

A 75 AÑOS DEL PRIMER CRUCE DEL CÍRCULO POLAR ANTÁRTICO POR PARTE DE UNA EXPEDICIÓN ARGENTINA



Eugenio L. Facchin

La trascendencia del acaecimiento no es el hecho en sí, sino que adquiere dimensión como símbolo de una decisión institucional, un acto de gobierno, una voluntad explícita de avanzar en un sentido, con los medios con los que se contaba y, por sobre todo, con una coherencia que marca una política de Estado, que aún hoy se mantiene vigente, con pequeñas modificaciones, producto de los cambios del entorno del derecho internacional aplicable en la Antártida.

No es una hazaña épica, aunque los medios con los que se contaba en la época eran de tal precariedad que convertirían el suceso en una verdadera epopeya. Este hito histórico se ha transformado en un acontecimiento más en la amplia y sacrificada sucesión de eventos que llevó a la Argentina a una verdadera revolución en términos de cambios cuantitativos y, especialmente, cualitativos en la actividad antártica.

Desde mucho antes de la entrada en vigencia del Tratado Antártico, la Argentina tuvo como propósito no solo el reclamo soberano, sino también la investigación científica, los relevamientos hidrográficos, las actividades técnicas, el incremento de la seguridad náutica para la preservación del entorno natural, la vida humana en el mar y la paulatina aplicación de avances tecnológicos en la zona. Todo esto desarrollado con la generosa convicción de la cooperación internacional como principio, luego incorporado a la normativa del sistema del Tratado Antártico.

Contexto internacional

El 1 de enero de 1943, culminó la batalla de Guadalcanal, donde los Estados Unidos de Norteamérica se impusieron ante el Imperio del Japón. Esta batalla fue decisiva para el futuro del Pacífico occidental. Las islas cercanas a Australia fueron defendidas con gran valor por los soldados japoneses, quienes no pudieron resistir a las fuerzas aliadas que los superaban en una proporción de tres a uno.

El 31 de enero, los alemanes se rindieron en Stalingrado, y fueron tomados prisioneros casi 900 000 soldados alemanes.

El 18 de febrero, fueron capturados todos los miembros del movimiento Rosa Blanca, un grupo cristiano que instaba a la resistencia pacífica contra el nazismo y todo lo que representaba. La mayoría de ellos fueron decapitados casi inmediatamente después de una parodia de juicio. Sus creadores, los hermanos Scholl, aún hoy son recordados, y la plaza de la Universidad de Múnich lleva su nombre.

El 6 de abril, se publicó en Francia *El principito* de Antoine de Saint-Exupéry.

El 13 de abril, se descubrió, en el bosque de Katyn, el brutal asesinato de prisioneros de guerra por parte de las fuerzas soviéticas.

El 19 de abril, el químico suizo Albert Hofmann descubrió un derivado de un hongo (cornezuelo del centeno), el LSD, droga alucinógena que sería motivo de experiencias sicodélicas en la década de los sesenta.

Heinrich Himmler decidió entrar a sangre y fuego en el gueto de Varsovia. Esta operación se inició el 19 de abril, y los judíos resistieron hasta el 16 de mayo; el saldo fue de más de 40 000 muertos.

El 8 de mayo, se creó la FAO en Nueva York, como una respuesta al hambre en el mundo, cuyos resultados son, aún hoy, muy modestos.

El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales, Estados Mayores. Comandó unidades navales, fuerzas navales y conjuntas en condiciones extremas de operación.

Fue destacado a prestar servicios en el exterior en dos oportunidades.

En la actividad privada, ocupó cargos gerenciales y de asesoría. Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el Magister en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el Plan de Altos Estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos Negocios de Lima, Perú, y el Curso de Administración de Recursos para la Defensa, de la Academia de Guerra de la Armada de los EE. UU., entre otros.

