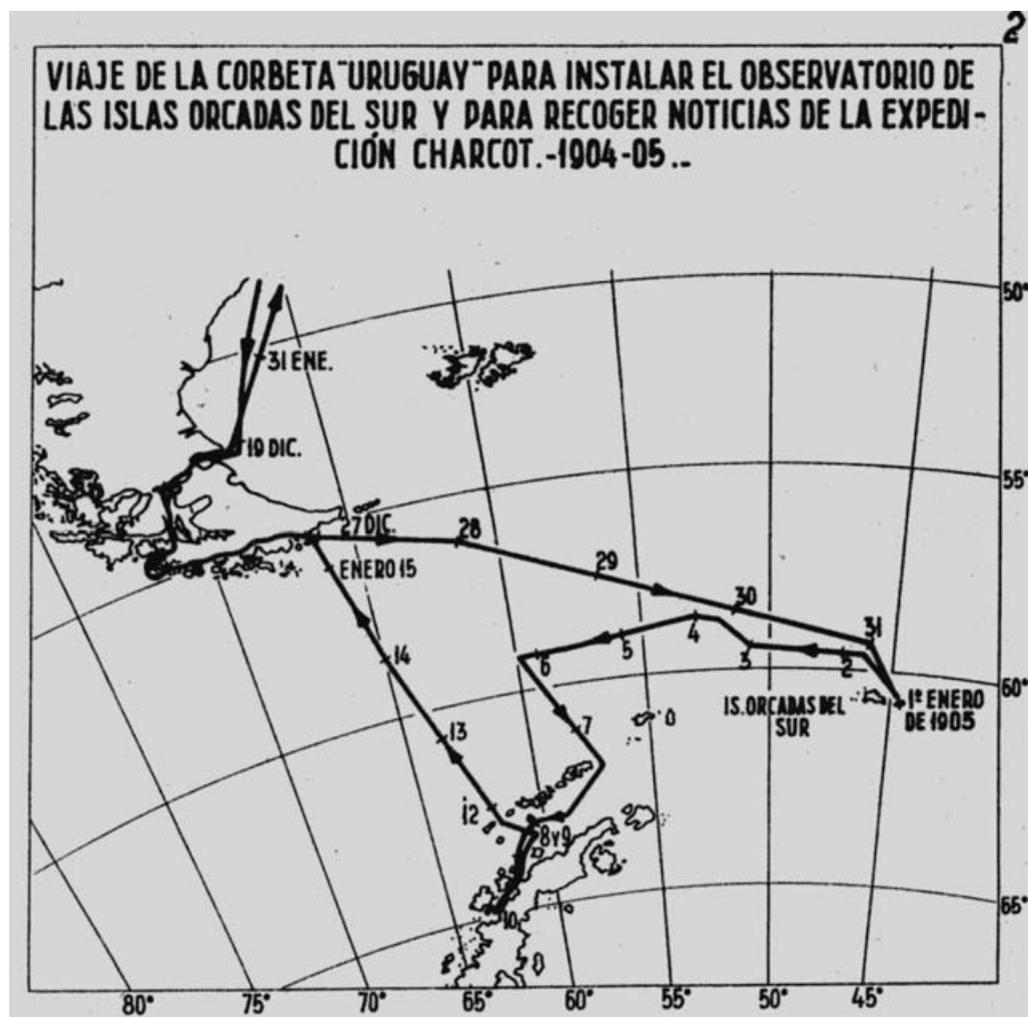
El 21 de enero, zarpó el *Scotia* hacia las Orcadas con la primera comisión meteorológica argentina compuesta por tres hombres de la gente experimentada del Dr. Bruce y dos argentinos: Acuña y Valette. El 22 de febrero, se hicieron cargo de las instalaciones para continuar con las observaciones meteorológicas que al día de la fecha, transcurridos más de cien años, es una de las tantas actividades científicas que se realizan en esa isla, donde está hoy instalada la base Orcadas de nuestro país.

En el siguiente verano 1904/05, la Marina tenía dos actividades que realizar, a saber: el relevo de la dotación de Orcadas y la búsqueda de noticias de la expedición del Dr. Charcot, que se hallaba operando con su buque *Le Français* en el oeste de la península antártica.

A raíz de ello, se le ordenó a la corbeta *Uruguay* -esta vez al mando del teniente de navío D. Ismael Galíndez- que se dirigiera a la Antártida para cumplir una extensa orden de operaciones emitida por el Ministro de Marina que le indicaba detalladamente las acciones que debería seguir con los objetivos mencionados. Zarpó el 10 de diciembre de 1904 para cumplir lo que sería la primera campaña naval antártica. Arribado a la isla Laurie, procedió a efectuar, el 1.º de enero de 1905, el reabastecimiento de víveres y de carbón; luego se dirigió a la isla Decepción, donde fondeó en la caleta Péndulo, y procedió a realizar los sondajes del lugar, lo que constituyó uno de los primeros trabajos hidrográficos efectuados por la Argentina en la Antártida. El otro levantamiento fue el efectuado por Acuña y Valette, que sondaron, en 1904, con botes las bahías Scotia y Uruguay de la isla Laurie, lo que puede considerarse la primera carta argentina de la región.

Al dirigirse al oeste de la península en búsqueda de la expedición del Dr. Charcot, pudo llegar casi hasta los 65° S, pero el hielo no lo dejó





avanzar más al sur y, al no encontrar noticias de aquel, regresó a Buenos Aires el 8 de febrero de 1905. El expedicionario francés regresó a Buenos Aires un mes más tarde y allí se supo que la *Uruguay* había estado a escasas millas de la isla Wankel, donde había pasado el invierno la expedición francesa.