Fue investigador *Senior* en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros *Un buque, dos banderas, mil combates* y *Antártida más allá de la soberanía*. Y coautor del primer libro latinoamericano de historia antártica bilingüe (inglés y castellano) "Antártida, verdad e historia".

Es además, Capitán de Ultramar, Capitán Fluvial y Perito Naval en Navegación Marítima y Fluvial. Se desempeñó como Asesor de Seguridad Náutica Antártica del Servicio de Hidrografía Naval hasta mayo de 2013.

Actualmente, se desempeña como profesor de navegación en la Licenciatura en Cartografía que se dicta en la Escuela de Ciencias del Mar.

El 12 de mayo, se rindieron las tropas alemanas que combatían en el norte de África; al día siguiente, harían lo propio las tropas italianas.

El 17 de mayo, las tropas chinas se rindieron ante las fuerzas japonesas.

El 4 de junio, estalló la Revolución del 43 en la Argentina, y se estableció un Gobierno militar.

El 5 de julio, comenzó la batalla de Kursk u Operación Ciudadela, considerada la batalla de tanques más grande de la historia, donde participaron 3 millones de soldados, más de 6300 tanques y más de 4400 aviones. La victoria rusa fue decisiva para el curso de la guerra.

El 25 de julio, como consecuencia del desembarco aliado en Sicilia, Benito Mussolini fue derrocado y encarcelado; lo reemplazó Pietro Badoglio, quien mantenía conversaciones secretas con los aliados. El 12 de septiembre, fue rescatado por un comando alemán y restituido en su cargo, con una Italia dividida e invadida al sur por los aliados y al norte por los nazis.

El 19 de octubre, con solo 20 años, Albert Schatz descubrió la estreptomycina, un poderoso antibiótico que permitiría curar la tuberculosis. Su jefe Selman Waksman se atribuyó el descubrimiento y ganó el Nobel de Medicina.

El 26 de diciembre, un violento terremoto sacudió Turquía y dejó un saldo de 1800 muertos.

Entre las nuevas tareas, el 1.º de Mayo debía hallar un sitio adecuado para instalar una estación meteorológica al oeste de la península antártica, pero no más allá de los 68º 34' W.

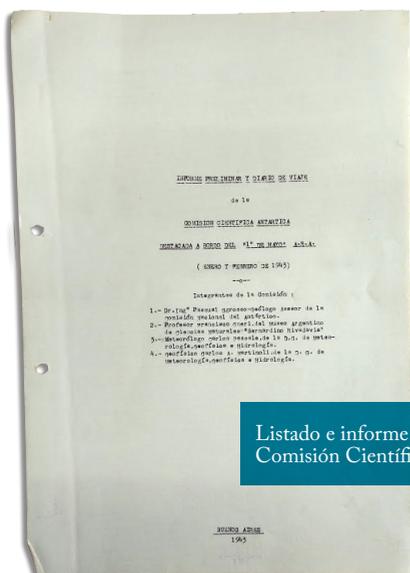
Las operaciones previas al cruce

Nuevamente el 1.º de Mayo, dotado con un avión Stearman, fue el responsable de completar las tareas que se habían iniciado el año anterior y de desarrollar nuevas, entre las que se encontraba la de hallar un sitio adecuado para instalar una estación meteorológica al oeste de la península antártica, pero no más allá de los 68º 34' W. Las tareas encomendadas a las expediciones se ampliaban año a año, en especial las de reconocimiento, relevamiento e investigaciones científicas y técnicas¹.