A su regreso, el teniente Galíndez hizo una serie de apreciaciones sobre su tarea manifestando las pobrísimas condiciones de habitabilidad de las instalaciones de la estación meteorológica con temperaturas extremas, las observaciones meteorológicas efectuadas que se repetían cada año, sin mostrar novedades respecto de las ya existentes y la necesidad de los viajes que debían realizarse para el relevo y el reabastecimiento de las dotaciones que, dada su peligrosidad, existía el riesgo de la pérdida del buque y la probabilidad de que la dotación quedara sin posibilidades de ser abastecida durante esa temporada. En concreto, desaconsejaba continuar ocupando esas instalaciones, ya que eran mayores las desventajas que las ventajas que se podían obtener de esas islas cubiertas de hielo, donde la fauna local desaparecía incluso durante gran parte del invierno. Tal era el concepto que primaba en ese momento luego del viaje efectuado por la *Uruguay* en ese verano.

Paralelamente con el regreso de la corbeta luego del triunfal rescate en 1903, el capitán Larsen, que había comandado el *Antarctic* hundido en la expedición sueca, fundó la Compañía Argentina de Pesca, que comenzó a operar en la bahía Cumberland de las islas Georgias del Sur a fines de 1904 con el objeto de comercializar los subproductos derivados de ballenas, focas y lobos marinos.

A mediados de 1905, en apoyo de la factoría, la Marina destacó el transporte *Guardia Nacional* para abastecer las instalaciones con carbón, víveres e incluso animales en pie. El buque de 6500 toneladas efectuaba normalmente viajes de transporte a la costa sur de nuestro país y, en esta ocasión al mando del teniente de navío D. Alfredo Lamas, zarpó hacia las Georgias el 8 de junio de 1905.

Durante la travesía, fue castigado por un violento temporal que le produjo averías e inundaciones que obligaron a tirar al mar fardos de pasto para los animales y cajones con kerosene, que se desparramó por cubierta. Además, se inundó la despensa, y perdió la vela cangreja al tratar de cargarla para disminuir los rolidos. Finalmente, arribó a la bahía Cumberland, donde oficiales del buque procedieron a levantar el plano del puerto, tomar fotografías y bautizarlo con el nombre de Guardia Nacional, toponimia que lamentablemente no fue bien recogida, por lo que hoy no se lo conoce con ese nombre.

Dada la época del año, las horas de luz y las malas condiciones meteorológicas impidieron realizar más trabajos hidrográficos, y el 30 de junio emprendieron el regreso a la costa patagónica. En ese trayecto, el 2 de julio se produjo la muerte de un marinero por padecer una pulmonía. Su cuerpo fue arrojado al mar.

La Marina quería seguir yendo a la Antártida, pero comprendía que los buques que habían ido no eran los más adecuados, por lo que gestionó la adquisición de un ballenero, que recayó en el barco del Dr. Charcot *Le Français*, que fue rebautizado *Austral*. Se pagó por él la suma de cincuenta mil pesos. Desplazaba novecientas toneladas y, por tener su casco doble forro, lo hacía apto para navegar en el hielo, pero había sufrido averías en su anterior viaje a la Antártida.

Así zarpó, en diciembre de 1905, para realizar el relevo y el abastecimiento de la estación meteorológica de Orcadas, faena que llevó a cabo con grandes esfuerzos de su dotación entre el 2 y el 21 de febrero de 1906, no sin antes pasar serios momentos de peligro al enfrentarse con grandes témpanos que impedían su acceso a la isla Laurie y que, para evitarlos, trabajaban al máximo sus máquinas que solo le proporcionaban una velocidad de cuatro nudos. El comandante, teniente de navío D. Lorenzo Saborido, a su regreso, informó las penurias sufridas y solicitó se reparara el buque y se le cambiaran las máquinas para potenciarlas.



Ballenero *Austral*.

Se resolvió ingresar el buque a los astilleros de la Marina de Dársena Norte, donde fue sometido a reparaciones; se le cambiaron las calderas por otras de mayor poder, adquiridas en Inglaterra y que le permitirían navegar a doce nudos. Finalizadas las operaciones en el astillero, en diciembre de ese año, quedó en condiciones de emprender un nuevo viaje a la Antártida para apoyo de la oficina meteorológica de Orcadas y para instalar otro observatorio en la isla Wandel, operación que venía siendo demorada desde hacía dos años.

Con esas misiones, zarpó el 9 de diciembre de 1906 al mando del teniente de navío D. Arturo Celery, pero, navegando de ronza en cercanías del banco Ortiz en el Río de la Plata, encalló en ese bajofondo y, pese a los esfuerzos por salvarlo, se hundió definitivamente, sin haber cumplido su misión.

A partir de ese hundimiento, que fue un duro golpe para la Marina se determinó continuar manteniendo los tres observatorios meteorológicos de Año Nuevo, Orcadas y Georgias y seguir realizando los relevos necesarios en cada verano. Para la operación frustrada por el hundimiento del *Austral*, se recurrió nuevamente a la veterana corbeta *Uruguay*, la que se alistó rápidamente y estuvo en condiciones de zarpar el 13 de diciembre de 1906, comandada por el teniente de navío D. Ricardo Hermelo, quien había sido segundo comandante en el primer viaje del buque y, por lo tanto, tenía experiencia en la navegación con hielos. Diez días después, arribó a la bahía Uruguay cubierta de hielo y

con grandes témpanos presentes en las inmediaciones. Al acercarse para realizar el desembarco en la estación, sufrió averías en el timón y las hélices, por lo que -impedido de moverlos- tuvo que maniobrar con las velas, navegando a solo cuatro nudos y, luego de grandes esfuerzos con maniobras marineras, pudo zafar de los hielos y se dirigió a la otra bahía denominada Escocia, ubicada justo al otro lado de la isla Lauree. Allí verificó que finalmente esta era más adecuada para la operación de desembarco. A partir de aquella maniobra, dicha bahía fue usada casi siempre, hasta los días de hoy. Fondeado en esa bahía, revisaron las averías, y se decidió zarpar de regreso a Ushuaia, considerando que si no se empeñaban con el hielo, podrían arribar sin inconvenientes. Así pues, zarparon el 2 de enero de 1907, llegaron a Ushuaia nueve días después y allí construyeron un timón de fortuna que no usaron. Finalmente, llegaron a Buenos Aires el 12 de febrero con la misión duramente cumplida.

Nuevamente, para la siguiente campaña se recurrió a la *Uruguay*, que zarpó desde Buenos Aires el 15 de enero de 1908, al mando del teniente de navío D. Jorge Yalour, otro veterano del viaje de salvamento de 1903. La derrota seguida fue la habitual; pasaron por Punta Arenas, Ushuaia y pusieron proa luego a la Antártida. Arribaron a la isla Laurie con los inconvenientes de siempre debido al mal tiempo, la niebla y los hielos el 30 de enero, momento en que comenzaron con las tareas de reabastecimiento y relevo de los cuatro extranjeros a cargo de la estación. Durante la estadía, tuvieron la oportunidad de recorrer las instalaciones, que consideraron sumamente inhóspitas, así como la alimentación que habían recibido, que consistía, en oportunidades, de carne y huevo de pingüinos.

El 13 de febrero, terminaron la descarga que, como de costumbre, había sido penosa para la dotación por las fuertes rompientes de la playa y la baja temperatura del agua, a la que debían entrar los hombres para bajar la carga. Ese día, zarparon de regreso con buen tiempo, que duró poco, puesto que se desató un temporal que provocó dolidos de hasta 50° y que permitió que solo pudieran avanzar 25 millas por día en lugar de las 200 habituales. Así, llegaron a la isla de los Estados diez días después con solo ocho toneladas de carbón, pero allí encontraron un viejo depósito con el vital elemento para las calderas, lo que permitió que continuaran hasta Ushuaia donde entraron el 5 de marzo, y luego continuaron viaje a Buenos Aires. Fondearon en rada La Plata el 28 de marzo, dieron parte de la misión cumplida y destacaron en su informe la ímproba labor del personal de maquinistas, de los cuales tres habían enfermado, con lo cual se redujo drásticamente la escasa dotación de los seis embarcados.

El siguiente viaje del verano 1918/19 fue realizado nuevamente por la corbeta *Uruguay*, al mando del teniente de navío D. Carlos Somoza, con la misión de efectuar el relevo de la dotación y el abastecimiento de la estación de Orcadas y, además, realizar trabajos hidrográficos en la bahía Cumberland de las Georgias del Sur y comprobar las variaciones de los estudios realizados por los alemanes a fines del siglo anterior con respecto a la declinación.

Zarpó el 14 de enero de 1909 y, luego de recalar en Ushuaia para completar carbón, agua y capones en pie, continuó a las Orcadas, donde llegó en los primeros días de febrero. Luego de cumplir en cinco días con la faena ordenada, se dirigió a las Georgias, donde fondeó en puerto Moltke el día 13. Allí trabajaron en las antiguas casillas dejadas por los alemanes con pilares de observación y un magnetómetro para las determinaciones magnéticas. Finalizadas estas tareas, se dirigieron a la bahía Cumberland, donde estaba asentada la Compañía Argentina de Pesca. Recargaron carbón y agua y regresaron a Buenos Aires, el 27 de febrero, por una derrota directa, que era una de las menos conocidas y navegadas de la época.

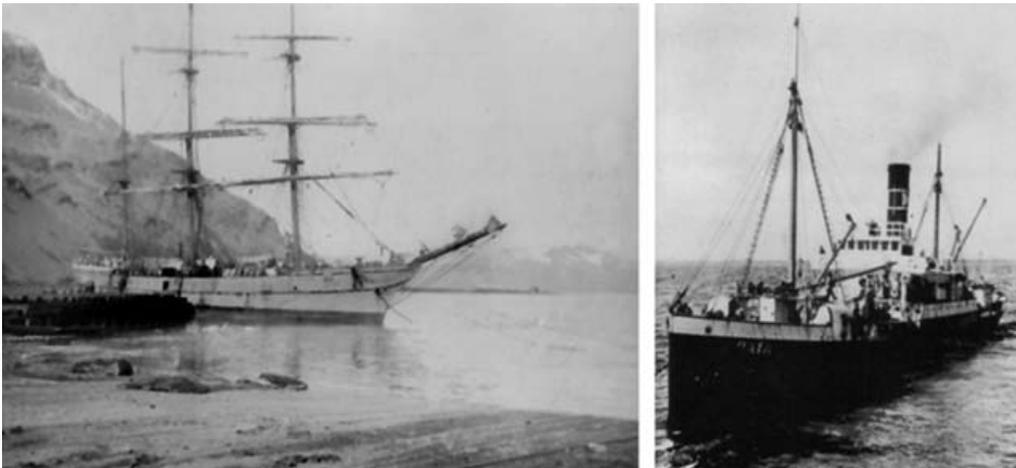
También, en los veranos siguientes de 1910 y 1911, fue comisionada la *Uruguay* para continuar con los relevos y el abastecimiento de la estación de Orcadas. En primer lugar, al mando del teniente de navío D. César Maranga, zarpó de Buenos Aires el 23 de enero de

1910, recaló en Malvinas y luego arribó a la isla Laurie el 4 de febrero. Luego de realizar sus tareas, interrumpidas en ocasiones por el mal tiempo, emprendió el regreso vía las Georgias para embarcar carbón, agua y efectuar reparaciones. Permaneció en el puerto de Cumberland durante cinco días y el 16 zarpó con rumbo directo al cabo Corrientes de la costa de la provincia de Buenos Aires. Avistó su faro siete días más tarde y entró a la Capital Federal el 24 de febrero.