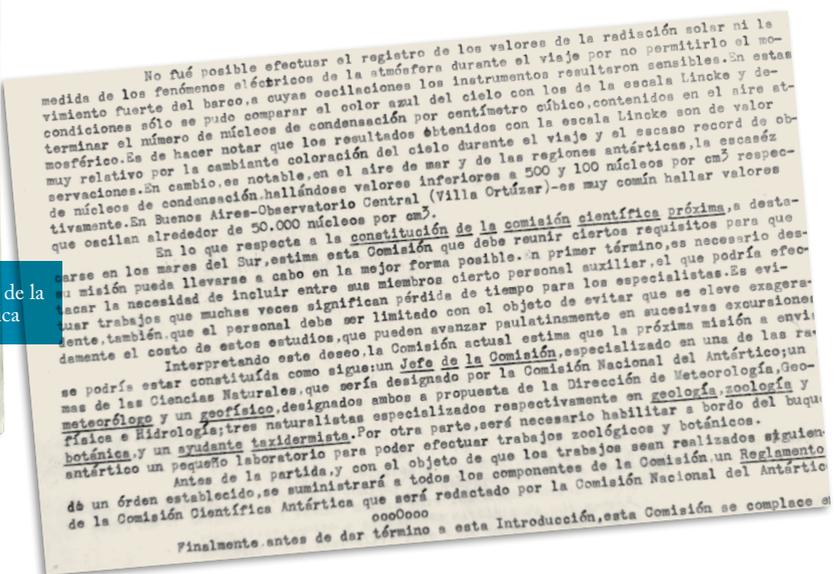
Se reiteró la operación de apoyo para la campaña del mismo modo que se había organizado el año anterior; los buques y los aviones comprometidos fueron los siguientes: buque tanque ARA *Ministro Ezcurra*, rastreador ARA *Fournier* y la escuadrilla de patrulleros de la Aviación Naval, tres hidroaviones Consolidated, todos ellos en Ushuaia o en sus cercanías, listos a cruzar para apoyar cualquier eventualidad.

Tomando nota de las experiencias propias y ajenas, se pensó en la alternativa de tener que enfrentar una invernada forzosa y, para ello, se llevaron

1. Pierrou Enrique J. *La Armada Argentina en la Antártida 1939 - 1959*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1981, pág. 45.



Listado e informe de la Comisión Científica



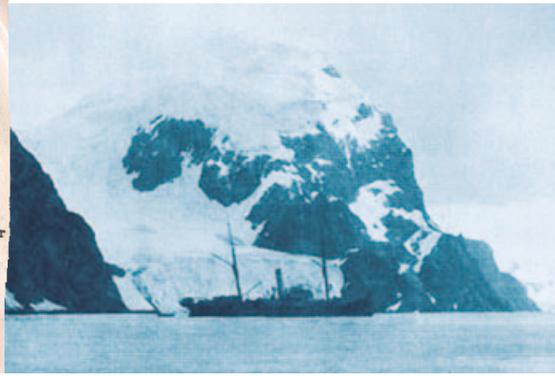
Informe del cruce del Círculo Polar Antártico

Marzo 4- En navegación, se tomaron los datos climatológicos de rutina. Sneri continuó recogiendo plancton a las 09:00 y a las 15:00. No hubo mayor novedad durante el día. Sgross continuó clasificando y preparando los ejemplares de rocas. A las 15:05, el buque cruzó el Círculo Polar Antártico, en la longitud de 70°20' W.

Marzo 5- A las 00:50 se cruzó una zona de escombros de hielo. A las 05:50 se avistó la Tierra de Alejandro y grandes témpanos. A las 07:00 se comenzaron a observar manchas blanquecinas en la superficie del mar que se atribuyen a escombros de hielo. Se maniobró a menudo, debido a los numerosos growlers. A las 11:20 se divisó la isla Adelaida, desde Bahía Margarita. Al entrar en ésta última, se observaron numerosos témpanos y carbambos de diversas formas y tamaños. A las 20:14 se fondó al oeste de la isla Neny, con 25 brazas de profundidad, con fondo de fango glacial.