El siguiente viaje fue efectuado con el comando del teniente de navío D. Guillermo Llosa. Largó amarras el 27 de enero de 1911, con rumbo directo a las Orcadas, donde llegó el 11 del mes siguiente y, luego de efectuar las tareas de apoyo al observatorio, cuatro días después emprendió el regreso, siempre pasando primero por las Georgias, para embarcar el carbón y el agua necesarios para sus calderas y luego poner rumbo a Buenos Aires. Zarpó el 2 de marzo, pero tuvo fuertes vientos contrarios, lo que fue retardando su llegada, que se produjo recién el día 15.

Debido a esta circunstancia, empezaron a correr rumores en la Capital de la pérdida del buque en los hielos polares, por lo que la Marina debió salir a desmentirlos y a afirmar que la falta de noticias indicaba que el buque estaba navegando hacia el Río de la Plata. Estos rumores expresaban el concepto que existía en la época, de que el buque no era el más adecuado para realizar los viajes a la Antártida y de que el Ministerio de Agricultura, del cual dependía el observatorio austral, venía posponiendo el compromiso prometido de adquirir un buque tipo ballenero para esa misión

Posiblemente debido a estas presiones los siguientes viajes de apoyo a Orcadas, fueron realizados en 1912 por un barco de vapor, el *Harpon* hasta las Georgias y, desde allí, con el *Undine* hasta las Orcadas. Al año siguiente, el abastecimiento fue efectuado con el *Deutschland*, de la Expedición Alemana al Polo Sur, contratado para ese fin, y en 1914, se repitió la maniobra efectuada en 1912 con los dos buques nombrados.



El *Tiyuca* y el *Rata*.

En 1915, volvió nuevamente a realizar el viaje a las Orcadas la corbeta *Uruguay*. En esta oportunidad, la comandó el teniente de navío D. Ignacio Espíndola. Zarpó el 29 de enero, arribó a la isla Coronación donde efectuó un levantamiento expeditivo de su costa noreste, y fondeó en la bahía Uruguay el 21 de febrero. Al no poder descargar por mal tiempo, se dirigió a la bahía Escocia realizando la derrota por el este de la isla Laurie, circunstancia que le permitió efectuar el levantamiento de esa parte de la isla y fondear en esa otra bahía al día siguiente. Completado el desembarco dos días después, levantó el ancla con rumbo hacia las Georgias, donde permaneció desde el 28 hasta el 2 de marzo, y zarpó de regreso a Buenos Aires, donde entró el día 11.

Los excelentes levantamientos efectuados, complementados con fotos panorámicas, per-

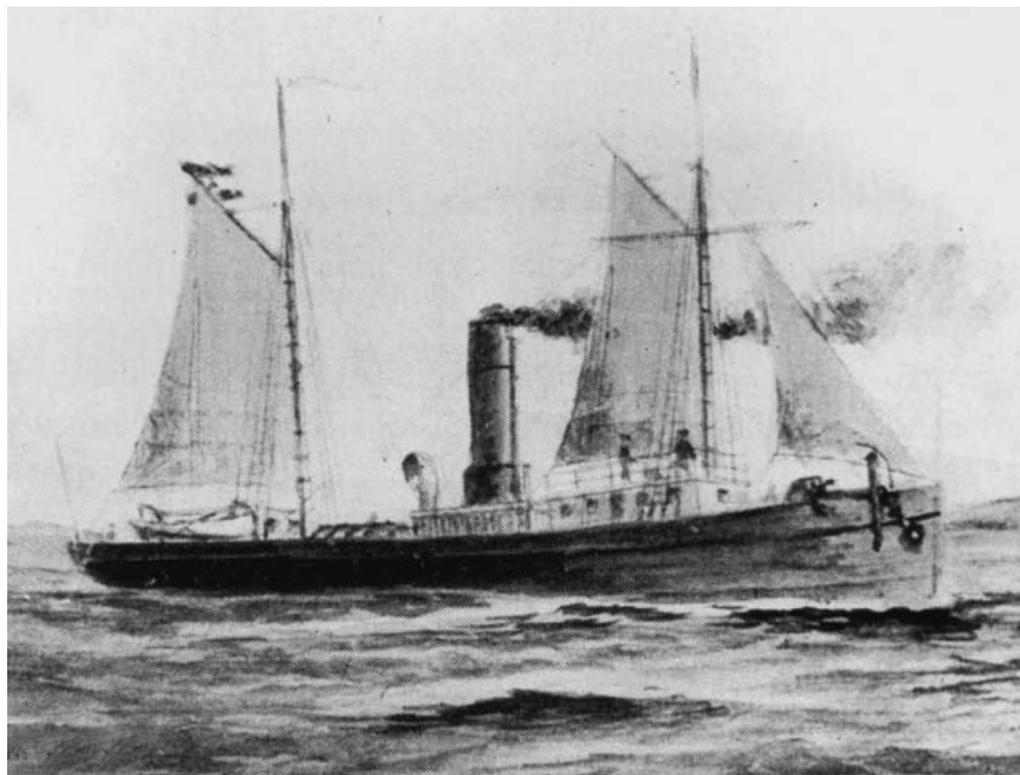
mitieron obtener una mayor información de la costa de la isla Lauree, los que fueron volcados por la Oficina de Hidrografía en la carta N.º 31 titulada “Reconocimiento de los fondeaderos de la Gobernación de Tierra del Fuego”.

En los años siguientes, se produjo un nuevo paréntesis de descanso para la vieja corbeta y, así, en 1916 el relevo de la dotación de 4/5 hombres y el abastecimiento del observatorio se realizó del mismo modo que en 1912 y 1914. El año posterior, hicieron el viaje el *Undine* hasta Georgias y el ballenero *Karl* hasta Orcadas.

Como se producía periódicamente, entre el año 1918 y 1922, volvió a comisionarse a la *Uruguay* para realizar el apoyo a Orcadas. Era una corbeta que ya acusaba sus años, especialmente en los duros embates que le producían los temporales antárticos. No obstante, en 1918, a cargo del Teniente de Navío D. Eleazar Videla, emprendió su octavo viaje a la Antártida, que estuvo complicado por la gran cantidad de averías producidas en las calderas, el timón, el generador y el pistón del motor, la mayoría de las cuales debieron ser reparadas precariamente a bordo o en la recalada de regreso en Georgias. También tuvieron inconvenientes de alimentación por muerte de los animales en pie y otros problemas de higiene que produjeron enfermedades en la tripulación. Zarparon el 18 de febrero y regresaron cuarenta días después.

Al año siguiente, al mando del teniente de navío D. Jorge Games, se repitió la maniobra. Este viaje fue interesante ya que, por primera vez la corbeta navegó por el canal Washington, efectuó los sondajes correspondientes y demostró la ventaja que presentaba para navegarlo cuando se deseaba cambiar de fondeadero desde una bahía a la otra. El viaje se había completado entre el 14 de febrero y el 22 de marzo de 1919.

Así sucesivamente, continuaron las navegaciones de la corbeta en 1920, al mando del Teniente de Navío D. Daniel Capanegra Davel y, al año siguiente, del oficial del mismo grado D. Domingo Casamayor. El primero estuvo signado por los inconvenientes meteorológicos y glaciológicos habituales, mientras que el segundo se realizó con derrotas



directas de ida y vuelta a Orcadas en solo 23 días, donde el viento favorable y la poca presencia de hielo facilitaron enormemente la concreción de este récord.

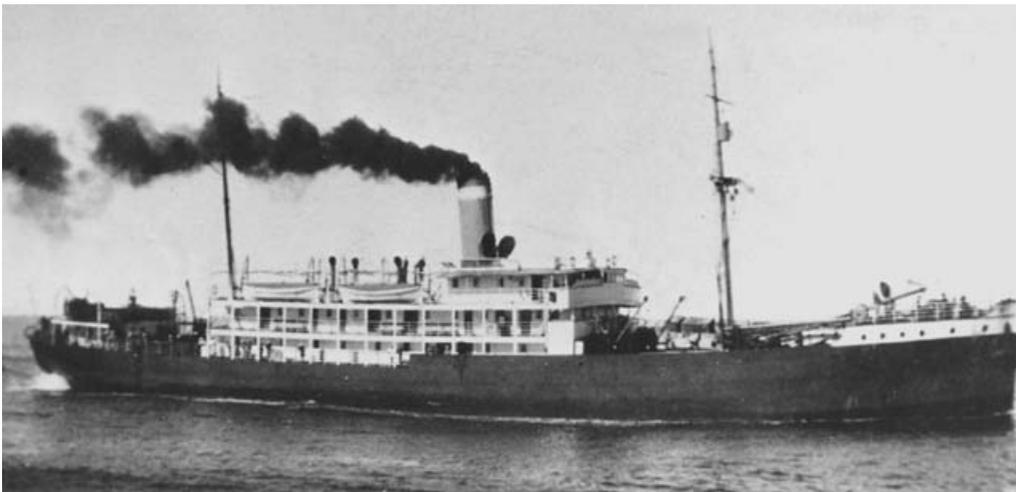
El último viaje de la veterana corbeta se realizó en 1922, al mando del teniente de navío D. Emilio Lajous, sin mayores diferencias con respecto a las experiencias anteriores.

Con la necesidad de seguir efectuando el relevo y el abastecimiento del observatorio de Orcadas, y ante la ausencia de buques apropiados, nuevamente, en el verano de 1923/24, se recurrió al transporte *Guardia Nacional*, que ya había realizado viajes a las Georgias. En esta ocasión, una vez arribado a la bahía Cumberland, traspasó la dotación entrante y los abastecimientos al ballenero *Rosita*, que fue el encargado de hacer la travesía entre Georgias y Orcadas y de traer de regreso a los hombres que habían invernado. Esta maniobra se repitió al año siguiente, salvo que el ballenero que hizo el segundo recorrido fue el *Karl*.

A pesar de que la Marina deseaba finalizar con estos viajes y habiendo solicitado al Ministerio de Agricultura que cerrara el observatorio, en 1925 se envió a Orcadas un nuevo transporte el *1.º de Mayo*, que sufrió los inconvenientes habituales de la navegación con mal tiempo, nieblas y témpanos. Por ello, en el verano siguiente se contrató a dos balleneros, el *Tijuca*, que hizo el primer tramo Buenos Aires-Georgias, y el *Don Ernesto*, que llegó hasta Orcadas y volvió a Georgias. El regreso del personal saliente desde esas islas a Montevideo lo hizo el ballenero *Harpon II*. Se repitió la operación en los años siguientes con los balleneros *Tijuca* y *Foca* hasta el año 1931, aunque en el verano de 1930/31, se comisionó nuevamente al *1.º de Mayo*, que en esa oportunidad permaneció en la zona de Orcadas varios días realizando importantes tareas hidrográficas y mareográficas.