A continuación se transcriben los datos meteorológicos de los días 3-4 y 5 de Marzo:

Hora	Latitud	Longitud	Viento	Fuerza	Est. Tiempo	Temp. Aire	Temp. Mar	Presión	Visibilidad
09:00	64°54'	63°48'	SE	2	Cubierto	1°6	1°1	993 mb	Regular
15:00	65°04'	64°20'	SE	2	Cubierto	1°6	1°1	993 mb	Regular



desarmadas dos casas habitación de 25 m x 15 m, una como casa habitación y la otra destinada a cocina y depósitos. Se hicieron previsiones logísticas contemplando víveres, vestuario y otros elementos de orden menor. Esto fue un enorme avance en el planeamiento logístico, ya que se pasó de un simple relevo de dotación de la estación Orcadas a toda una compleja operación antártica, tal como las que podemos observar en la actualidad.

El 4 de febrero de 1943², se inició en Buenos Aires la campaña; el 12 de febrero, arribaron a Ushuaia, donde ya los esperaba el grupo de apoyo; el 18 de febrero, totalmente reabastecidos, zarparon hacia el archipiélago de Melchior, donde arribarían el 22 de febrero³.

Durante seis días, se desarrollaron intensos relevamientos hidrográficos, tareas de prospección biológica, estudios de geofísica, meteorología y geología, y tareas de búsqueda de lugares aptos para la instalación de instrumental de diversa índole y exigencia⁴. Se verificó el plano levantado con anterioridad, y se completaron las mediciones requeridas para desarrollar una carta náutica en un futuro. El faro 1.º de Mayo se encontraba apagado por haberse agotado el acetileno que lo alimentaba, y las instalaciones estaban intactas, a excepción del asta del pabellón, que los fuertes vientos habían tronchado, y hubo que reponerlo⁵.

En el avión, se instaló un instrumento denominado «meteorógrafo», que graficaba los valores atmosféricos durante el vuelo, lo que fue un gran avance tecnológico y, además, permitía medir parámetros meteorológicos en altura y no solo a nivel de la superficie, como se venía realizando en forma continua durante las campañas⁶.

Luego partieron a Puerto Lockroy, donde se continuaron las investigaciones científicas y se hizo el reclamo de soberanía del lugar, para lo cual se instaló un pabellón y se dejó un acta enterrada a sus pies.

Durante seis días, se desarrollaron intensos relevamientos hidrográficos, tareas de prospección biológica, estudios de geofísica, meteorología y geología, y tareas de búsqueda de lugares aptos para la instalación de instrumental de diversa índole y exigencia.

2 Archivo General de la Armada, *Libro de navegación Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 1374.
 3 Pierrou Enrique J., *op. cit.*, pág. 49.
 4 Archivo General de la Armada, *Libro de navegación Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 0821.
 5 Pierrou, Enrique J., *op. cit.*, pág. 51.
 6 *Ibidem*, pág. 49.

Participación chilena en el cruce del Círculo Polar Antártico

Director del Museo de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia"; Ing° Alfredo Marini, Director de la División Geofísica e Hidrología; Dr. D. Martín S. Cappelle, Jefe de la División Geofísica; Ing° D. Germelo Di Corleto, Jefe de Meteorología; Ing° Eduardo Jefe de Inspección Técnica, y el Ing° José M. Fraga, además de otros técnicos de la División de Meteorología, Geofísica e Hidrología. Despidieron a los delegados chilenos, a bordo del Consulado de Chile D. Augusto Millán y el Sr. Agregado Naval de la Embajada de Chile Navío D. Carlos Nemes. También se hicieron presentes en la Dársena Norte (zona militar) familiares y público en general.