Alternativamente, a partir de 1932, el observatorio -que desde 1927 podía comunicarse por radio telegráficamente con el continente- fue apoyado por viajes del vapor *Rata* y los transportes *Pampha* (1939 y 1941), *Chaco* (1940) y *1.º de Mayo*, y se seguía avanzando en el conocimiento del sexto continente. En 1942, con este último buque (en el que se había embarcado un avión monomotor Stearman), se realizó el primer vuelo argentino en la Antártida, que efectuó tareas de reconocimiento y fotogrametría.

Se puede inferir que había finalizado una etapa de descubrimientos y exploración. Con los nuevos buques transportes en las campañas antárticas, además de apoyar al observatorio de Orcadas, que marcaba una permanencia continua, se planificaba para intensificar los estudios que ampliaran el conocimiento de la región, a la vez que se concretaban nuevos asentamientos.



Transporte *Pampha*.



IMAGEN: HISTARIAR

Rompehielos
General San Martín.

A partir de un plan elaborado en 1946, la Marina comenzó a hacerse presente en la Antártida con expediciones más numerosas, para marcar su creciente interés. Durante todo el año siguiente, se realizaron navegaciones con transportes, patrulleros, rastreadores y avisos, y en diciembre, un vuelo con aeronave DC-4, que cruzó el Círculo Polar Antártico.

Estas manifestaciones de pertenencia de la región por parte de la Argentina produjeron protestas de Gran Bretaña y Chile, que se adjudicaban también el territorio ocupado por nuestro país, por lo que en el verano posterior de 1947/48, se organizó una gran expedición, esta vez con buques de guerra de la Flota de Mar como una demostración de poder, donde intervinieron

tres mil hombres embarcados en dos cruceros y seis torpederos, expedición que luego fue seguida por varios viajes de rastreadores durante el invierno de 1948.

Durante los años siguientes, se fueron instalando los destacamentos navales y los refugios, que aún hoy perduran, como Melchior y Decepción, para lo cual se intensificaron los viajes de los buques, algunos de los cuales, como las fragatas *Heroína* y *Sarandí* y los remolcadores de mar *Sanavirón* y *Chiriguano*, eran nuevas incorporaciones. En 1952, la Armada se hizo cargo del observatorio de la isla Laurie, que pasó a denominarse Destacamento Naval Orcadas

También el Ejército instalaba destacamentos; en 1951, se realizó una expedición con buques civiles para asentar una base en la bahía Margarita, que marcaría el límite oeste del sector pretendido por la Argentina. Esa tarea resultó muy dura por las condiciones glaciológicas de la región; se comenzó a pensar en la necesidad de incorporar un buque rompehielos para penetrar en esa región y en el mar de Weddell, a fin de instalar otra base que marcara el extremo sur del mencionado sector.

En 1954, se encargó a astilleros alemanes la construcción de un buque de esas características, que fue incorporado a la Armada a fines de ese año, bautizado *General San Martín*. Realizó esa primera campaña que permitió ingresar al mar de Weddell y fue el primer buque de ese tipo existente en el hemisferio sur del planeta. Durante esta campaña se instaló la base de Ejército General Belgrano ubicada como estaba previsto, demarcando el extremo sur.

A partir de ese año, las campañas navales antárticas se realizaron con un número importante de buques. En ellas -además del mencionado rompehielos- intervenían transportes como el *Bahía Buen Suceso*, *Bahía Aguirre*, remolcadores hidrográficos, aeronaves de ala fija, como Catalina y Grumman Goose, y helicópteros Sikorsky S-55.

Para colaborar con las operaciones del Año Geofísico Internacional, en el invierno de 1957, se comisionó al rompehielos para que realizara una campaña invernal durante treinta días, entre mediados de julio y agosto. En ella, encontró importantes campos de hielo al norte de las islas Shetland del Sur.

En el verano de 1958, se produjo el primer viaje turístico que se realizó en el continente blanco con el transporte ARA *Les Eclaireurs*; realizó dos navegaciones con turistas, entre los cuales había autoridades, periodistas, científicos, etc. Estos viajes, en los que se visita-

ron las distintas bases de la Argentina, sirvieron para incrementar en la opinión pública el interés por esa región ignota para la mayoría de los habitantes del país.

El 1.º de diciembre de 1959, se firmó el Tratado Antártico (del cual nuestro país es signatario inicial) junto con otros once países. Si bien no determinó soberanías territoriales, finalizó con las disputas y escaramuzas que se venían produciendo en los últimos años, en especial con el Reino Unido, cuyos reclamos de territorio se sobreponen con los de Argentina y Chile. De esta forma, se intensificaron los estudios científicos, con el inicio de una nueva etapa de colaboración entre los países que actúan en ese continente.

En ese verano, las condiciones glaciológicas fueron muy duras y ocasionaron que durante esa campaña, el rompehielos quedara atrapado durante más de veinte días y no se pudiera relevar al personal de las bases Belgrano y su cercana Ellsworth (EE. UU.); la base San Martín de la bahía Margarita debió ser relevada con viajes de helicópteros que demandaron dos horas de vuelo entre la ida y la vuelta, al borde de sus autonomías.