Integraban la Plans Mayor del "1.º de Mayo" A.R.A., los siguientes oficiales:

Comandante:	Capitán de Fragata D. Silvano Harriague
2.º "	Teniente de Navío D. Bernardo N. Rodríguez
"	Teniente de Fragata D. Alicia E. Ogara
"	Teniente de Fragata D. Oscar H. Rousseau
"	Teniente de Fragata D. Leandro M. Maloberti
"	Teniente de Fragata D. Mario A. Robbio
"	Alferez de Navío D. Luis T. de Villalobos
"	Alferez de Navío D. Cristóbal R. Beláustegui Coelho
"	Ing° Maq. de 1ª D. Italo Luciani
"	Ing° Maq. de 2ª D. Carlos M. Cabeza
"	Crujano de 2ª Dr. D. Roberto F. Caffés
"	Contador de 3ª D. Américo Nadal

Por especial invitación del Gobierno Argentino participó de la expedición delegación del Gobierno de Chile constituida por los siguientes oficiales:

Capitán de Fragata	D. C. Vío Valdivieso
Capitán de Navío (R)	D. E. Cordovez Macariaga
Teniente 1.º	D. E. Rodríguez Salazar

Informe del desembarco en Base del Este

Desde el "atardecer hasta el amanecer" del 11 de Marzo de 1940, y abandonada en Marzo 6- La Base en Bahía Margarita (Viora Neny) fué montada en la bahía cerrada, por lo cual los integrantes tuvieron que ser rescatados por avión. Cuando fué instalada la base en 1940, participaron de la expedición los oficiales argentinos, Tte. de fragata Julio R. Poch y Alferez de Navío Emilio Díaz, y los oficiales chilenos, Tte. Rodríguez Salazar y Tte. 1.º Federico Bonart.

Procuramos un desembarco visitando las instalaciones dejadas por la U.S. Antarctic Service-East Base, que estuvo a cargo de Richard B. Black, al efectuar una corta excursión a la Base del Este, que fué descubierta el día 11 de Marzo de 1940. El día 11 de Marzo de 1940, se efectuó un reconocimiento de la Base del Este, que fué descubierta el día 11 de Marzo de 1940. El día 11 de Marzo de 1940, se efectuó un reconocimiento de la Base del Este, que fué descubierta el día 11 de Marzo de 1940.

El cruce del círculo polar antártico

El 3 de marzo, se zarpó rumbo a bahía Margarita⁷, para aprovechar el buen tiempo y las favorables condiciones glaciológicas. En ese trayecto, el 4 de marzo de 1943 a las 13.05, en longitud 70° 20' W, se produjo el primer cruce argentino del círculo polar antártico^{8,9}, a bordo del buque transporte ARA 1.º de Mayo de la Armada¹⁰. Según los relatos de uno de los pasajeros, el chileno Enrique Cordovez Madariaga, la guardia se encontraba reforzada por la presencia de hielo disperso y por mal tiempo, pero a pesar de ello, el evento fue muy impactante para los pasajeros¹¹.

Por la noche, fondeó al sur de bahía Neny, frente a la abandonada base estadounidense, denominada Base del Este (la cual habían ocupado tan solo un año)¹². Allí, la comisión de inspección destacada encontró gran cantidad de cajones con materiales, con un pedido para que fueran transportados y enviados a los Estados Unidos, y se procedió a embarcarlos para su posterior remisión.

En esa oportunidad, se desplegaron instrumentos de medición magnética, se tomaron muestras de rocas y se hizo un incipiente mapeo; asimismo, se erigió una baliza, denominada Teniente Lanusse, en honor al fallecido piloto, quien fue el primer argentino en volar en la Antártida. En el mismo lugar, se instaló un mástil, se izó el pabellón y se depositó, en su base, un cilindro que contenía un acta con el reclamo de soberanía del área.



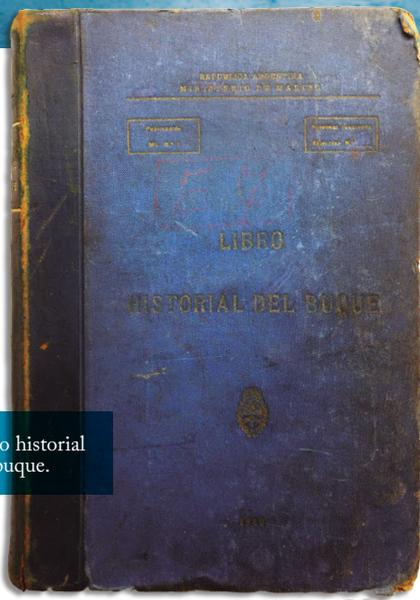
Actividades posteriores

Finalizados los relevamientos y los estudios, el buque puso proa hacia la isla Decepción, donde arribó el 10 de marzo¹³ y donde pudo comprobar que los británicos habían vandalizado todas las señales argentinas, habían eliminado los pabellones, habían tronchado los mástiles y habían cubierto con pintura negra los pabellones pintados sobre las paredes de los tanques o los habían reemplazado por británicos¹⁴.

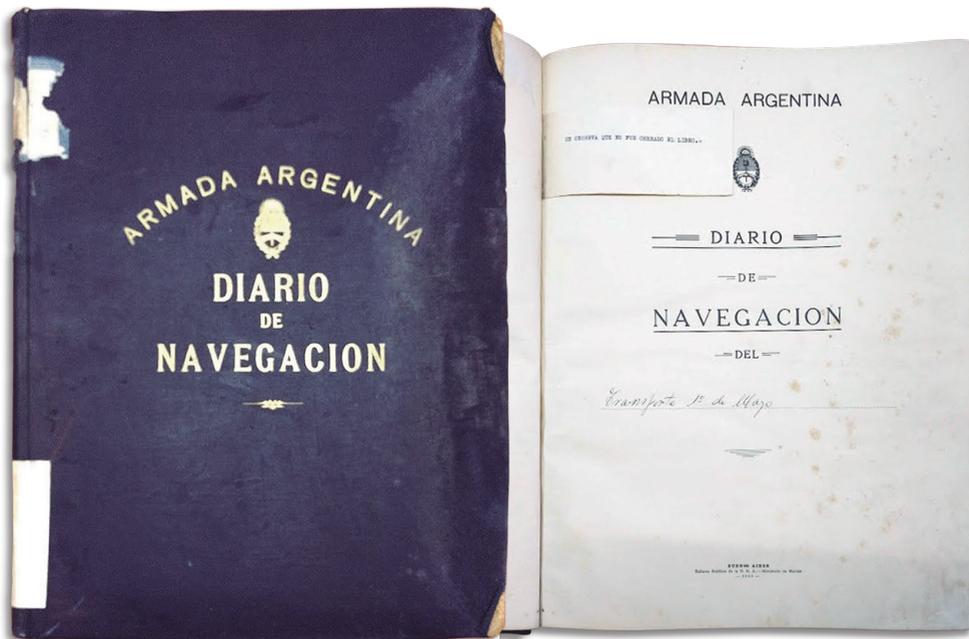
La actividad argentina en la Antártida motivó que, a partir de 1944, los británicos desarrollaran la operación Tabarín, que consistía en un patrullado marítimo por la zona donde, además, erigirían varias estaciones meteorológicas, tales como Bahía Margarita, Puerto Lockroy, Decepción, Bahía Esperanza e isla Laurie¹⁵. Este patrullado, realizado por los buques *Fitzroy*, *William Scoresby* e *Eagle*, concluyó al finalizar la Segunda Guerra Mundial y, como excusa para llevar a cabo la operación, se mencionó la posibilidad de que los alemanes utilizaran la zona para proyectar, desde allí, sus operaciones bélicas. Esto jamás fue probado, y se considera que fue una reacción frente a las actividades argentinas en la zona, no solo en el ámbito científico, sino también por los sistemáticos reclamos de soberanía que se hacían en cada lugar que se exploraba.

En la campaña, se relevaron algunos sitios muy aptos para la instalación de observatorios en Islas Argentinas y la ría Neny, en bahía Margarita¹⁶.

El 16 de marzo, el buque fondeó en la bahía de Ushuaia para reabastecerse y zarpar al otro día, y llegó el 24 de marzo de 1943 a Buenos Aires¹⁷.