Mientras se continuaban realizando las campañas navales de cada verano con el rompehielos y diversos buques de la Armada (entre las nuevas exploraciones, se trataba de conocer más a fondo la costa oeste del mar de Weddell), y para estudiar una ruta alternativa para el arribo a la base Belgrano y la factibilidad de llegar hasta el Polo Sur con aeronaves, se realizó un histórico vuelo con dos aviones DC-3 de la Armada, que arribaron al Polo el 6 de enero de 1962, en una demostración de la pericia operacional de sus dotaciones, comandadas por el capitán de navío D. Hermes Quijada.

Continuando con las investigaciones y los ensayos operacionales, se planificó, para el verano de 1962/63, una navegación circumpolar para el rompehielos *Gral. San Martín*, que debía adoptar una derrota hacia el este, desde Orcadas, y dar la vuelta a todo el continente antártico. Por cuestiones políticas de la época y la necesidad de efectuar un salvamento sanitario urgente, solo llegó hasta la longitud de 58° E. Esta fue la primera vez que el buque se internaba tan al este, lo cual permitió demostrar la factibilidad de llegar a regiones desconocidas para los navegantes argentinos y obtener información sobre los factores glaciometeorológicos imperantes en esa región.

Nuevamente, aeronaves esta vez de la Fuerza Aérea, un trimotor y dos monomotores al mando del comandante D. Mario Olezza, realizaron un vuelo transpolar sobrevolando el Polo Sur, en noviembre de 1965. Fue la primera vez que máquinas Beaver, con un solo motor, llegaban a ese punto.

No obstante haber arribado por el aire en dos oportunidades al Polo Sur, y para afianzar la pretensión argentina de fijar el límite de su territorio antártico en ese punto, un grupo del Ejército argentino llevó a cabo la histórica hazaña de llegar por tierra al Polo el 10 de diciembre de 1965, luego de 45 días de marcha, al mando del coronel D. Jorge Leal.

Durante la campaña 1966/67, el 5 de diciembre, se produjo una erupción volcánica en la isla Decepción, por lo que debió ser evacuada la dotación que ocupaba esa base, y se produjo la habilitación de tres pistas de tierra en el destacamento naval Petrel, la mayor, de 1300 metros lo que posibilitó la permanencia de aeronaves durante todo el año en la región.

En los años siguientes, ocurrieron sendos rescates sanitarios que obligaron a realizar esfuerzos operacionales de magnitud. En el primer caso, en el invierno de 1968, durante el mes de agosto, el Rompehielos debió acudir a rescatar a un integrante inglés de la base de islas Argentinas y, en la segunda oportunidad -en el invierno de 1971-, se realizó el salvamento de dos súbditos ingleses enfermos de la base Fossil Bluff, con un avión Pilatus Porter pilotado por el teniente de navío D. Roberto Seisdedos, que en un vuelo complicado que duró quince días, con permanencia en varias bases, pudo



Transporte polar
Bahía Paraíso.

trasladarlos a la base Palmer, donde fueron estabilizados para luego ser trasladados a Buenos Aires.

Previamente (octubre de 1969), la Fuerza Aérea, había inaugurado la base Marambio, donde, a partir de abril de 1970, pudieron aterrizar con ruedas aviones de gran porte como los Hércules C-130, lo cual posibilitó así el traslado de pasajeros y carga durante todo el año a la región antártica.

A partir de 1974, se realizaron varias campañas oceanográficas con el buque ARA *Islas Orcadas*, cedido en préstamo por los EE. UU., varias de las cuales incluyeron aguas antárticas y se extendieron hasta el verano de 1979.

Continuando con las campañas anuales, durante la de 1975/76, se instaló en la isla Thule de las Sándwich del Sur la última base científica "Corbeta Uruguay" para delimitar el extremo noreste del sector argentino. En esa misma campaña, se había incorporado a la Armada el aviso ARA *Gurruchaga* que, por coincidencia, pudo reemplazar a su gemelo, el *Zapiola*, que se hundió ese verano, en las islas Shetland del Sur.

Previamente a la campaña siguiente, en el mes de septiembre de 1976, se había producido un vuelo de verificación glaciológica con un avión aeronaval Neptune que, durante su regreso al continente, se estrelló en el monte Barnard de la isla Livingston y perecieron sus tripulantes. Durante las operaciones del verano, se intentó, con personal de montañistas del Ejército, el rescate de los cuerpos de los tripulantes. Fueron conducidos al pie del monte mencionado por un helicóptero de esa fuerza, el que, al regresar al rompehielos -por efecto del blanqueo-, se estrelló en la montaña y murieron sus tres tripulantes. Ellos fueron velados en el *San Martín* y conducidos luego a Ushuaia a bordo del aviso *Gurruchaga*.

Luego de actuar en la Antártida durante 34 años y casi al fin de su vida útil, en la campaña 1978/79, navegó por última vez el rompehielos *Gral. San Martín*, mientras se construía en Finlandia su reemplazo, el actual *Almirante Irizar*. Así, a partir de 1979 y durante los siguientes años, se incorporaron a la Armada, además del nombrado, otro buque para actuar en la Antártida, como el transporte *Bahía Paraíso*, y helicópteros pesados Sea King.

En 1982, como represalia por la guerra del Atlántico Sur, y considerando que la estación científica Corbeta Uruguay, estaba involucrada en ese espacio, el Reino Unido destruyó las instalaciones incendiándolas y nunca fueron nuevamente habilitadas.

A partir de 1985, y por órdenes de la Dirección Nacional del Antártico, dirigida por funcionarios pertenecientes al partido gobernante, el transporte polar *Bahía Paraíso*, durante sus campañas de apoyo logístico, debió embarcar turistas que realizaban parte de esas navegaciones. Tal combinación no resultaba conveniente porque las operaciones del buque, en ocasiones, quedaban sometidas a los horarios estrictos que debía cumplir para el correcto desarrollo del viaje turístico, lo cual subordinaba el cumplimiento de la parte logística, a veces complicadas por el estado del tiempo y del hielo.