Libro historial del buque.



Las actividades del 1.º de Mayo durante 1942 y 1943 fueron consideradas, por los británicos, muy inquietantes, de relevancia, tanto que se convirtieron en una amenaza a su pregonada soberanía antártica...

Comentarios finales

El acontecimiento del primer cruce del círculo polar antártico por parte de una expedición argentina fue muy promisorio para la actividad antártica en general, ya que expandía las fronteras en forma considerable, a lo que se agregaba una intensa actividad científica y técnica, la instalación de señales marítimas y levantamientos hidrográficos para la confección de cartografía adecuada, así como también relevamientos expeditivos, todo en aras de la seguridad marítima y la preservación del ambiente y la vida humana en el mar.

En el informe preliminar¹⁶, el comandante resaltó la necesidad de contar con auxiliares para los científicos, ya que la intensa actividad que se desarrollaba en cada lugar en el que se encontraba el buque hacía que las tareas técnicas les hicieran perder tiempo a los científicos en la preparación, traslado y ubicación de los instrumentos.

Las actividades del 1.º de Mayo durante 1942 y 1943 fueron consideradas, por los británicos, muy inquietantes, de relevancia, tanto que se convirtieron en una amenaza a su pregonada soberanía antártica, a tal punto que se motivó la planificación y la ejecución de la denominada operación Tabarín, que exigió un enorme despliegue operacional en la Antártida y el posicionamiento de buques de guerra de línea que, con el supuesto objetivo de evitar el uso de la Antártida por parte de la Marina alemana, en realidad le estaba mostrando los dientes a la República Argentina, que había exhibido una seria intención de llevar a los hechos la reclamada soberanía. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Ahumada, Benicio Oscar, *Transporte ARA 1.º de Mayo: sus viajes y exploraciones por el sector antártico argentino*, ensayo inédito, Buenos Aires, 2005.
- Archivo de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Fondo DEHN, caja 200, legajo 8, informe preliminar, buque ARA 1.º de Mayo, año 1943.
- Archivo de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Fondo DEHN, caja 3, Historiales de Buques, legajo 3, ARA 1.º de Mayo.
- Archivo General de la Armada de la República Argentina, *Libro de Navegación del Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 0821.
- Archivo General de la Armada de la República Argentina, *Libro de Navegación del Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 1374.
- Arguindeguy, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, tomo IV, Comando en Jefe de la Armada, Secretaría General Naval, DEHN, Buenos Aires, 1972.
- Cordovez Madariaga, Enrique, *La Antártida Sudamericana*, Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1945.
- Pierrou, Enrique J., *La Armada Argentina en la Antártida 1939-1959*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1981.

- 7 Archivo General de la Armada, *Libro de navegación Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 0821.
- 8 Arguindeguy, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, tomo IV, Comando en Jefe de la Armada, Secretaría General Naval, DEHN, Buenos Aires, 1972, pág. 2043.
- 9 Archivo General de la Armada, *Libro de navegación Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 0821.
- 10 Ahumada, Benicio Oscar, *Transporte ARA 1.º de Mayo: sus viajes y exploraciones por el sector antártico argentino*, ensayo inédito, Buenos Aires, 2005.
- 11 Cordovez Madariaga, Enrique, *La Antártida Sudamericana*, Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1945, pág. 135.
- 12 Pierrou, Enrique J., *op. cit.*, pág. 55.
- 13 Archivo General de la Armada, *Libro de navegación Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 0821.
- 14 Pierrou, Enrique J., *op. cit.*, pág. 58.
- 15 *Ibidem*, pág. 60.
- 16 *Ibidem*, pág. 61.
- 17 Archivo General de la Armada, *Libro de navegación Transporte ARA 1.º de Mayo*, N.º 0821.
- 18 Archivo de Estudios Históricos Navales, Armada Argentina, Fondo DEHN, caja 200, legajo 8, informe preliminar, buque ARA 1.º de Mayo, año 1943.