Esta falta de libertad de acción probablemente produjo que el 28 de enero de 1989, al zarpar de puerto Arturo, luego de visitar la base Palmer con turistas norteamericanos, varara en una roca. Dos días después, al producirse un temporal, fue desplazado a aguas más profundas y se produjo su hundimiento, pese a los esfuerzos realizados para tratar de salvarlo. Hubo un derrame de combustible que fue seriamente cuestionado por la prensa internacional y, en especial, por la base Palmer, dada la cercanía del siniestro. Esto obligó a realizar una operación de contención del derrame en la que fueron involucrados transportes y avisos de la Armada que operaron en febrero y marzo de 1989. Estos lograron en gran medida su cometido, pero quedó combustible remanente en sus tanques.

En 1991, dentro del Sistema del Tratado Antártico, los países consultivos, entre los cuales está la Argentina, firmaron el Protocolo de Protección del Medio Ambiente Antártico, y fijaron estrictas medidas para evitar las consecuencias que se producen ante siniestros como el del *Bahía Paraíso*.

En las campañas siguientes al hundimiento, se monitoreó esa pequeña pérdida de combustible que surgía del casco hundido, hasta que en los dos últimos meses de 1992, mediante una complicada operación, con personal de buzos embarcados en el transporte ARA *Canal de Beagle* se logró, mediante modernas técnicas holandesas, extraer el combustible remanente en el casco hundido.

Continuaron las campañas anuales volcando todo el peso del apoyo logístico prácticamente en el rompehielos *Alte. Irizar* y la colaboración de uno o dos avisos. Recién en 1995, se incorporó al quehacer antártico el buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado* y un nuevo aviso ATF bautizado *Suboficial Castillo*, que reemplazó a los otros dos antiguos avisos *Irigoyen* y *Gurruchaga*, que no cumplían con las normas emitidas en el Protocolo de Protección del Medio Ambiente.

En marzo de 1998, se perdieron, durante una navegación en un bote neumático, el jefe y dos suboficiales de la dotación de invernada de la base Orcadas y, a pesar de la intensa búsqueda emprendida por el rompehielos, aeronaves y otros buques extranjeros, los cuerpos no pudieron ser hallados hasta fines de abril, en que se suspendió la operación por la entrada del invierno.

A partir de la campaña 1998/99, el cumplimiento con acuerdos celebrados entre las Repúblicas de Chile y Argentina en el Tratado de Paz y Amistad de 1984, se implementó la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC), que se realizaría en cuatro períodos durante los veranos, con la finalidad de efectuar ejercicios de búsqueda y rescate, salvamento marítimo y combate de la contaminación marítima, proporcionar seguridad a la navegación, salvaguardar la vida humana en el mar e incrementar las relaciones entre ambas Armadas. En las dos primeras, actuó el aviso *Gurruchaga*, que navegó en la región por última vez y, en la segunda, junto con el aviso antes nombrado operó el *Suboficial Castillo*, que continuó haciéndolo en las siguientes campañas.

En las últimas décadas del siglo xx, se incrementó notablemente la visita de buques de turismo y, por lo tanto, la cantidad de turistas que visitan la Antártida, y se produjeron, en ocasiones, accidentes en la navegación de esos buques, los que son apoyados por los buques que realizan las campañas y últimamente por la PANC. En particular, en



Rompehielos
Almirante Irizar.

enero de 2000, el buque turístico *Clipper Adventurer* quedó atrapado en el hielo y debió ser auxiliado por el *Alte. Irizar*, que le abrió una brecha en el campo de hielo de diez décimos y luego lo remolcó, hasta comprobar que podía continuar navegando por sus propios medios.

Por último, se puede mencionar el salvamento realizado en el invierno de 2002 al buque *Magdalena Oldendorff*, de bandera liberiana, que es comparable, por su magnitud, al efectuado por la corbeta *Uruguay* a la expedición sueca, hace casi cien años, en 1903.

El buque había quedado atrapado en un campo de hielo denso en lat. 69° 56' S y long. 01° 23' W, por lo que fue solicitada su asistencia, en la que actuaría el rompehielos argentino, único buque de este tipo existente en el hemisferio sur. La misión consistió en proveerle combustible y víveres y, eventualmente -de ser posible-, tratar de posibilitar su salida a aguas libres y apoyar su navegación. Luego de casi veinticinco días de navegación, de atravesar densos campos de hielo y de soportar un violento temporal que produjo averías en el rompehielos, se pudo amarrar a su costado y proveerlo de los insumos requeridos; trató durante varios días, mediante maniobras adecuadas y de remolque, de sacarlo de esa situación, lo que no fue posible debido a diferentes factores, por lo que, de común acuerdo con el capitán del *Magdalena*, se convino en dejar el buque a resguardo en la caleta Muskegbukta con combustible, víveres e inclusive el médico del *Irizar*, hasta el verano siguiente, época en la cual el buque pudo abandonar su situación.

La importancia de la operación quedó reconocida, ya que de no haber reaprovisionado el buque atrapado, en particular por la falta de combustible y, por ende, de calefacción, es muy probable que la tripulación hubiera perecido de frío.

Esta operación no fue más que la confirmación de la entereza con que actuaron y continúan operando las dotaciones de las FF. AA. que actúan en la Antártida, orgullosos continuadores de aquellas epopeyas que comenzaron los primeros expedicionarios argentinos, en los comienzos del siglo XIX. ■